

**MEMÓRIAS DE UM EX-CADETE
DA AERONÁUTICA**

**JOBER ROCHA
2010**

ADVERTÊNCIA AOS LEITORES

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte deste livro pode ser utilizada ou reproduzida sob quaisquer meios existentes, sem autorização por escrito do autor.

Os personagens, os diálogos, as situações e os fatos descritos nestas Memórias são todos reais.

PRÓLOGO.

Após meu pedido de desligamento da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, ao final do ano de 1964, que culminou um ciclo de cinco anos de serviços prestados à Força Aérea Brasileira, por vários anos seguidos, sempre que adormecia sonhava, inexoravelmente, com fatos, acontecimentos, episódios e personagens, que haviam feito parte da minha vida naquele período de tempo como militar.

Com o passar dos anos tais sonhos foram se espaçando a ponto de, atualmente, raramente me ocorrerem. Tudo o que vivenciei, entretanto, permanece ainda hoje tão vivo em minha memória como se do presente fizesse parte.

Aposentado há alguns anos, venho me dedicando a colocar no papel aquilo que sempre desejei expor, para familiares e amigos, referente à minha passagem por esta breve existência e que, até então, em razão dos afazeres diários não me havia sido possível realizar.

A idéia de elaborar estas memórias surgiu em março de 2010, quando da comemoração dos cinquenta anos da entrada da minha turma na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, MG.

Naquela ocasião, grande parte de seus integrantes se reuniu na EPCAR, durante um fim de semana, para confraternizar e participar de diversas comemorações.

A presença do Tenente Brigadeiro do Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica e integrante da turma, bem como de

diversas outras autoridades civis e militares pertencentes à mesma, propiciou-me a oportunidade de lembrar acontecimentos da juventude quase olvidados pela ação do tempo.

De volta à casa, e fazendo uso de minha memória de longo prazo, busquei transcrever todas as experiências pelas quais havia passado naqueles idos de 1960.

Creio que os fatos e personagens aqui mencionados, por também fazerem parte do passado da Força Aérea, serão do interesse de quantos se motivarem pela História da Aeronáutica Brasileira. Da mesma forma tais memórias, por relatarem episódios de um período da vida da cidade de Barbacena poderão, ainda, ser do agrado daqueles cidadãos barbacenenses mais jovens, desejosos de conhecerem aspectos da vida de sua cidade naquela época.

Tendo a Escola de Aeronáutica, por sua vez, sido transferida no ano de 1971 para a cidade de Pirassununga, no Estado de São Paulo, e seu nome haver mudado para Academia da Força Aérea, muitos gostarão de saber como era a vida de um Cadete do Ar quando a mesma funcionava, ainda, no lendário Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Acredito que milhares de ex-alunos e ex-cadetes tenham boas recordações daquelas Unidades, semelhantes a estas que ora apresento. Aproveito o ensejo para conclamar a todos que também escrevam sobre aquilo que vivenciaram, de modo a possibilitar uma visão mais completa das histórias daquelas duas instituições de ensino.

Dedico, finalmente, estas memórias àqueles Ex-Alunos e Ex-Cadetes do Ar que, tendo passado pelas referidas Organizações

Militares, transformaram-se em dignos cidadãos de nosso país levando sempre, no coração e na mente, aonde quer que os múltiplos caminhos da vida os tenham conduzido, as virtudes e os ensinamentos naquelas duas casas aprendidos.

O Autor.

ÍNDICE

PARTE I	07
1. Como Tudo Começou.....	08
2. Minha Passagem pela Escola Preparatória de Cadetes Do Ar – EPCAR, em Barbacena, MG.....	11
PARTE II.....	63
3. Minha Passagem pela Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, RJ.....	66
4. Considerações Finais.....	93
Anexo.....	98

PARTE I

SE FORES CAPAZ DE : (*)

N ão desistir da luta logo ao primeiro revés,
O uvir a voz da razão e aprender a interpretá-la.
N unca trair a confiança, pelos outros, em ti depositada.

M anter sempre vivo o espírito de camaradagem e
companheirismo,
U nicos valores, a se fortalecerem com o tempo.
L embrar, com gratidão, dos que ajudaram em tua trajetória.
T er a humildade de saber perder e de saber ganhar.
A agradecer, sempre, ao Criador, por teus sucessos e vitórias.

S aber discernir entre o dever e o direito,
E m prol da disciplina e da coletividade.
D ar tudo de ti para alcançar teus ideais.

M as, acima de tudo, e ainda
U ma vez mais e sempre que necessário,
L utar com todas as forças de que fores capaz,
T endo por meta preservar as virtudes nesta Escola aprendidas,
U nindo os valores terrestres aos transcendentais e
M antendo acesa a chama da eterna juventude,

Teu é o espaço infinito com tudo o que nele existe
e - o que é ainda muito mais - és um Cadete do Ar, meu filho!

Jobert Rocha

(*) ‘Non Multa Sed Multum’ é o lema da Escola Preparatória
De Cadetes do Ar.

1. COMO TUDO COMEÇOU

A vocação pelas coisas da aviação surgiu-me ainda em menino. Seja nas brincadeiras de criança, seja na hora de pedir um presente de aniversário aos pais, o interesse pelas coisas da aviação estava sempre presente.

A contemplação constante do céu, em busca de um pontinho negro que aos poucos ia aumentando e trazendo consigo o ronco longínquo de hélices girando, era coisa constantemente notada por familiares e vizinhos que, com frequência, diziam: -“Lá está ele, de novo sonhando em ser aviador!”.

A aviação brasileira daquela época, sem dúvida, estava ainda em seu início. Era raro avistar-se uma aeronave pelos céus do país. A Força Aérea Brasileira havia, recentemente, participado da Segunda Grande Guerra e seus pilotos eram considerados heróis por toda a população. Um deles, até meu parente próximo, era sempre mencionado com orgulho pelos membros da família.

Nesse ambiente crescia sempre interessado pelos assuntos relacionados com aviões. Por vezes obrigava meu pai a levar-me ao aeroporto Santos Dumont, somente para ver os pousos e decolagens, sentir o cheiro da gasolina queimada e observar os pilotos e mecânicos caminhando pelos pátios. As viagens aéreas eram acessíveis apenas às elites e, por isso, embora insistisse com meu pai para um vôo, ainda que local, jamais tive meu pedido atendido; o que, de certa forma, aguçou ainda mais meu desejo de ser aviador.

Possuía um tio, chamado Luiz de Paula Pereira, que era Sub-Oficial mecânico de aviões e servia na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Foi por seu intermédio que, pela primeira vez, pisei em uma Base Aérea e contemplei, de perto, aqueles aviões impressionantes que eram os P-47 ‘Thunderbolt’, recém chegados dos céus da Itália e nos quais haviam lutado os pilotos brasileiros. Após passar o dia vendo os hangares e o trabalho dos mecânicos, não queria voltar para casa; queria dormir ali mesmo para, no dia seguinte, recomeçar tudo de novo.

No início do ano de 1960, com a idade de 16 anos, prestei concurso para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar, tendo sido aprovado entre cerca de dez mil candidatos.

Após exames psicotécnicos e de saúde, fui convocado. Minha partida da Estação D. Pedro II, no Rio de Janeiro, com destino à Escola, localizada na cidade de Barbacena, em Minas Gerais, foi feita em um trem a vapor cuja locomotiva, da Estrada de Ferro Central do Brasil, era conhecida como ‘Maria Fumaça’. Os vagões eram todos de madeira. No total éramos cerca de 250 jovens, oriundos dos mais variados cantos do país.

A viagem durou aproximadamente dez horas, durante as quais fiquei conhecendo alguns dos futuros colegas. Um deles, do qual me tornei muito amigo, era descendente de italianos e morava na região sul; outro, do Rio de Janeiro, parecia um verdadeiro malandro carioca da época, cheio de gírias, com roupas coloridas, calça branca de boca estreita e sapatos brancos de bico fino, além de anéis e cordões de ouro.

Muitos usavam os cabelos compridos, como era moda na ocasião; todos, porém, estavam de terno e gravata e carregavam uma mala com pertences pessoais.

Aqueles jovens, ali reunidos, constituíam uma pequena amostra da nossa população, com suas diversidades de raças, estratos sociais, culturas e religiões.

O trem seguia sua marcha pela noite à dentro e, com certeza, na mente daqueles sonolentos candidatos, pensamentos sobre o passado, presente e futuro, iam e vinham como ondas movidas pelos ventos do destino.

2. MINHA PASSAGEM PELA ESCOLA PREPARATÓRIA DE CADETES DO AR – EPCAR, EM BARBACENA, MG.

Chegamos a Barbacena na madrugada do dia 05 de março de 1960. Desembarcamos na estação ferroviária e fomos, caminhando pela linha férrea, até o Portão da Guarda da Escola, que ficava próximo.

A visão, pela primeira vez, do prédio da EPCAR me emocionou profundamente, pois era imponente.

Tratava-se de uma construção enorme encimada por um par de asas abertas e ladeada por duas escadas em semicírculo, que subiam ao segundo andar. Possuía dois canhões antiaéreos, na frente, apontados para a cidade.

Na Escola já nos esperavam, além dos oficiais, instrutores e monitores, os veteranos do segundo ano e os repetentes do primeiro. Seguimos diretamente para o auditório onde recebemos, além das boas vindas, um número e o nome de guerra que nos acompanhariam até o final do curso.

Nosso primeiro contato com aquele novo ambiente foi, ao mesmo tempo, de alegria e de receio. Alegria por havermos crescido e saído de casa para uma nova vida; receio por desconhecermos o que nos aguardava ali, naquela Escola, e que destino nos reservava o futuro na Força Aérea Brasileira.

Nós, calouros, que mal nos conhecêramos durante a viagem, deparamos, logo ao chegar, com uma turma de veteranos unida e propensa à prática do trote. O trote, tradicionalmente aplicado nas escolas militares daquela época, possuía uma característica por nós não avaliada na ocasião: ele servia, também, de mecanismo coadjuvante à disciplina da caserna, a que estaríamos submetidos dali por diante, na tentativa de domar aqueles jovens recém chegados que, embora com uma formação intelectual semelhante, provinham de locais distintos, com culturas e costumes diferentes, todos carregando consigo o ímpeto e a rebeldia naturais da juventude. Pelo fato de os calouros serem jovens, numerosos e passarem a conviver em regime de internato, a disciplina tinha necessidade de ser bastante rígida naquele início de curso.

As gozações, entre os próprios calouros, começaram em seguida. Os apelidos eram colocados, pejorativamente, de acordo com as características de cada um: Maquinista, Bunda's Face, Bolinho Fecal, Fariseu, Kid Palavrão, Símio, Mandril, Cancro Sifilítico, Tarugo, Esquimó, Cabritinho, Piu-Piu, Pernil, Grilo, Arara, Rosca, Machão, Custo de Vida, Saparuga, Pirulito, etc.

Nas semanas seguintes recebemos fardamento, cortamos os cabelos e tomamos conhecimento da rotina da vida dos alunos e dos regulamentos militares. As amizades começaram a surgir com o convívio diário. O contato com pessoas de todas as partes do país mostrava-me costumes e linguajares, totalmente distintos daqueles que, até então, conhecia.

O corte de cabelos, embora não percebêssemos, constituiu-se em uma cerimônia cujo objetivo era como o de um batismo; isto é, fazer-nos despertar para aquela vida nova que teríamos como

militares. Ao vermos nossas cabeleiras, cultivadas com tanto cuidado e esmero por uma existência inteira, caírem ao chão, era como se nos despedíssemos daqueles cachos e daquela vida civil, em família, que, até então, tínhamos desfrutado junto aos pais, parentes e amigos.

O Corpo de Alunos era constituído pela Terceira Esquadrilha (primeiro ano) e Segunda Esquadrilha (segundo ano). A Primeira Esquadrilha (terceiro ano) funcionava na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.

Os trotes que recebíamos, de alguns dos alunos mais antigos, eram de duas modalidades: de ordem física e de ordem moral ou psicológica. Os de ordem física consistiam em ‘testinha’ (tapa na testa com três dedos da mão), ‘calómetro’ (pisada forte no pé com a bota), ‘caroba’ (chinelada nas nádegas), ‘pinguim’ (ficar na ponta dos pés, imóvel e com os joelhos flexionados, durante vários minutos), ‘alicate’ (apertar os dedos, estendidos, das duas mãos entrelaçadas), canguru, flexão no solo, banho frio à noite, etc. Os de ordem moral, ou psicológica, consistiam em requisitar o bife, o ovo ou a sobremesa do calouro, durante as refeições no rancho; tomar emprestado peças de seu vestuário civil, para sair nos fins de semana; ofensas com palavras de baixo calão; exigir bombons e chocolates que os calouros tinham de comprar na cantina, etc. Deve ser ressaltado que nem todos os veteranos davam trote. O trote partia de uma minoria, porém, para os calouros, que ainda não conheciam individualmente a maioria dos veteranos, era como se todos estivessem contra eles. Não pretendo polemizar sobre as razões que motivavam o trote, que, diga-se de passagem, era comum em todas as Escolas Militares daquela época.

Na EPCAR falava-se um dialeto de gírias com o qual, fomos, aos poucos, familiarizando: bicho (calouro), arremeter (sair fora), bizú (confidência), rasgadão (corajoso), b.m (bordel), v.i (fugir da escola), c.pau (incompetente), c.d.f (estudioso), b.mole (covarde), boiola (homossexual), ponderante (reclamador), p. grossa (autoridade), vinte (guimba de cigarro), bolinho fecal (almôndegas), broxante (chá mate), coquetel molotof (mistura de restos de comida, com café e suco, que, as vezes, os calouros eram obrigados a comer, como trote), unidos venceremos (arroz grudento), carango (automóvel), mascarado (metido), g.p (golpe de publicidade, isto é, querer aparecer), crocodilagem (traição), brigú (brigadeiro), sarja (sargento), o.d (oficial de dia), gabá (resposta das questões da prova), marrento (metido, orgulhoso), piração (requisitar alguma coisa), birita (cachaça),etc.

Com o passar dos dias o ensino, a ginástica, a ordem unida, as instruções militares e o estudo ocuparam os nossas manhãs, tardes e noites. Dormíamos como pedras e, por vezes, tínhamos que acordar sonolentos, no meio da noite, para o serviço de plantão do alojamento.

O curso já havia começado, com vários professores esforçando-se por fazer com que aqueles jovens alunos se interessassem por alguma coisa que não fosse esportes e mulheres. Os principais professores da Escola chamavam-se: Pupo Nogueira, José Doche, Manoel Conegundes José Tolental, Clodoaldo Dantas Mota, Welfane Cordeiro, Lídio Nusca, Sebastião de Oliveira Baumgarth, Franz Joseph Hocheleitner, Vasconcelos, Batista, Henrique Jorge Alevatto, Hilton da Paixão Grossi, Mauro Ney Botelli, Fernando Vitor, Manhães, Cruz Machado, Rolla, Amim Feres, Boratto e

Heraldo Marelím Vianna. Alguns outros eram conhecidos por seus apelidos engraçados como Quincas, Patinete, Espadachim, etc.

Os oficiais da época eram: Brigadeiros do Ar Sinval de Castro e Silva Filho, Ary Presser Bello e Homero Souto de Oliveira (este casado com uma ex-Miss Brasil chamada Iolanda Pereira); Coronéis Aviadores Otávio Jardim, Evaristo e Correia; Tenente Coronel Farmacêutico Cruz Machado; Majores Aviadores Berthier de Figueiredo Prates, Cassiano Pereira e Mororó; Capitães Aviadores Bayard Ferreira da Costa, Bezerra, Messeder, Jorge de Abreu Lima e Neves; Capitães Intendentes Lima e Aragarino Cabrero dos Reis; Capitão de Infantaria João Reis; Capitão Médico Barros Lima; Tenentes Médicos Drumond e Lima Rocha; Tenentes Aviadores Múcio Menecuci da Costa Pinto, Lara, Carneiro, Leipner, Virgílio e Machado; Tenente Intendente Lucio; Tenente Farmacêutico Kovalsky; Tenente de Infantaria de Guarda Jackson; Aspirantes de Infantaria Clóvis e Oliveira; Aspirante Especialista em Armamentos Dornas e Aspirante Intendente Ayres.

Os sargentos monitores eram: Emílio, Francisco (Chicão), César, Moises, Mataruna, Favaro, Lessa, Manoel, Salvador, Carvalho, Alves, etc.

Após algum tempo, fomos autorizados a ir à cidade nos fins de semana. Aos sábados a saída era a paisana, com paletó e gravata. Aos domingos, fardado (5º A Rumaer - Regulamento de Uniformes da Aeronáutica), com quepe, luvas pretas de couro e pelerine azul marinho, por causa do frio que já era intenso.

A insígnia de aluno, que usávamos nos ombros do uniforme, era formada por uma estrela de cinco pontas, dourada, contendo

em seu interior um par de asas abertas ladeando um sabre, com uma estrela menor em cima do sabre. No primeiro ano as asas, o sabre e a estrela eram prateados. No segundo ano as asas e o sabre eram dourados e a estrela prateada. No terceiro ano, tanto as asas quanto o sabre e a estrela, eram dourados.

Barbacena era conhecida como a “Cidade das Rosas”, a “Princesa dos Campos” e a “Atenas Mineira”. Suas ruas transversais eram formadas por ladeiras íngremes, que subíamos com esforço. Os primeiros namoros com jovens da cidade começaram naquela ocasião. As moças, de um modo geral, estudavam no Colégio Imaculada Conceição. A maioria possuía pernas bem torneadas, em razão do exercício diário de subir e descer ladeiras. Atualmente, inúmeros oficiais e civis (ex-alunos) são casados com moças de Barbacena.

As primeiras brigas com rapazes da cidade também tiveram início, naquela oportunidade, talvez porque os jovens barbacenenses se sentissem preteridos, pelas jovens locais, em favor dos “Cadetes do Ar”, vindos de outros Estados e com conversas diferentes ou mais interessantes. Também, o fato de a Escola possuir um efetivo muito grande de alunos, proporcionava às jovens locais mais oportunidades de escolha com relação a um futuro relacionamento estável; motivo pelo qual, talvez, muitas demonstrassem interesse pelos alunos.

Nos finais de semana, saíamos da Escola pelo Portão da Guarda, atravessávamos a linha férrea e caminhávamos pela Rua Artur Bernardes, constituída por uma íngreme ladeira, até chegar à Rua Tiradentes. Nesta, após descansar da subida, virávamos para a esquerda e caminhávamos até a Praça dos Andradas. Por

vezes, ao subir pela Rua Artur Bernardes, tomávamos a Rua Bias Fortes, paralela à Tiradentes, porém em um nível mais baixo. Naquela rua localizava-se um pensionato de meninas que também saíam aos sábados. Em certas ocasiões, coincidia de estarmos passando e algumas meninas saindo. Após uma breve conversa, tínhamos sempre companhia para o cinema e, após este, um passeio pela Praça Cd. De Prados, mais conhecida por Praça do Globo, pois possuía um grande globo de vidro iluminado. Os que se aventuravam a ir mais longe, tomando a Rua General Câmara, em direção à Igreja da Boa Morte, arriscavam-se a apanhar na volta; pois, para aqueles lados, éramos hostilizados pela rapaziada local.

O programa dos sábados consistia em uma pizza no Gino's, que, com a sua funcionária Anita, atendia a todos sempre com um sorriso no rosto; um filme nos cinemas Apolo, Orfeu (onde o 'Noturno' de Chopin iniciava as sessões) ou Pálace; um 'Sunday' no bar Pinóquio (onde o garçom 'Pelé' atendia a todos com uma lerdadeza de desanimar); um 'Fogo Paulista' para esquentar no Bar Luzo-Brasileiro; um cafézinho forte no Café Pálace; o 'footing' na Praça dos Andradas (que, nos idos de 1960, possuía dezenas de macacos e micos habitando os altos galhos das frondosas árvores que ali existiam) e, na volta, um sanduiche de queijo e mortadela na Padaria Alvorada, mais conhecida como 'Bar do Cadete Duro', acompanhado por um refrigerante. Nesta padaria, aos domingos, quando éramos obrigados a sair fardado, vários companheiros aproveitavam para trocar o uniforme pelos trajes civis. Os uniformes, que lá ficavam pendurados em cabides nos fundos da

padaria, eram trocados pelas roupas civis à noite, quando os alunos retornavam para o quartel.

O fato de sairmos fardados limitava nossas atividades junto ao mulhério, o que fazia com que adotássemos aquele expediente.

O ‘footing’ consistia nos alunos ficarem parados ao longo das calçadas, notadamente em frente à sapataria “A Bota de Ouro”, e as moças desfilando, para cima e para baixo, com suas ‘toilettes’ mais caprichadas.

Aqueles mais afortunados podiam dar-se ao luxo de um jantar no restaurante do Hotel Pálace, onde nas ocasiões festivas da Escola seus pais ficavam hospedados, ou na Cabana da Mantiqueira, recente churrascaria inaugurada na entrada da cidade, em frente a BR-3 (atual BR-040).

Em determinadas ocasiões freqüentávamos os bailes do Automóvel Clube, que eram muito concorridos pelas jovens locais. Nestas oportunidades, quase sempre, chegávamos depois do horário previsto e tínhamos de entrar por algum local que não o Portão da Guarda, para não sermos punidos pelo atraso.

Algumas vezes, quando o dinheiro permitia, um passeio pelo ‘Sossego’, ‘Dora’ ou ‘Luz Vermelha’, bordéis da época.

Em virtude dos alunos, em média, entrarem para a EPCAR com cerca de quinze ou dezesseis anos, a grande parte dos calouros era virgem. Esta virgindade, muitas vezes, era perdida em um dos cabarés citados. Com isto, começaram a surgir os primeiros casos de blenorragia entre os calouros. Os blenorragícos se consideravam como verdadeiros heróis mártires, no meio da plebe ignara dos ainda virgens. Até o final do ano, entretanto, a maioria

já havia ingerido a sua indefectível dose de antibióticos, ministrada no posto médico da Escola.

O Gino, dono da Pizzaria Gino's, era uma figura interessante. Natural da província de Bari, na Itália, era policial em Roma logo após o termino da Segunda Guerra Mundial. Um dia, oferecendo-se para colocar, no bonde, as malas de uma senhora e de uma senhorita que a acompanhava, veio a conhecer sua futura esposa, uma brasileira de Barbacena que passava as férias na Itália, com a avó. Pedindo demissão da polícia italiana veio para Barbacena, onde casou e montou a primeira pizzaria que os barbacenenses conheceram. Por estar distante de sua terra natal ligou-se muito aos alunos da EPCAR que, como ele, residiam longe dos parentes e familiares.

Aqueles que arranjavam namorada firme tinham assegurado o almoço e o jantar, após algum tempo de namoro.

Na cidade havia um cabeleireiro, muito delicado, que gostava de cantar músicas em espanhol. Todos os dias, após o trabalho, ele passava sobre a linha férrea em frente à Escola, onde, de uma mureta, alguns alunos ficavam vendo a cidade e os trens passarem. O cabeleireiro, ao ver os alunos, parava para cantar algumas músicas argentinas e era brindado com palmas ou com um banho que lhe davam (de água fria ou de outro qualquer líquido que colhiam, ali na hora, entre eles), fazendo uso de uma lata de 20 litros. Dia após dia, invariavelmente, a coisa se repetia e ele nunca deixava de passar por ali para levar seu banho tradicional. Hoje acredito que o motivo pelo qual lhe jogavam água constituía mais uma demonstração de raiva, que de homofobia, em razão das canções argentinas que entoava.

Alguns professores marcaram, significativamente, minha passagem pela EPCAR. Um deles, professor Fernando Vitor, lecionava História Antiga. Suas aulas eram magníficas, pois conhecia, a fundo, tudo aquilo que ensinava. Através de suas aulas, tomávamos conhecimento dos principais vultos da história e acabávamos nos apaixonando por Cleópatra e Maria Antonieta.

Havia entrado, por concurso, em 1951 e lecionou por 41 anos, até se aposentar. Era o orador oficial nas solenidades da EPCAR, bem como da Semana da Asa, no Rio de Janeiro. Proferiu discursos no túmulo de Santos Dumont, no cemitério de São João Batista, no Rio de Janeiro. Foi vereador, em Barbacena, por mais de 20 anos e presidente da Câmara de Vereadores por mais de 11 anos. Era muito querido e admirado por todos os seus alunos, que viam nele uma pessoa muito culta e estudiosa. Lembro-me, ainda, de uma frase sua que culminou o discurso que fazia, em uma solenidade, sobre a Intentona Comunista de 1935: - “No futuro não nos pegarão dormindo, pois estaremos acordados nas trincheiras da legalidade!”.

Outro professor, que também marcou minha passagem pela Escola, foi o José Theobaldo Tolendal. Professor de física, também exercia a atividade de médico na cidade desde 1945. Era filho de Theobaldo Tolendal, que foi prefeito em 1949 e dá nome a uma rua na cidade de Barbacena. Após ter feito concurso em 1950, lecionou durante vinte e poucos anos na EPCAR. Conhecia muito a física Newtoniana que ensinava. Todas as perguntas que lhe fazíamos sobre qualquer aspecto prático do emprego da física, ou mesmo da química que também conhecia com profundidade, na vida cotidiana, ele respondia sem titubear. Uma vez questionei sobre a

razão pela qual o vaga-lume acendia aquela luz verde no escuro. Respondeu de imediato que a luz era uma reação química entre duas substâncias, cujos nomes não me lembro, produzidas pelo vaga-lume e cuja finalidade última era o acasalamento (mais ou menos como nossas divisas douradas, que também brilhavam no escuro das noites de Barbacena). Sobretudo, era como um pai para cada um de nós, aconselhando-nos e interessando-se por nossos problemas. Tolendal era, também, nas horas vagas, olheiro do Clube Olímpic (clube de futebol de Barbacena) junto a EPCAR. Todo aluno bom de bola era convidado, por Tolendal, para jogar pelo Olímpic nos campeonatos mineiros.

Nas ocasiões festivas (Dia do Aviador, Aniversário da Escola, etc.), havia desfile militar e sobrevôo da cidade e da Escola por aviões vindos do Rio de Janeiro. Os ‘North American’ T-6 e os ‘Gloster Meteor’ F-8 davam rasantes inimagináveis, fazendo com que nos lembrássemos de que a Força Aérea realmente existia e aumentando a vibração de todos pela carreira escolhida.

Durante meados do ano de 1961, veio comandar o Corpo de Alunos um major aviador famoso na Força Aérea. Seu nome era Berthier de Figueiredo Prates. Piloto de caça, e de P-47 (Thunderbolt), havia feito vários cursos no exterior e participado do traslado das primeiras aeronaves a jato para o país. Era muito respeitado, profissionalmente, pelos seus superiores, pares e subordinados. No ano de 1964 veio a falecer em acidente aeronáutico no Rio de Janeiro.

Em 1962, Berthier (que possuía o mesmo nome de um dos marechais de Napoleão) ao ser transferido para outra unidade, foi substituído por um seu colega de turma, também major, chamado

Cassiano Pereira. Cassiano, na ocasião, estava adido ao Estado Maior da Aeronáutica em razão de problemas de ordem política. Ficou apenas um ano como Comandante do Corpo de Alunos (que na época contava com cerca de 700 alunos nas três Esquadrilhas), pois, como na EPCAR daqueles tempos os oficiais aviadores voassem pouco, ele, que gostava de voar e sempre servira em unidades aéreas de caça, buscou uma transferência para outra unidade.

No mês de maio tinha início uma competição esportiva, entre as diversas Esquadrilhas do Corpo de Alunos, denominada Troféu Lima Mendes em homenagem ao Segundo Tenente Pedro de Lima Mendes, integrante do Primeiro Grupo de Caça e falecido nos céus da Itália. Nesta competição todos os alunos participavam; cada um em suas modalidades preferidas. Constituía uma semana de total descontração, com muita torcida e comemoração por parte dos alunos.

O céu de Barbacena, durante o dia de um azul intenso, ao entardecer tomava tonalidades esverdeadas. À medida que o sol se punha, um verdadeiro arco-íris tomava conta do firmamento. Várias tonalidades de laranja, vermelho e amarelo, se sobrepunham ao azul esverdeado que, aos poucos, esmaecia com a chegada da noite, normalmente fria. No firmamento limpo, então, infinitas estrelas, partilhando o espaço com a lua, assumiam seus papéis de guardiões a velarem o sono dos alunos e dos cidadãos barbacenenses.

No laboratório de química, onde tínhamos aulas práticas da matéria, havia um funcionário chamado Simão, já idoso, que auxiliava os professores em seus experimentos. Pouco antes do

início das aulas, trocávamos de lugar, sem que ele percebesse, os frascos contendo ácidos, bases, fenóis, sais, etc. Quando o professor, diante da turma de alunos, solicitava ao Simão determinado produto ou reagente, para iniciar suas experiências do dia, e Simão o entregava, a experiência nunca dava certo. O mestre dizia: - Agora o líquido vai ficar vermelho! E ele ficava azul.

- Observem que o líquido vai ficar turvo! E ele ficava límpido.

- A substância se dissolverá no líquido! E ela boiava na superfície do mesmo.

O professor, não sabendo a que atribuir aqueles erros nas experiências, reclamava com Simão e encerrava a aula prometendo, para a próxima, a solução daqueles problemas.

Em diversas ocasiões a Sociedade Acadêmica da EPCAR recebia convites oficiais, de várias cidades mineiras, para que uma comitiva de alunos participasse como ‘partnes’ em Bailes de Debutantes. Íamos, com nossas fardas, como príncipes encantados, povoar os sonhos daquelas jovens de quinze anos que eram apresentadas às sociedades locais. Ficávamos em algum hotel da cidade, com todas as despesas pagas, e voltávamos domingo à noite para a Escola, com saudades daquelas lindas jovens com quem havíamos dançado a valsa.

De 45 em 45 dias tínhamos licenciamento para ir à nossa casa desfrutar alguns dias de descanso. Os ‘laranjeiras’, alunos residentes em Estados mais distantes, ou ficavam na Escola ou iam para a casa de algum colega do Rio, São Paulo ou Minas. Chegávamos à casa fardados e éramos muito considerados, tanto

pela família quanto pelos vizinhos de bairro. Naquela época, alguns iam a festas e ao cinema, fardados.

A volta para a Escola era, quase sempre, feita em um trem todo de aço chamado Vera Cruz, que saía domingo à noite da gare da estação D. Pedro II, pertencente à Estrada de Ferro Central do Brasil. Muitos levavam suas namoradas e familiares para despedirem-se. Chegávamos à Barbacena na madrugada de segunda-feira e íamos direto para o rancho tomar o café da manhã. As aulas daquele dia eram perdidas, pois ninguém prestava atenção no que diziam os professores, preocupados que estavam em dormir nas suas carteiras de aula.

Um colega, certa ocasião, voltando em um carro leito do Vera Cruz, trouxe para a Escola e colocou em sua cama, um lençol com a logomarca da companhia de estrada de ferro. Um oficial de dia, percorrendo as camas do alojamento, viu o referido lençol com aquela logomarca e o aluno foi, sumariamente, desligado.

Muitos ‘laranjeiras, por não poderem passar os licenciamentos em casa, aproveitavam a oportunidade para conhecer as cidades próximas de Barbacena; isto é, Juiz de Fora, São João del Rei, Tiradentes, Mariana, Ouro Preto, etc. Para não gastarem o pouco dinheiro que tinham, hospedavam-se em quartéis do Exército ou batalhões da Polícia Militar de Minas Gerais

O trote por esta altura já não existia mais; tendo ficado em seu lugar o regulamento, a antiguidade, a hierarquia e a precedência. Em um piscar de olhos, chegamos ao final do ano.

Na Escola as atividades eram várias e se sucediam rapidamente, todas precedidas de toques de corneta específicos:

alvorada, preparar para o rancho, aulas, ginástica, ordem unida e silêncio.

Havia um cabo corneteiro (creio que chamado Moisés) que, quando estava de serviço, era escalado para efetuar o toque de silêncio à noite. Já deitados em nossas camas, embaixo de vários cobertores, sob aquele frio de poucos graus centígrados, ouvíamos os acordes de sua corneta, que mais parecia um ‘piston’, tal a sonoridade daquele instrumento. O cabo, como verdadeiro artista que era, transmitia em seu toque toda a emoção que sentia. Ao finalizar os acordes, era aplaudido por todos, principalmente por aqueles que choravam, pensando na família e na namorada. Os únicos a não participarem daqueles espetáculos eram os companheiros que haviam dado V.I. (Vôo por Instrumentos), isto é, em outras palavras, haviam fugido da Escola, através de várias passagens conhecidas no perímetro da mesma. Estes companheiros, quase sempre do segundo ou terceiro ano, saíam à noite em busca de aventuras pela cidade. Retornavam de madrugada pelo mesmo local por onde haviam saído. Os principais pontos por onde se evadiam eram: a caixa d’água (onde hoje está situado o hospital da Escola), o buraco da onça (atrás do prédio da cabine de rádio), a pocilga (onde se localiza o atual cinema) e o almoxarifado (onde estão os novos apartamentos dos alunos), cada um deles localizado em extremidades opostas da Escola.

Em meio a tudo isso, fora as brincadeiras e ‘papos’ com os companheiros, não sobrava tempo algum para os estudos. Fiquei em segunda época em duas matérias: biologia e química. Passei as férias estudando. Acabei passando em biologia e ficando em química por 0,2 (dois décimos), que o professor (um Tenente

Coronel Farmacêutico) não quis dar de maneira alguma. Assim, repeti o ano, chorando e lamentando por perder a turma inicial (1960) e ter que ficar mais um ano em Barbacena (o curso era de três anos e eu teria que fazê-lo em quatro). Mal sabia, naquela ocasião, que a mudança, tão lamentada, viria a se constituir em enorme fonte de alegrias no futuro.

Os veteranos da Turma de 1959, aprovados nos exames intelectuais, físicos e médicos, foram, em 1961, para a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos (o chamado ‘Ninho das Águias’), cursar o terceiro ano. Na velha EPC do Ar, agora, éramos nós os únicos veteranos. Como tais, e mediante um acordo tácito entre todos, procuramos não repetir, pelo menos na mesma intensidade, com os novos calouros que chegavam tudo aquilo que havíamos sofrido. Acredito que a partir de então, as turmas que nos sucederam mantiveram o mesmo comportamento e o trote, nos moldes como o conhecemos naquela ocasião, talvez seja hoje coisa do passado.

Naquele ano (1961), junto com cerca de 20 outros colegas que também haviam repetido, passamos a conviver com os novos alunos integrantes da turma de 1961. Juntos frequentávamos todas as atividades diárias e, deste convívio, formaram-se fortes amizades que perduram até os dias atuais.

Na ocasião eu morava em Niterói e vários colegas eram, também, dali. De Niterói, estudando na EPCAR naquele tempo, havia os seguintes colegas: Figueiredo, Roberto de Aragão Perez, Jayme Barbosa Esteves, Ivan José de Oliveira Rodrigues, Osório Tomás, Bernardino de Souza Coutinho, Ney de Farias Augusto,

Roney Herbert de Lemos Pinheiro e Ronaldo Nogueira (o cantor Ronnie Von).

O Ronaldo Nogueira, além de ser de minha turma inicial, na EPCAR, foi também da minha sala de aulas no 1º ano (Turma D). Ele me disse, em uma ocasião, ser descendente de alemães, da família Von Shulgen. Disse que seu nome deveria ser Ronaldo Von Shulgen Nogueira, porém que seu pai havia registrado apenas o sobrenome Nogueira; já que, logo após o fim da guerra, era comum, aos pais brasileiros, colocarem nos filhos apenas um dos sobrenomes como faziam os americanos. Seu nome artístico de ‘Ronnie Von’ veio, certamente, do diminutivo de seu nome e do sobrenome alemão. Ronnie sempre foi um precursor; lançava moda e sabia de tudo que estava acontecendo, ou ia acontecer, no campo das artes, de um modo geral. Trabalhamos juntos no primeiro “show de alunos”, realizado em 1960 no auditório da Escola.

Neste ‘show’, os próprios alunos preparavam os cenários, o roteiro, faziam ‘scripts’, músicas e tocavam instrumentos. O público era constituído pelos próprios alunos, familiares, professores, oficiais e convidados. Muitas das piadas feitas satirizavam professores e oficiais, que, ante a gargalhada geral por parte dos alunos, eram, também, obrigados a sorrir mesmo não achando graça nenhuma, em vista da presença dos familiares e convidados. Na época das provas os professores davam o troco e os oficiais logo na segunda-feira.

Tivemos um professor chamado Sebastião Baungarten (Tião, para nós) que caiu, literalmente, de pára-quedas em Barbacena. Chegou à EPCAR de repente, no meio do ano letivo, para nos dar

aulas de desenho geométrico e geometria descritiva. Não era ali da região e ninguém sabia de onde tinha vindo ou por que viera a ser professor na Escola. Faixa preta em artes marciais, andava sempre armado e não deixava que ninguém pusesse a mão em seu ombro ou chegasse por trás dele. Logo tomava uma posição defensiva, como se esperasse um ataque. Aos poucos foi se entrosando conosco e deixando escapar alguma coisa do seu passado. Comentava-se que era da polícia do Rio de Janeiro e havia se mudado para Barbacena, por alguma razão desconhecida. Diziam, também, que havia feito parte da segurança do ex-presidente Getúlio Vargas. Em quase todas as confusões que ocorriam na cidade, envolvendo alunos, Tião estava sempre por perto para dar uma ajuda. Muitas vezes recolhia alunos alcoolizados e trazia-os para a EPCAR em seu velho ‘fusca’, evitando que fossem presos pela patrulha da Escola, que percorria as ruas da cidade, durante a noite, em busca de alunos bêbados e retardatários. Transformou-se, com o passar do tempo, em um grande amigo da nossa turma e das demais que nos sucederam.

As transgressões disciplinares eram punidas, após a justificativa das mesmas perante os respectivos Comandantes de Esquadrilha, com licenciamento susado, detenção e prisão. O número máximo de dias de prisão que um aluno poderia acumular, ao longo de sua passagem pela EPCAR, era de trinta dias (para detenção e licenciamento susado não havia este limite). Muitos foram desligados ao completarem, ou ultrapassarem, este período.

Após o término das atividades do dia e antes do jantar, formávamos, todos, em um pátio em frente aos alojamentos para

ouvir a leitura do Boletim Diário. Este era lido pelo Aluno de Dia que começava por dizer: - MA. DE. EPCAR. BQ (Ministério da Aeronáutica, Diretoria de Ensino, Escola Preparatória de Cadetes do Ar, Barbacena). Era composto por quatro partes, sendo a última (quarta parte) a que nos interessava, pois tratava de Justiça e Disciplina. Nesta parte constavam os nomes dos presos, detidos ou de licenciamento sustado no fim de semana.

Nas aulas de Regulamento Disciplinar da Aeronáutica, ministradas por sargentos monitores, ocorriam situações inusitadas. Os sargentos, embora conhecedores do regulamento que ensinavam, não estavam preparados para a nossa argúcia de ‘alunos’. Às vezes, um companheiro vinha com a seguinte pergunta: - Sargento, se um militar ferido de guerra, que tenha perdido a mão direita, passar fardado por um Brigadeiro, pode bater continência apenas com o ‘cotôco’ do braço? Ou então: - Sargento, se dois homens rãs da Marinha se encontrarem, debaixo d’água, o subalterno deve perfilar-se e bater continência para o mais graduado?

Os sargentos, como nunca haviam lido nos manuais algo semelhante, respondiam, invariavelmente: - Vou consultar o capitão, chefe da sessão, e na próxima aula trago a resposta!

Após a ginástica obrigatória, realizada duas ou três vezes por semana, em algumas ocasiões toda a Esquadrilha saía correndo pelas ladeiras da cidade, comandadas por um oficial, fazendo o que chamávamos de “Cross Country”, isto é, uma corrida pelas ruas da cidade. Como o trajeto era muito longo e as ladeiras muito íngremes, em determinada oportunidade, eu e mais alguns colegas que estávamos no final da Esquadrilha, ao passarmos por um bar

que ficava próximo da Escola, deixamos a formatura, disfarçadamente, e entramos no bar onde ficamos jogando sinuca. Como sabíamos que na volta do percurso a Esquadriha tornaria a passar por ali, rumo ao interior da Escola, pretendíamos, também disfarçadamente, incorporarmo-nos a ela, tão logo seu final passasse em frente ao bar. Tudo havia dado certo até ali, só que, por uma infelicidade do destino, o comandante resolveu olhar para trás justamente na hora em que eu me incorporava ao final da Esquadriha. Na Escola dirigiu-se a mim determinando que o procurasse, no dia seguinte, em sua sala. Certo de que seria punido, preparei uma desculpa como justificativa. Em sua presença aleguei que, como o percurso inteiro da corrida havia sido muito cansativo, na volta eu me dirigira ao bar para tomar um pouco de água, pois, caso contrário, desfaleceria por desidratação. Ele olhou-me, fixamente, por alguns segundos e respondeu: - Sei que você estava dando o golpe, mas, como não tenho certeza, prefiro liberar um culpado a punir um inocente. O oficial em foco chamava-se Mucio Menecucci da Costa Pinto e, ainda hoje, é um grande amigo de nossa 'Turma Sai da Reta', freqüentando, assiduamente, nossos encontros no Clube da Aeronáutica, na Praça XV.

Alguns alunos faltavam à parada do meio-dia no Pátio da Bandeira. Ficavam escondidos no alojamento e, quando o Corpo de Alunos descia para o rancho, incorporavam-se àquela massa humana que caminhava em direção a uma das três portas de entrada do refeitório. Por vezes, enquanto a solenidade se desenrolava, o oficial de dia entrava no alojamento tentando surpreender aqueles que, porventura, lá se encontrassem

“matando” a parada. Entretanto, nestas ocasiões, usávamos um artifício que apenas nós conhecíamos. Como alguns alunos haviam sido desligados, seus armários estavam vazios. Ao menor sinal da presença de alguma ‘autoridade’, avisados pelo plantão da hora, entrávamos dentro destes armários cujas prateleiras havíamos retirado e fechávamos as portas. Ali dentro esperávamos que a desagradável visita se retirasse para, então, disfarçadamente, seguir para o rancho, felizes por não termos ficado marchando naquele sol inclemente do meio-dia.

Na Escola havia uma figura interessante. Seu nome era Manoel Gonçalves Goulart e se dizia sobrinho de João Goulart. Nascido em 1911, trabalhava há onze anos como servente, nos alojamentos, e era conhecido como ‘Mané das Gatas’, pois sempre tinha uma estória para contar. A principal, que dera origem ao seu apelido, era de que possuía uma orquestra só de gatos, sendo que a uma de suas gatas havia ensinado a miar imitando o violino. Os seus outros gatos eram tão inteligentes, segundo afirmava, que imitavam os demais instrumentos musicais apenas de ouvido.

As principais datas festivas da EPCAR eram: o Baile dos Calouros, realizado no mês de abril; o Aniversário da Escola, no dia 21 de maio; o Troféu Lima Mendes, também em maio; o desfile da Semana da Pátria, em sete de setembro; o Dia do Aviador, em 23 de outubro; o Dia da Bandeira, em 19 de novembro e o Baile do Adeus, em 12 de dezembro. Havia, ainda, o Almoço dos Cem Dias, quando participavam todos (professores, oficiais, monitores e alunos) de um almoço de despedida da turma que concluía o terceiro ano.

Como alunos, ganhávamos um soldo que ajudava em nossas despesas pessoais quotidianas. Na época existiam ‘correntes’ para a compra de bens de consumo. Assemelhavam-se, mais ou menos, aos consórcios da atualidade. Você pagava um determinado valor pelo correio, colocava seu nome em uma lista e passava a corrente para um determinado número de pessoas, que deveriam fazer o mesmo que você. Em breve recebia, também pelo correio, o bem sorteado solicitado. As principais correntes, de que quase todos participavam, eram as do sapato Samello e a da blusa de Ban-Lon.

Após o almoço a maioria aproveitava para descansar um pouco, no alojamento, até o toque de preparar para instrução militar. Neste período vinha o Auxiliar do Aluno de Dia com as cartas, que haviam chegado pelo correio naquele dia. Os que recebiam alguma carta demonstravam, pelo sorriso, a alegria daquele acontecimento, principalmente porque algumas delas continham dinheiro enviado pelos pais.

No quartel, em determinada ocasião, passou a circular uma cadela, mansinha, que abanava o rabo para qualquer um que lhe fizesse um carinho. Algum aluno deu-lhe o apelido de “sua mãe” e outro, pintou-lhe nas patas da frente, com pincel atômico, as divisas de Terceiro Sargento. Ela percorria os pátios e corredores exibindo suas divisas e abanando o rabo sob o sorriso de todos, menos dos Terceiros Sargentos.

As armas disponíveis no quartel e que eram utilizadas nos desfiles militares, na guarda da unidade e nas provas de instrução militar, eram o fuzil-mosquetão Mauser MB – 0834 de calibre 7 mm, a carabina M-1 de calibre .30, o Revolver Smith&Wesson de calibre .45 e a pistola Colt , também em calibre .45. Tínhamos de

aprender a montá-las e desmontá-las com os olhos fechados e atirar com as mesmas nas posições em pé, agachado e deitado.

Durante uma instrução de ordem unida, à tarde, meu pelotão estava sendo comandado por um oficial de infantaria. Quase ao final da mesma, como os comandantes dos outros pelotões já houvessem liberado seus comandados para o banho, antes do jantar, e o nosso ainda persistisse naquele treinamento, iniciamos um protesto que consistia em marcar a cadência, batendo com o pé direito no solo, com uma força maior do que a normal. O capitão percebeu e mandou que parássemos com aquilo. Como mantivéssemos a mesma atitude deixou-nos marchando, sozinhos no pátio, até depois da hora do rancho. Por causa daquela brincadeira perdemos o banho, o rancho e fomos dormir exaustos.

Além da bebida, aos sábados e domingos, muitos fumavam diariamente. Naquela ocasião não havia problemas com o consumo de drogas, a não ser destas duas. Os cigarros que a maioria fumava eram das marcas: Holliwood, Luiz XV, Continental, Minister e, também, umas cigarrilhas marrons chamadas Talvis. Alguns fumavam cachimbo e poucos eram os que não fumavam. Os que, eventualmente, ficavam sem dinheiro para o maço de cigarros diário, tinham o costume de pedir a “vinte” aos companheiros que encontravam fumando. A “vinte” significava os últimos vinte por cento do cigarro, que o fumante já ia jogar fora e que permitia, ainda, umas duas ou três tragadas antes de queimar os dedos.

Um colega nosso, o mais alto e mais forte de todos na Esquadrilha, resolveu participar de uma disputa para ver quem conseguia amassar, com golpes de mão, todas as bombas de avião desativadas que, com as cabeças cortadas e voltadas para baixo,

serviam como escarradeiras e deposito de lixo pequeno e se encontravam distribuídas pelos corredores dos pavilhões de aula da Escola. Eram feitas de chapas de um metal bastante duro e pintadas de azul. Ele foi o único que conseguiu a proeza de amassar tais bombas, as quais, sabiamente, acabaram por serem retiradas pelo Comando da Escola e substituídas por lixeiras de plástico.

Alguns companheiros possuíam armas e saíam armados para a cidade nos dias de licenciamento. Um deles, natural da Paraíba, possuía uma pistola, de calibre 7.65, sem carregador. Como tal ela só podia disparar um tiro, aquele que havia sido colocado manualmente na câmara. Certo dia ao afastar-se do perímetro urbano, para ir à casa de uma namorada que arranjava, viu-se cercado por cinco rapazes que queriam agredi-lo. Sabendo que dispunha, para se defender, de apenas uma bala, e que esta não seria suficiente para livrá-lo daquela situação, nosso amigo sacou a pistola apontando-a para um deles. Em seguida ajoelhou-se e começou a rezar, ante o olhar surpreso dos atacantes. A continuação disse que estava orando pela alma de todos eles, pois iria matá-los naquele momento. Os rapazes, desconhecendo que a arma não possuía pente e imaginando que dispunha de vários cartuchos, afastaram-se do local, fugindo daquele maluco homicida. Na escola, pouco depois, nosso amigo narrava o fato dizendo que havia sido salvo pelo Criador, que lhe inspirara na ocasião toda aquela encenação.

Na EPCAR não havia lavanderia e nossas roupas eram limpas e passadas por lavadeiras que, ao cair da tarde, faziam fila do lado de fora de um grande portão, denominado ‘Portão das

Lavadeiras’. Eram pessoas humildes das redondezas que ganhavam o sustento da família com aquele trabalho. Quando, no ano de 1962, a Escola construiu sua própria lavanderia, aquelas mulheres perderam a fonte de renda e foi uma choradeira geral. Infelizmente, o progresso sempre gera suas vítimas.

A comida da Escola, em média, era de boa qualidade. Aqueles alunos oriundos da zona sul do Rio de Janeiro, filhos de pais abastados, reclamavam de sua qualidade. Aqueles outros, oriundos de cidades do interior do Norte e Nordeste, exultavam por comer carne, ovos, leite, verduras e frutas. O desenvolvimento físico, destes, era sensível. Em poucos meses engordavam vários quilos. Os outros só não emagreciam porque gastavam o dinheiro que recebiam de casa, na cantina.

Todos aqueles que se sentiam enfermos, pela manhã, entravam na fila da revista médica. O médico de dia avaliava o caso e decidia se era motivo de internação, dispensa de esforço físico ou simples “golpe” para não ir à parada diária ou à ginástica.

As turmas do último ano possuíam um aluno, denominado ‘Zero Um’, o mais bem classificado nas provas, atividades físicas e militares, além de possuir conceito excepcional entre os professores e oficiais. O ‘Zero Um’ era chamado de ‘Oficial Aluno’ e era como se oficial fosse, perante o Corpo de Alunos. Representava o mesmo junto ao Comando da Escola, participava das formaturas ao lado dos oficiais e possuía uma mesa especial no rancho, onde também sentavam os alunos de serviço. Ele, por sua vez, estava dispensado de tirar serviço.

Em sua mesa a comida, embora basicamente a mesma de todos, possuía algumas variedades não acessíveis aos demais; posto que,

era servida por taifeiros que sempre traziam algo extra que não fazia parte do cardápio comum. O ‘Zero Um’ da Turma de 1959 era o aluno Carvalho, o da de 1960 o aluno Argenor Fernandes (60-02) e o da Turma de 1961 o aluno Reginaldo Brito (61- 64).

Nas ocasiões festivas (Dia do Aviador, Aniversário da Escola, etc.), o almoço era com musica ao vivo. Alguns componentes da Banda Marcial da Escola executavam um repertório variado durante a refeição.

Uma vez por mês assistíamos a um filme no auditório. A gritaria que fazíamos durante a exibição prejudicava, sensivelmente, o entendimento do filme. Constantemente a sessão era suspensa para acalmar os ânimos.

Alguns grêmios existentes, e administrados por alunos, eram muito interessantes. Um deles, de aeromodelismo, promovia vôos de replicas em escala reduzida dos aviões de combate e bombardeio existentes. Os aeromodelos faziam evoluções sobre o Pátio da Bandeira e, em algumas ocasiões, espatifavam-se no chão, após um mergulho incontrolável. Em várias oportunidades pequenos foguetes foram lançados com sucesso, alcançando razoável altura. Existia ainda grêmio de leitura, de pintura, etc.

Durante um fim de semana chegou um ônibus vindo do Rio de Janeiro, cheio de garotas para visitarem a EPCAR. Como era um fim de semana, o Brigadeiro comandante não se encontrava em Barbacena. Alguém teve a brilhante idéia de promover uma festa na residência oficial do Brigadeiro, no sábado à noite. Quando a festa acabou, e todas já haviam partido, deram pela falta de dezenas de garfos, facas, colheres e alguns pratos, todos com o símbolo da Escola e que, certamente, foram para o Rio como

lembrança nas malas das garotas. O prejuízo foi dividido por todo o Corpo de Alunos, que passou uns dois meses sendo descontado no soldo para aquisição de novos talheres.

Um colega nosso, anos depois falecido em desastre aéreo, possuía curso de rádio técnico. Trouxe de casa um ‘kit’ para montagem de uma pequena estação rádio-transmissora, e transmitia, da Escola para toda a cidade, um monte de besteiras e gozações, através da denominada “Rádio Sapeca”. Ligávamos nossos rádios de pilha e captávamos suas gozações. Acabou por interferir na programação da rádio oficial de Barbacena (Rádio Raiz da Serra), o comando da Escola soube e ele foi proibido de continuar suas atividades radiofônicas.

Um capitão, muito forte, que gostava de esportes e incentivava todas as modalidades, criou um grito de guerra para as competições esportivas da Escola. O grito era, mais ou menos, assim:

Maleiko Habib Handa La La

Maleiko Massadame

Jurubanga Cha Cha Cha Chebereca.

Nunca soubemos o que significava, se é que significava alguma coisa. Anos depois foi internado no Hospital Central da Aeronáutica aonde veio a falecer. Seu braço direito nas atividades esportivas era o Delmo Maria da Silva (apelidado de Mestre), professor de educação física que ensinava aos alunos a prática de diversos esportes. Incentivou a criação de várias equipes, como: ginástica acrobática, cama elástica, paralelas, barra, pirâmides, etc.

Em 13 de setembro de 1961, ao efetuar um salto mortal em uma aula de ginástica acrobática, sofri uma queda e bati com a cabeça no chão. Fiquei paralisado por alguns minutos, durante os quais pensei que eu quase havia justificado o nome do salto. Aos poucos os movimentos, de braços e pernas, foram voltando e pude levantar-me. Levado ao Posto Médico e atendido por um médico ortopedista (capitão Barros Lima) fiquei internado. No dia seguinte fui examinado com mais detalhes pelo referido médico, que concluiu haver um achatamento e esfacelamento das duas primeiras vértebras cervicais. Fui, então, enviado de avião para o Rio de Janeiro, onde fiquei internado no Hospital Central da Aeronáutica. Submetido a uma redução pelo Dr. Cohen (Coronel Médico), durante dois meses permaneci no HCA. No quarto ao lado do meu estava um sargento da Aeronáutica que servia em Vitória, no Espírito Santo. Havia sofrido uma queda de motocicleta e tinha perto de 16 fraturas pelo corpo. Estava todo engessado e eu, que podia andar, passava parte do tempo conversando com ele, sua mãe e seu pai, que se revezavam em sua cabeceira. O sargento chamava-se José Carlos Braga e era irmão do cantor Roberto Carlos. Sua mãe chamava-se dona Laura e o pai seu Bernardino. De vez em quando seu irmão, que não havia despontado, ainda, como o rei da música popular brasileira, ia visitá-lo no hospital. Levava um violão e ficava cantando e tocando em seu quarto, sob os nossos olhares admirados e os de uma ou outra enfermeira que chegava para aplicar algum medicamento.

Certo dia estava na varanda do meu quarto, olhando a paisagem, quando vi passar um corpo caindo. Era um oficial que estava internado com problemas cardíacos e que havia se suicidado, pulando da varanda do seu quarto no hospital. Seu corpo ficou estatelado no pátio interno, por algum tempo, antes que o retirassem.

Naquele hospital a seção de ortopedia ficava no mesmo andar da de psiquiatria e, durante o dia, vários “malucos beleza” (pessoas com problemas mentais, porém não violentas), passeando pelos corredores, acabavam penetrando nos quartos para conversar com os pacientes engessados. Nós costumávamos gozar os “malucos”, contando estórias inventadas, as quais eles, acreditando nelas piamente, passavam adiante.

Em uma ocasião um deles entrou no meu quarto, disse que havia um cadete na capela (que ficava em um prédio atrás do hospital e estava ligada a este por um pátio interno) e perguntou-me se não queria ir falar com ele. Fui, então, com o “maluco” até a capela, pensando encontrar ali um colega que havia sido transferido para o hospital com algum problema. Lá chegando, havia um caixão com o corpo de um cadete, acidentado em desastre aéreo, naquele dia, e que havia falecido em consequência dos ferimentos e queimaduras recebidos.

Fiquei sem saber se, de tanto ser gozado, o “maluco” resolvera também gozar alguém, ou se ele estava realmente maluco e achava que podíamos conversar com os mortos.

Em 17 de novembro de 1961, tive alta do Hospital Central da Aeronáutica e fui encaminhado de volta para a EPCAR. Aproveitei a carona de um colega que possuía automóvel (Fusca) e fui, com ele, para Barbacena. Levamos cerca de sete horas de viagem pela BR-3 (atual BR-040). Pouco depois voltava para casa, de férias escolares.

No tempo das férias escolares, ou mesmo de licenciamentos, muitos alunos, que não dispunham de recursos para o ônibus costumavam dirigir-se à Rodovia BR-3 (atual BR-040), onde apanhavam carona em caminhões de minério que desciam para o Rio de Janeiro, ou de automóveis que vinham de Belo-Horizonte e também seguiam para o Rio.

Em uma dessas ocasiões, três ou quatro alunos conseguiram carona em um automóvel que, logo a seguir, bateu e capotou na estrada. Um aluno faleceu no local e outros dois ficaram gravemente feridos, sendo, posteriormente, reformados como tenentes.

Os carros do ano, que alguns alunos de maiores posses já possuíam, chamavam-se: Aero Willys, Simca Chambord, DKW, Vemaguette, Fissore, Dauphine, Gordini e Fusca. As máquinas de dois tempos eram as Lambrettas, Vespas, Gulivettes e as Monaretas.

Após as férias anuais, de volta à EPCAR, entrávamos na rotina diária do aluno: alvorada, café da manhã, aulas, formatura, almoço, instrução militar, ordem unida, ginástica, banho, jantar, estudo dirigido, ceia e silêncio.

Na Escola existiam vários garotos engraxates, com idades variando entre nove e treze anos. Viviam pelos pátios e corredores com suas caixas de madeira, oferecendo seus serviços. A grande maioria dos alunos fazia uso destes, já que o tempo para engraxar os sapatos, diariamente, era muito curto. Como tal, os garotos frequentavam todas as instalações da Escola, a qualquer hora do dia. Em 1961, durante a renúncia do presidente Jânio Quadros, a EPCAR entrou de prontidão. Foram suspensas todas as saídas para a cidade e, durante vários dias, ficamos tirando serviço de guarda, armados com fuzis. A guarda possuía uma senha, que deveria ser perguntada a qualquer um que se aproximasse e respondida por este. Indo substituir um colega de guarda, durante a madrugada, ao me aproximar do local, vi sair de trás de uma árvore um garoto pequeno, com um fuzil na mão, que me perguntou: - A senha! Reconheci, nele, um dos engraxates do quartel e, ao questionar-lhe o que fazia ali e onde estava a sentinela da guarda, respondeu-me: - O aluno de guarda combinou comigo, pela manhã, para eu ficar em seu posto durante a noite, enquanto namora ali no mato com a sua garota. Eles estão lá embaixo, atrás daqueles troncos.

Normalizada a situação política do país, tudo voltou à rotina diária normal.

Um colega chamado Ubirajara Carvalho da Cruz, atualmente coronel aviador, compositor de nascença e com boa formação musical (tocava vários instrumentos), compôs e musicou uma canção em homenagem à cidade de Barbacena, da qual tanto gostava. Inicialmente tocada nos ‘shows’ de alunos, hoje, constitui um verdadeiro hino em louvor da cidade. Sua letra, embora

singela, pois elaborada por um simples aluno, conseguiu, todavia, transmitir todo o sentimento de amor e gratidão que o “Bira” sentia para com aquela cidade que tão bem o acolhera. A letra da canção é:

**“Barbacena, um cantinho do Brasil
Erguido pelos nossos bandeirantes,
Tens o céu cor de anil,
Lindas rosas e matas verdejantes...**

**Barbacena, a tua natureza
Resplandece, cheia de beleza,
E para finalizar,
Barbacena, tens ainda, a EPC do Ar...”**

Ao final de 1961, quando a Turma de 1960, que estava no segundo ano, deveria preparar-se para cursar o terceiro ano na Escola de Aeronáutica, as diretrizes do Ministério da Aeronáutica mudaram e o terceiro ano voltou para Barbacena. Com isto, durante o ano de 1962, passaram a existir três Esquadrilhas no Corpo de Alunos, totalizando, aproximadamente, setecentos alunos.

Os integrantes da Turma de 1961, desafortunadamente, ainda não poderiam ser os donos da Escola, o que só veio a ocorrer em 1963.

Ao final do ano de 1962, a minha turma inicial (1960), tendo terminado o terceiro ano, foi para o Campo dos Afonsos, no Rio de

Janeiro, deixando, então, para a turma de 1961, a primazia de serem os mais antigos.

Durante o ano de 1963 a Escola entrou, novamente, de prontidão por razões políticas. Os oficiais, temendo uma revolta dos sargentos, retiraram todas as armas do material bélico e as colocaram nos alojamentos dos alunos, que passaram a tirar serviço armados.

Durante vários dias revezamo-nos nos postos de vigia das varandas dos alojamentos, portando fuzis municidados e aguardando a invasão dos sargentos, que não houve. Embora todos os sargentos e todos os oficiais fossem ótimas pessoas, notávamos, na ocasião, os sinais de um desconforto visível entre eles. Ainda que não politizados em sua maioria, alguns alunos, entretanto, demonstravam um conhecimento sobre fatos e acontecimentos políticos da ocasião, o que os levava a expressar pontos de vista contra ou a favor do governo. Um destes, por não ser favorável ao governo do Presidente João Goulart, durante o serviço de guarda na varanda, ao ver um colega subindo as escadas para entrar no alojamento, mandou que parasse e dissesse a senha. O Colega, surpreso, respondeu-lhe: - Oi cara, sou eu, não está me reconhecendo? O outro, então, respondeu: - Estou, mas eu sei lá se você é comunista como o presidente, está do lado dos sargentos e veio tomar o meu fuzil!

No período de aulas, em algumas ocasiões, surgiam convites não oficiais, de garotas de outras cidades, para festas, bailes de debutantes, etc. Como não dispúnhamos de autorização dos Comandantes de Esquadrilha para nos ausentarmos da Escola

(autorização que só era dada para os convites oficiais feitos através da Sociedade Acadêmica), usávamos, com frequência, um expediente que consistia em desmontar e esconder nossas carteiras das salas de aula e nossas camas e colchões do alojamento. Assim, quando eram tiradas as faltas (na sala, pela manhã, e no alojamento, à noite) não davam por nossa falta, pois não havia nem carteiras nem camas vazias que indicassem não estarmos presentes na Escola. Com este expediente, alguns ficavam a semana inteira longe da EPCAR.

Andou na moda a brincadeira de fazer um copo andar sobre uma mesa. Sentávamo-nos, cinco ou seis, em volta de uma mesa com o dedo apoiado sobre um copo, emborcado, tendo em volta todas as letras do alfabeto cortadas em papelão. Concentrávamo-nos e o copo começava a andar, parando em frente à determinada letra. Um de nós ficava anotando as letras e formando, então, as palavras e frases que, supostamente, o “espírito do copo” nos enviava. Fazíamos perguntas e o copo respondia. Eu participei de várias mesas e posso afirmar que o copo andava, sem dúvida alguma.

Em uma dessas ocasiões dissemos ao “espírito do copo” que queríamos uma prova de que ele, realmente, existia e de que estava lá, dentro do copo. O copo moveu-se e escreveu: “vejam dentro do copo”. Olhamos com detalhe e vimos um chumaço de cabelos brancos no interior do copo emborcado. Nenhum de nós (rapazes naquela época) possuía cabelos brancos. Tiramos as mãos de cima dele, saímos correndo e nunca mais brincamos de fazer o copo andar.

Em outra oportunidade, durante uma dessas sessões feita em uma sala de aulas, à noite, um colega entrou em um transe do qual ninguém conseguia fazê-lo sair. Chamaram, então, um outro colega que era umbandista e este, finalmente, conseguiu trazê-lo de volta à realidade.

No dia seguinte o capelão da Escola fez uma palestra, no auditório, aconselhando-nos a que não brincássemos com forças desconhecidas, pois poderíamos nos dar mal. A partir daí o interesse pelo copo foi declinando e, pouco depois, não se falava mais naquilo.

Na EPCAR existia a figura do “valet de chambre” (criado ou ajudante). O veterano escolhia um calouro que ficava encarregado de arrumar sua cama, trazer-lhe o café da manhã no alojamento durante os fins de semana, engraxar seus sapatos, polir a fivela de seu cinto, arrumar seu armário, etc. Em contrapartida livrava-o, quase sempre, dos trotes daqueles outros veteranos que o praticavam.

O jogo a dinheiro era comum, principalmente nos banheiros e no fundo dos alojamentos, embora fosse proibido. O jogo preferido era o “Montinho Inglês”, vulgarmente conhecido como “Ronda”. O banqueiro fazia tantos montinhos de cartas quantos fossem os apostadores, que colocavam sobre seus montes a quantia que desejavam apostar, e abria a sua carta. Se esta fosse maior que as demais, recolhia o dinheiro de todos. Se fosse menor pagava, em dobro a todos aqueles que possuísem cartas maiores.

Em alguns locais da Escola comandantes anteriores haviam mandado escrever frases de cunho moral e patriótico para que a leitura diária, destas, por parte de seus comandados,

tornasse mais fácil as suas administrações e, também, para que aquelas mensagens virtuosas ficassem gravadas em nossa mente, de forma subconsciente, para o futuro. No meu caso funcionou, pois até hoje me lembro delas:

“Cem anos não podem apagar um minuto de perda da honra.”

“O avião conduz mais alto a Bandeira do Brasil.”

“É uma coisa os soldados cumprirem ordens, outra seguirem os exemplos nobres. Os primeiros têm por paga o soldo, os outros a glória.”

Um dia, um colega da minha turma inicial de 1960 que havia sido desligado no ano anterior, em razão de exame médico, retornou a Barbacena no trem Vera Cruz, chegando por volta das 4 horas da manhã. Dirigiu-se à Escola, entrando sem ser visto por um dos locais onde os alunos costumavam evadir-se da EPCAR. Seguiu para o alojamento do 3º ano e foi até minha cama. Tentou acordar-me infrutiferamente, pois o frio era intenso e eu estava em baixo de dois cobertores. Seu objetivo era o de desabafar com algum amigo. Por fim, vendo que não conseguia minha atenção, sacou um revólver calibre 45 e disse que ia atirar em mim. O plantão da hora veio ver o que estava acontecendo e, também, foi ameaçado. Por fim, acordei e consegui contornar a situação. Ele havia sido desligado no ano anterior, estava desempregado, sem rumo e voltou à Barbacena para fazer alguma besteira, conforme declarou. Foi embora e somente vim a encontrá-lo, novamente, quarenta e cinco anos depois, já como engenheiro.

No último ano da Escola tirávamos vários tipos de serviço: Aluno de Dia ao Corpo de Alunos, Auxiliar do Aluno de Dia ao Corpo, Aluno de Dia à 1ª, 2ª, e 3ª Esquadrilhas e respectivos auxiliares, etc. Os que estariam de serviço no dia seguinte, tomavam conhecimento disto através de listagens afixadas, na véspera, nos quadros de avisos das Esquadrilhas.

A passagem de serviço era feita, logo após as aulas da manhã, no Pátio da Bandeira e por volta do meio-dia. Certa feita, colegas falsificaram uma destas relações e colocaram, no dia anterior, meu nome no quadro de avisos (de brincadeira, conforme soube posteriormente), como se eu estivesse de Aluno de Dia ao Corpo de Alunos no dia seguinte. Esta função comandava as demais durante a parada de passagem de serviço, ao meio-dia. Vi meu nome no quadro e, no dia seguinte, vestindo o uniforme apropriado (capacete, cinto, porta-pistola, luvas e talabarte brancos, além de botas pretas), dirigi-me ao pátio da Bandeira para assumir a função, perante o Corpo de Alunos e os oficiais da Escola e, a seguir, comandar o desfile ao som da banda marcial.

A equipe que entrava de serviço formava em frente à que saía, no centro do pátio, à vista da tropa formada e dos oficiais. Ao iniciar-se a cerimônia, o que saía de serviço dizia: “- Passo o serviço de Aluno de Dia ao Corpo de Alunos, ao aluno nº tal, fulano, de tal Esquadrilha!” O que entrava de serviço respondia: “- Assumo o serviço de Aluno de Dia ao Corpo de Alunos. Corpo de Alunos a meu comando!”. Em seguida iniciava-se o desfile perante os oficiais, formados no palanque.

Naquele dia, com toda a tropa formada, cheguei para assumir o comando e fui surpreendido por outro aluno, também todo

paramentado como eu, que insistia em dizer que o serviço lhe pertencia.

Como havia visto meu nome na lista, no dia anterior, tinha absoluta convicção de que ele é que estava enganado.

Após muita discussão compreendi, sob a risada da tropa formada, já sabedora da gozação, que eu havia sido enganado. Retirei-me, então, com cara de otário, pensando em como dar o troco.

A oportunidade apareceu logo em seguida, quando, pouco tempo depois, fiz circular a notícia de que, durante o próximo licenciamento, dali a poucos dias, haveria um avião C-47 saindo de Barbacena para o Rio totalmente vazio. Aqueles que quisessem candidatar-se a uma vaga deveriam ir ao oficial de dia e colocar o nome em uma relação que estava sendo feita por este.

Foi uma corrida geral à sala do oficial de dia que, não sabendo do que se tratava, dava bronca em todo mundo. Eu, finalmente, pude me sentir vingado.

Em 1963, quando estávamos no 3º ano, a Sociedade Acadêmica da Escola (órgão dos alunos) tentou implantar um “Código de Honra”, segundo o qual os alunos deveriam pautar suas condutas pelas virtudes da lealdade, responsabilidade, probidade e honestidade.

Iniciaram colocando no alojamento uma banca onde havia doces, bombons, cigarros, fósforos, etc., sem ninguém tomando conta. Os alunos que quisessem algo poderiam apanhar na banca e pagar o preço marcado. Todo o dinheiro ficava ali em cima, para fins de troco dos que comprassem. Após algum tempo, havia sumido parte da mercadoria, sem a correspondente contrapartida

em dinheiro. A idéia não vingou, naquela ocasião, talvez, porque uma boa parcela dos alunos não estivesse preparada para tal procedimento, em razão de seus condicionamentos de ordem psíquico-social. A explicação não é simples, porém, podemos especular suas razões. Naquela época (da Juventude Transviada, com seu líder o ator americano James Dean), os valores que prevaleciam entre parte dos jovens, de uma maneira geral, e entre parte dos alunos da EPCAR, de uma maneira particular, eram os de ser mais esperto que os demais, não ter medo de nada e ser rebelde com relação às normas estabelecidas, isto é, ser um ‘rasgadão’, como dizíamos. Aquela maneira de encarar a vida talvez pudesse, também, ser fruto de pertencerem à uma geração nascida ao final da Segunda Guerra Mundial, quando a preocupação maior de todos era com a sobrevivência individual.

Acresce, ademais, que alguns alunos não desejavam ter um comportamento todo “certinho”, pois, para eles que almejavam ser combatentes “durões” este tipo de comportamento figurava como sendo, até, um pouco afeminado.

No ano de 1963, recebemos a visita de uma turma de ex-alunos do antigo Colégio Militar de Barbacena, que havia funcionado anteriormente no próprio prédio da Escola e que completava, na ocasião, 50 anos.

Eram cerca de 30 ou 40 velhinhos, todos muito emocionados. Um deles perguntou quem era o 37 da turma de alunos atual e, por coincidência, era eu. Ele havia sido o 37-37 e eu o 60-37. Após várias solenidades e um desfile da turma pelo Pátio da Bandeira ao som da banda do quartel, inauguraram uma escultura de uma águia sobre uma pedra, com uma placa alusiva à ocasião. Naquele

momento, enquanto descerravam a placa, pensei em quão distante, no tempo, estavam os cinquenta anos da minha turma de alunos da EPCAR, comemorado da mesma forma e com a mesma emoção em março de 2010.

Em determinada ocasião os alunos foram reunidos no auditório para a palestra de um padre polonês. O padre afirmava que havia sido prisioneiro no campo de concentração alemão de Treblinka, na Polônia. Dizia que o mundo, no futuro, deveria passar por um processo de Rearmamento Moral e distribuiu centenas de revistas, bem produzidas, explicando em que consistia o tal Rearmamento Moral. Finda a palestra, e dispensado o Corpo de Alunos, aquele monte de revistas que deve ter onerado bastante o orçamento do padre ou de quem ele representava, foi todo encontrado no depósito de lixo, logo na saída do auditório.

Em Barbacena fazia, normalmente, muito frio. À tarde, por volta das 17 horas, quando voltávamos da ginástica, havia um período de cerca de meia hora no qual saía água quente dos chuveiros.

Quem comandava o fornecimento de água quente era um taifeiro, que operava a caldeira onde a água era aquecida. Como o período era breve, muitas vezes a água quente acabava no meio do banho e a fria vinha em seguida, pelo mesmo cano. Nestas ocasiões, sofrendo com a água gelada, gritávamos pela janela:- “Caldeireiro filho da p., manda água quente para os alunos!”.

Certo dia, quando gritávamos em coro pela janela do segundo andar, passou o Coronel Sub-Comandante conduzindo uma comitiva de senhoras, visitantes, que caminhava pelo pátio abaixo.

Ouvindo aquilo o coronel deixou-as, subiu até o alojamento onde reuniu todo mundo e, educadamente, pediu que evitássemos palavras ofensivas à honra do caldeireiro, principalmente palavrões.

No dia seguinte, à mesma hora, ouviu-se da janela o coro gritando: - “Caldeireiro bonzinho, manda água quente, para os alunos filhos da p.!”.

A Escola possuía um Posto Médico onde, qualquer que fosse o problema médico do aluno, eram-lhe ministrados ou um xarope denominado ‘Fórmula Oito’ ou um outro chamado Birel. Ninguém sabia seus conteúdos, onde eram preparados e para que enfermidades destinavam-se.

Um dia dezenas de alunos foram expressamente convocados a apresentarem-se no posto médico da Escola, com o objetivo de terem suas amígdalas extraídas. Lá chegando, o médico mandava que o paciente sentasse em uma cadeira, dava-lhe uma anestesia local, vendava-lhe os olhos e iniciava a operação.

Um colega contou-me que, durante a cirurgia, sua venda havia caído e ele deparou-se não mais com o médico, porém, com o sargento enfermeiro praticando em sua garganta, já que aquele havia desaparecido, talvez para tornar a reaparecer, pouco depois, em seu consultório na cidade.

Tivemos um professor no 3^a ano, com idade perto dos 50 anos, que havia sido oficial da Força Aérea Austríaca durante a Segunda Guerra Mundial.

Após a ocupação da Áustria pela Alemanha, havia passado para a Força Aérea Alemã. Conhecera Hitler, pessoalmente, e dizia que o magnetismo deste, era visível e impressionante.

Finda a guerra fora, inicialmente, residir na Argentina. De lá viera para o Brasil, na década de 1950.

Contava várias histórias da guerra e ensinou a minha turma de aulas a cantar ‘Lili Marlene’ (canção de sucesso na Alemanha durante o conflito). Nós encarnávamos muito nele, pois não possuía a malícia brasileira para entender que estávamos de gozação.

Um colega dormia durante sua aula, quando ele perguntou à turma porque razão aquele aluno dormia. Alguém respondeu que era porque havia passado a noite em claro, chorando, ao receber a notícia de que a mãe era uma prostituta. O professor, acreditando no que lhe diziam, condeou-se do aluno, ficando penalizado e tentando consolá-lo quando este mais tarde acordou, sem que o próprio entendesse o que estava se passando. Após o fato começou, até, a corrigir suas provas com mais benevolência.

Uma vez por ano efetuávamos uma marcha e um acampamento, em local distante da escola. Em 1961 estivemos em Barroso, em 1962, no Salgado e, em 1963, na Fazenda Pombal. Ao nos deslocarmos para o sítio do acampamento, passávamos, obrigatoriamente, por um asilo de loucos existente no caminho (Hospital Colônia de Barbacena), com um efetivo de quase três mil e quinhentos pacientes internados.

Era uma construção enorme, com grades de ferro nas janelas. Os loucos ficavam pendurados nas grades, às dezenas, acenando e gritando para nós. Como levávamos fuzis deviam pensar que iríamos matá-los ou, então, salvá-los daquele cativoiro.

Nós, todavia, passávamos indiferentes à sorte deles, no íntimo torcendo para nunca irmos parar na ala psiquiátrica do Hospital Central da Aeronáutica.

No local do acampamento armávamos barracas individuais e aprendíamos rudimentos de infantaria (cavar trincheiras, andar no mato, etc.).

Num desses acampamentos um avião T-6 da escola, pilotado por um major, deu várias rasantes sobre o acampamento e lançou folhetos de propaganda psicológica.

Os folhetos diziam, mais ou menos, assim: “-Aluno, o comandante da escola e os oficiais são parasitas que não fazem outra coisa senão sugar o seu sangue, explorando-o física, mental e financeiramente; por isto deserte! Ao longo da estrada BR-3, lindas garotas estarão esperando por você para dar-lhe o tratamento que merece!”.

Quanto à primeira frase do folheto, todos nós concordávamos com ela, na ocasião. A iniciativa de conclamar-nos à deserção só não teve sucesso por não acreditarmos no que dizia a segunda frase.

Alguns alunos, em uma demonstração de boa vontade, mobilizaram-se para ensinar a ler e a escrever diversos funcionários civis da Escola que, embora idosos, ainda não o sabiam. Contando com a assistência do Comando da EPCAR, os alunos Aristides, Ono, Santa Clara, Joel e outros, conseguiram alfabetizar vários empregados.

Além das brigas, frequentes, com os rapazes da cidade, ainda brigávamos com os alunos da Escola Agrotécnica Diáulas Abreu, cuja maioria, como nós mesmos, tinha sua origem em outros Estados da Federação. Muitas brigas aconteceram ao longo dos quatro anos que passei em Barbacena. Tais brigas eram comentadas na Escola durante meses. Descia-se a detalhes de quem foi que bateu mais, quem apanhou mais, quantos socos levou fulano, quantos deu, etc.

Durante um desses episódios, alunos que desciam para a Escola sábado à noite (e que, segundo afirmaram mais tarde, foram alvo de agressão por parte de estudantes daquela instituição e de rapazes da cidade), chegaram ao alojamento e relataram aos demais companheiros que lá estavam, alguns já deitados para dormir, as agressões que haviam sofrido. Saíram todos, em seguida, em direção à praça principal da cidade (uns à paisana e outros fardados).

Naquela noite a confusão foi geral. Durante a briga foram destruídos vidros e cadeiras da pizzaria do Gino's. Alunos da EPCAR, estudantes da Agrotécnica e jovens locais, bateram-se pelas ruas da cidade. A rádio-difusora, localizada no centro da

cidade, dava notícias daqueles acontecimentos, o que levou os ânimos a se exaltarem ainda mais. Foi preciso um coronel aviador colocar todos os alunos em forma e manda-los voltar para a Escola marchando, para que o episódio não se transformasse em uma guerra generalizada (mais de 100 alunos participaram do evento). Ficamos alguns meses sem poder sair aos sábados e domingos. O clima na cidade, entretanto, continuava em ‘Pé-de-Guerra’. Comissão de moradores mais antigos foi ao Ministro da Aeronáutica, de então, pedir a transferência da Escola para outro Estado. Com o passar do tempo vieram às férias escolares e tudo aquilo foi esquecido.

As brigas, sem dúvida, constituíam uma forma errada de extravasarmos nossas energias, acumuladas ao longo da semana através da boa alimentação e da ginástica diária, além de, inconscientemente, estarmos daquela maneira demonstrando nossa rebeldia juvenil contra os rigores da ordem, da disciplina e da hierarquia da vida castrense. Aqueles companheiros que foram, depois, para a Polícia Militar sabem que o mesmo se passa com relação aos Batalhões de Choque (seus efetivos são mantidos confinados no quartel, sob forte e rigorosa disciplina e, quando são chamados para intervir em qualquer situação, o fazem, quase sempre, com extrema violência). Deve ser também ressaltado que, na Escola daquele tempo, era bastante desenvolvido o espírito guerreiro da profissão militar, através de filmes, palestras, etc.; o que tornava os alunos, de um modo geral, belicosos com relação ao “inimigo” que estava fora dos muros do quartel.

Ao cair da tarde, após o jantar, vários de nós dirigíamo-nos ao pátio do Cassino dos Alunos onde havia uma centenária paineira com galhos bem baixos. Subindo naqueles galhos, víamos a cidade de Barbacena acendendo suas primeiras luzes e o trem de minérios que, repleto de vagões vazios, passava no sentido de Belo-Horizonte sempre no mesmo horário. Outros alunos dirigiam-se para o interior do cassino, onde havia duas mesas de sinuca e várias poltronas para descanso. O cassino também possuía uma cantina administrada pela Sociedade Acadêmica e servida por dois taifeiros (termo militar oriundo da palavra tarefeiros). Neste cassino, os calouros aprendiam a dançar com os colegas que já sabiam; já que, a maioria, ao chegar à Barbacena, vindos de seus Estados de origem, não sabia dançar. Assim, nos primeiros bailes realizados na Escola, poucos eram os que dançavam. Como havia um cassino dos alunos, onde sempre tocavam músicas, aqueles que sabiam dançar passaram a ensinar os que não sabiam. Lá pela metade do ano, todos já estavam craques e podiam seguir dançando pela vida afora.

Em recente reunião social dançante, alguém perguntou onde eu havia aprendido a dançar. Respondi que em Barbacena, com o Brigadeiro Fulano (colega meu de turma, que hoje é Brigadeiro). Percebi, pelo olhar do interlocutor, que ele havia pensado: - Hum, aí tem!

Certo dia durante o almoço no rancho, encontrava-me próximo ao local onde entregávamos as bandejas com os pratos após

havermos almoçado. Fazia parte da bandeja, além dos pratos e talheres, uma caneca de aço bastante pesada.

Ao meu lado, também entregando sua bandeja, achava-se um colega. De repente outro colega pegou sua caneca de aço inox e atirou-a, violentamente, na direção do que estava próximo de mim. A grossa caneca atingiu-o na boca, quebrando-lhe vários dentes. Imediatamente foi levado ao posto médico, enquanto o agressor era detido. Ficamos revoltados com o ato covarde e, independente da punição que lhe foi imposta pelo Comando da Escola, passamos a dar ‘gelo’ nele durante muito tempo, principalmente, porque a agressão se originara de um motivo fútil.

Acabou saindo oficial aviador e anos atrás, como coronel reformado, concedeu algumas entrevistas à imprensa, além de publicar um livro, afirmando haver durante a Revolução Militar de 64 transportado, de helicóptero, guerrilheiros mortos que acabaram por serem queimados em determinado local na Amazônia, tendo, segundo afirmou, visto vários cadáveres sendo incinerados durante a guerra de guerrilhas travada, naquela região, no final da década de 60 e início da década de 70.

Durante o período que permaneci na EPCAR, em diversas ocasiões, pude presenciar algumas cenas pelas quais nós, jovens alunos, jamais gostaríamos de passar. Era quando o Oficial de Dia entrava, repentinamente, no alojamento e perguntava sobre determinado aluno. Ao trazerem-no a presença deste, mandava que o aluno colocasse a farda externa (5º A) e se apresentasse no Prédio do Comando, pois havia sido providenciada uma viatura

para levá-lo à casa, em razão do falecimento do pai ou da mãe. Ao receberem a trágica notícia muitos não conseguiam se mover, alguns caíam em prantos, outros ficavam mudos. Todos nos solidarizávamos com aqueles desafortunados, no íntimo pedindo a Deus que nos livrasse de ter de passar por aquela situação.

Próximo ao final do último ano na EPCAR, as turmas bolavam um escudo (ou bolacha, como dizíamos), que representaria o símbolo daquela turma dali por diante. Este escudo seria costurado no macacão do cadete, quando a turma iniciasse o vôo na Escola de Aeronáutica.

O escudo da Turma de 1960, um diabinho vermelho, de fralda branca e com um tridente na mão, deu o nome de ‘Brasinhas’ aos seus integrantes. Foi desenhado pelo aluno Álvaro Moreira Pequeno (61-320), a pedido do aluno Nelson Luiz Trindade Rocha (60-198) e com a participação, também, do aluno Luiz Carlos de Lacerda Abreu Lima (60-219).

O escudo da Turma de 1961, um indiozinho com uma pena na cabeça, um arco de flechas na mão, pilotando uma aeronave ‘Fokker’ T-21 e tendo em baixo a frase ‘Sai da Reta’, passou a representar o símbolo da Turma. Foi criado e desenhado pelo aluno Carlos Machado Vallim.

O tempo ia passando e, durante o ano de 1963, fizemos exames médicos no Instituto de Seleção e Controle da Aeronáutica - ISCAer, para ingressar na Escola de Aeronáutica. Inúmeros colegas reprovados nestes exames foram desligados da Escola.

Para aqueles que saíam era como se tivessem perdido a família. Para aqueles que ficavam era como se tivessem perdido um ente querido. Íamos, à noite, à estação ferroviária para despedirmo-nos daqueles irmãos que partiam para seguirem em busca de seus destinos. Naquelas ocasiões ficávamos, todos, muito emocionados. Os que partiam seguiam bêbados para casa. Os que ficavam retornavam bêbados para o quartel.

Além dos companheiros desligados nos exames médicos, perdemos também alguns outros que, após haverem concluído o último ano da Escola, solicitaram seu desligamento em razão de não haverem se adaptado à rotina da vida militar ou por constatarem que suas vocações eram, realmente, voltadas para outras profissões.

Em razão da queda de motivação, provocada na Turma de 1961, por causa do elevado índice de desligamentos nos exames médicos, o Tenente Mucio Menecucci da Costa Pinto (nosso Comandante de Esquadrilha) foi ao Comandante da Escola de Aeronáutica solicitar o empréstimo de um avião ‘Fokker’ T-21, para efetuar vôos com aqueles alunos que haviam passado nos exames e que deveriam ir para o Campo dos Afonsos ao final do ano.

Autorizado o empréstimo e tendo sido conduzido à Barbacena pelo próprio tenente, o avião trouxe novo alento aos alunos do terceiro ano que puderam sentir-se, já, como verdadeiros Cadetes do Ar. Com esta iniciativa foram muito poucos os desligamentos por razões de vôo, na Turma de 1961, ao realizarmos o Estágio de

Seleção de Pilotos Militares na Escola de Aeronáutica, no ano seguinte.

Alguns colegas, desligados nos exames médicos, conseguiram matricular-se na Academia Militar das Agulhas Negras – AMAN, em razão das gestões feitas pelo próprio Tenente Costa Pinto, junto ao Comandante daquela Academia. Vários deles seguiam para a referida Organização Militar, dias depois, quando o ônibus em que viajavam, após bater na mureta de uma ponte caiu em um rio. Um dos companheiros veio a morrer afogado. Seu nome era Flavio Augusto Lube Correia. Coursaram a AMAN e saíram oficiais do Exército, os seguintes alunos:

Turma de 1960

Ailton Joaquim, Antonio Carlos Ayres, Enildo da Costa de Oliveira, Francisco José Antunes, Jorge da Rocha Santos, José Henrique Alexandre Filho, Pedro Ferreira da Costa, Valdir Gomes Costa, Wilson da Silva, Waldir Pacheco Lyra, Raimundo Nonato Gadelha Guerra, Ernani Simas dos Reis e Oderito Dutra de Santana.

Turma de 1961

Sergio Augusto Lopes Bosaipo, Célio Remigio Guimarães de Oliveira, Carlos Alberto Laranjeira Caldas, Francisco Flavio Nogueira Carneiro, Roberto Wanderley Guarino, Marcos Heitor Pistono, Edimar Lima de Souza, Augusto Passos, Jéferson Soares Fartes, Jayme Roberto Barbosa Esteves e João Maria de Medeiros.

A comemoração pelo final do curso na EPCAR, de três anos para alguns e de quatro para outros, consumiu dezenas de garrafas de cerveja, cachaça, rum, vodca e vinho, das prateleiras dos bares de Barbacena, antes de nossa partida para casa, em gozo de férias.

No ultimo dia de permanência como alunos na EPCAR, tendo grande parte do efetivo embarcado para casa, diversos retardatários que só embarcariam no dia seguinte resolveram comemorar, no alojamento, com várias garrafas de vodca e rum. Ao final de algum tempo, com todos já quase de porre, um oficial de serviço entrou, repentinamente, no local. Alguém gritou, ao vê-lo: - Alojamento, sentido! Porém, ninguém obedeceu à voz de comando dada, continuando todos a rir, a beber e a brincar. Uma segunda voz de comando foi proferida e tudo continuou igual, todos sentados ou deitados, conversando, bebendo e rindo. O oficial, que havia sido aluno da EPCAR no ano de 1954, sorriu e foi-se embora. Certamente, também, havia comemorado sua despedida da Escola daquela forma.

A EPCAR, muito mais que uma Escola preparatória para a futura vida de Cadetes do Ar, era uma instituição preparatória para a vida de cidadão brasileiro. Inúmeros ex-alunos exercem, hoje, suas atividades profissionais nos três poderes da república e na vida privada, como cidadãos bem sucedidos.

Ao leitor desavisado, que pode haver criado uma imagem negativa dos alunos daquele tempo, esclareço que, embora bebêssemos com freqüência e apresentássemos, por vezes, um

comportamento repreensível, éramos no íntimo “Bons Garotos”, com um ideal pela frente e um objetivo de vida a conquistar, para os quais muito nos ajudaram os ensinamentos aprendidos na Escola através dos professores, oficiais, instrutores e monitores. Afinal de contas, todos nós pensávamos em ser guerreiros profissionais e, para obter sucesso na profissão que escolhêramos, deveríamos cultivar dentro de nós, de maneira Salomônica, as doses certas de bondade e de maldade necessárias para a nossa sobrevivência. Muitos daqueles, embora nem imaginassem na oportunidade, dariam no futuro a própria vida pela profissão e pela pátria, pilotando aeronaves militares sobre o território brasileiro. Com isto, creio que, naquela ocasião, nosso comportamento, por vezes repreensível, era julgado com benevolência até pelo próprio Criador.

Após as férias escolares, entretanto, tínhamos data certa para nos apresentar na tão sonhada Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, onde passaríamos a ser, dali por diante, Cadetes do Ar.

PARTE II

A ÁGUA CAÍDA.*) **)

Manhã bem cedo, frio intenso,

A corda o cadete para mais um dia.

Carrega consigo sonhos, esperanças e temores.

Tem pela frente um ideal a conquistar,

E espera alcança-lo logo.

Ainda bem jovem, em sua terra natal,

Nasceu-lhe o desejo de ser aviador,

Independente dos riscos que haveria de enfrentar.

Mas a sorte estava lançada e ele, decididamente,

Ouviu os apelos do coração.

Gastou horas nos estudos, por vezes

Entrando pela noite a dentro,

Não mediu esforços nem desanimou um só momento.

Enfim, a aprovação, o exame médico e a convocação.

Rememorando estes acontecimentos,

O cadete se dirige para a pista.

Sabe que a missão daquele dia será decisiva.

Ele, sozinho, finalmente, poderá conquistar seu ideal.

P ensando em tudo aquilo que aprendera,
U ma vez mais efetua o ‘check’ externo do avião.
E ntra na cabine da aeronave e,
R oncando o motor, corre pela pista.

S obe aos céus, tomando o rumo do infinito.
I ntimamente seu desejo é único:
C onquistar os ares, desbravar os horizontes.

I nfelizmente, porém, tinha o destino, para ele, outros
planos.

T alvez, suas horas de permanência na Terra houvessem
terminado.

U ma falha mecânica durante a missão,
R esultou no fim de seus sonhos e aspirações.

A quele que era um exemplo de virtudes,
D EUS, certamente, desejou tê-lo cedo a seu lado.

A sua breve passagem pela Escola de Aeronáutica
S erviu para fortalecer em seus colegas a determinação de
T udo fazer em prol do ideal da aviação:
R asgar os céus, oferecendo em holocausto, se preciso,
A própria existência.

Jobert Rocha

(*) ‘A Águia Caida’ era uma escultura existente na Escola de Aeronáutica, em 1964.

() ‘Macte Animo Generose Puer Sic Itur Ad Astra’ é o lema da Escola de Aeronáutica, atual Academia da Força Aérea.**

3. MINHA PASSAGEM PELA ESCOLA DE AERONÁUTICA, NO CAMPO DOS AFONSOS, RJ.

Em 28 de fevereiro de 1964, junto com os demais companheiros da ‘Turma Sai da Reta’ vindos da EPCAR, além de novos candidatos que haviam feito concurso diretamente para a Escola de Aeronáutica, bem como de militares bolivianos e paraguaios (participantes de um acordo entre o Brasil e aqueles países para o treinamento de pilotos militares) fui matriculado no primeiro ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores e incluído no efetivo da Escola de Aeronáutica e do Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

Na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, cujo comandante na ocasião era o Brigadeiro do Ar Antônio Raymundo Pires, pela primeira vez tomamos contato, realmente, com a aviação militar.

O Campo dos Afonsos, berço da aviação militar do Brasil, havia sido sede da Escola de Aviação Militar do Exército até 1941, quando esta foi extinta e criada no mesmo local a Escola de Aeronáutica. Possuía aquele campo uma mística que a todos contagiava.

Parte da Intentona Comunista, de 1935 havia se desenrolado ali, como também no quartel do Terceiro Regimento de Infantaria da Praia Vermelha, com vítimas fatais, feridos e prisioneiros.

Os integrantes do Primeiro grupo de Caça, que combateram nos céus da Itália durante a Segunda Guerra Mundial, dali haviam partido, alguns para nunca mais voltarem.

Inúmeros aviadores famosos no Brasil e no Mundo haviam transitado por suas edificações e hangares e, em suas pistas, pousado e decolado. Charles Astor, um dos primeiros pára-quedistas do país que, ademais, efetuava malabarismos nas asas de aviões em vôo, vivia no Campo dos Afonsos.

Foi, portanto, com muito respeito pelo quanto de história aquela Organização Militar encerrava, que adentramos os portões da Escola de Aeronáutica para iniciar mais uma etapa da vida militar rumo ao nosso ideal.

Ali, como cadetes aviadores do primeiro ano do CFOAv, passamos a ter instruções na aeronave ‘Fokker’ T-21.

As instruções do primeiro ano (Estágio Primário) consistiam em decolagem, subidas e descidas, curvas de pequena, média e grande inclinação, estol com e sem motor, parafuso, pane simulada, pouso e arremetida.

Após havermos solado (voador sozinho sem instrutor), treinávamos ‘glissada’, oito sobre marcos, oito preguiçoso e algumas outras manobras.

Naquela nova Escola encontramos todos os veteranos que durante muito tempo nos haviam feito sofrer em Barbacena. Todavia, constatamos um fato inédito, já não eram mais os mesmos. Haviam amadurecido e agora eram verdadeiros aviadores. Outras preocupações maiores ocupavam seus dias e suas noites e nos relegaram a um segundo plano. Nós, também, ao

iniciarmos o vô já éramos outras pessoas. O “tempo de garoto” já havia acabado para todos nós.

As divisas de Cadete do Ar seguiam os mesmos desenhos e cores das de Aluno, apenas sem a estrela de cinco pontas que encerrava o par de asas. Além destas, possuíamos um “Brevet” no peito do uniforme, composto por uma meia asa; além de um espadim na cintura, ambos dourados. A perda da estrela envolvente, nas divisas, parecia indicar que nossas asas de aviadores, até então aprisionadas pela estrela, agora estavam livres para alçar vô em busca do destino particular de cada um.

Nosso Comandante de Esquadrilha chamava-se capitão Ozolins e o Sub-Comandante Tenente Mello. Em determinada ocasião, o Ozolins foi substituído pelo Walmik Conde Filho. Alguns dos instrutores do Estágio Primário eram os tenentes: Mayron, Gouveia, Fabio, Nogueira, Barroso, Reginaldo, Gilson, Belchior e Rego. Alguns dos capitães ‘checadores’ eram: Perlingeiro, Neves, Luiz Rosa, Lobo, Mario Martins, Aquino e Azevedo.



Uniforme de Cadete do Ar: 5° A - Barateia

Possuíamos excelente quadro de professores, dentre eles, destacando-se: Vilaboim, Paulino Jaques, General Armando, Miss Carney, Miss Farney e Baratta.

A comida na Escola de Aeronáutica era um pouco melhor do que a da EPCAR. O café da manhã era iniciado com um mingau de aveia ou de sagu, seguido de bife e ovos, uma fruta (maçã) e café com leite e pão com manteiga.

Pela manhã, após o café, nos dirigíamos marchando para o hangar do Estágio Primário, o último dos hangares, ao final do pátio de estacionamento das aeronaves, onde hoje está instalado o Museu Aeroespacial. Marchávamos por cerca de trezentos metros, passando pelos outros estágios (Secundário e Avançado). O pátio e os hangares fervilhavam de mecânicos, oficiais, sargentos, cadetes e, sobretudo, de aeronaves. O ronco de tantos motores, ao mesmo tempo, era algo ensurdecedor. O vento produzido por tantas hélices girando, fazia voar longe nossos bonés, enquanto marchávamos sob um sol forte e um céu azul.

Chegando, finalmente, ao hangar do Estágio Primário, tomávamos conhecimento dos nomes dos primeiros cadetes a voarem. Os demais aguardariam o retorno dos primeiros. Os instrutores (todos eles tenentes) indicavam as missões do dia e, até o dia do vôo solo, eram nossos companheiros constantes na cabine dos aviões. No hangar havia um quadro com várias placas de metal contendo os números das aeronaves. Ao sair com uma aeronave tínhamos que virar a placa ao contrario, para que os demais soubessem que aquela não estava mais disponível no pátio de estacionamento. Em seguida apanhávamos o pára-quedas e as almofadas de assento e nos dirigíamos para o avião estacionado.

Ao chegarmos junto do avião, subíamos na asa esquerda, abríamos à capota e colocávamos as almofadas e o pára-quedas no assento do piloto. Descíamos e procedíamos ao cheque externo do avião, que consistia em vistoriar toda a estrutura externa da aeronave, drenar os tanques de combustível das asas e retirar a capa do ‘Tubo de Pitot’, tubo este que permite a indicação da velocidade do avião. Subíamos novamente na asa, vestíamos o pára-quedas, arrumávamos as almofadas, sentávamos e amarrávamos o cinto de segurança. Às vezes a aeronave necessitava de um apoio externo para dar a partida, o que era feito por um sargento com um gerador de energia portátil. Dada a partida, taxiávamos em direção a cabeceira da pista em que iríamos decolar. A pista de decolagem era determinada pelo movimento da ‘Biruta’; pois decolávamos e pousávamos, sempre, contra o sentido do vento. Às vezes, ainda no meio do caminho, tínhamos de nos dirigir para outra pista, em razão da mudança do vento. Em lá chegando parávamos a quarenta e cinco graus com a mesma e procedíamos ao cheque interno, que consistia, dentre outros, em verificar o comportamento dos diferentes relógios indicadores no painel de instrumentos. Se estivesse tudo certo, deveríamos olhar para a Torre de Controle, a fim de esperar o sinal verde para a decolagem ou, então, caso algum dos instrumentos apresentasse defeito ou recebêssemos sinal vermelho, retornar para o estacionamento no Estágio Primário. Esta etapa, entretanto, apenas poucos de nós fazíamos; pois, além de estarmos sobrecarregados com o cheque interno, achávamos que aquela pista era só nossa, já que havíamos chegado primeiro.

O número de horas de vôo com que o cadete normalmente solava era de onze a quatorze horas. Durante a manhã e a tarde, dezenas de pequenos aviões eram vistos subindo, descendo e tirando rasantes nas áreas de treinamento e sobre o Campo dos Afonsos.

Nosso uniforme de vôo consistia em um macacão azul escuro e botas pretas. Quando não estávamos voando eles ficavam pendurados em cabides, do lado de fora dos alojamentos, talvez porque só eram lavados uma vez por mês, no máximo.

Tive dois instrutores até o dia do vôo solo, o primeiro foi o Tenente Belchior e o segundo o Tenente Rego. Ao ser levado a cheque, para o vôo solo, possuía doze horas de vôo e havia realizado quarenta pousos e decolagens.

Nosso local de treinamento era a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes que, naquela ocasião, eram áreas praticamente desertas. Decolávamos de Marechal Hermes e nos dirigíamos para aquela região, voando visual. O Campo dos Afonsos possuía uma pista de concreto e, ao lado, em paralelo, uma pista de grama que utilizávamos para pousos e decolagens. Denominava-se 08 em um sentido e 26 no sentido oposto. Era cortada por uma outra pista de grama, perpendicular, denominada 17 em um sentido e 35 no outro. Havia também uma biruta, marcando a direção do vento, que avistávamos de cima ao fazer o procedimento para o pouso.

Quando voava solo, gostava de passar baixo por sobre as areias da praia, quase sempre desertas, e por sobre o mar, embora soubesse que se algum oficial, voando por ali, me avistasse, seria infalivelmente punido.

Nas ocasiões em que treinávamos pane simulada, deveríamos, após cortar o motor, escolher um local para pousar, fixarmo-nos nele e fazer, planando, a aproximação para o pouso. Se víssemos que iríamos cair antes ou depois, do local escolhido, arremetíamos com a certeza de que se aquela fosse uma pane verdadeira teríamos, certamente, nos ‘estrepado’.

Um companheiro ao fazer o treinamento de pane com seu instrutor, sendo por este inquirido sobre aonde iria pousar, respondeu: - Na praia!

Em nova pane simulada, feita logo em seguida, ao ser perguntado novamente respondeu: - Agora na estrada! (na Avenida Sernambetiba, que corria paralela à Praia da Barra da Tijuca).

Em uma terceira pane, o instrutor lhe disse: - Escolha um outro local, pois agora não pode mais nem na praia nem na estrada!

Nosso companheiro, então, respondeu confiante: - Tenente, agora eu vou pousar entre a praia e a estrada! (ocorre que, entre a praia e a estrada, o desnível era de mais de um metro e cheio de pedras ou com dunas de areia).

No dia do primeiro vôo solo o oficial ‘checador’, sempre um capitão aviador, informado pelo instrutor de que o cadete estava apto para voar sozinho, efetuava, com este, um vôo até a área de instrução para confirmar suas condições de pilotagem e seu nível de treinamento. Ao regressarem, após o pouso, caso o cadete estivesse aprovado, o ‘checador’ desejava-lhe boa sorte e o autorizava a decolar sozinho.

A sensação experimentada, então, por cada um de nós, era um misto de satisfação e de receio. Pela primeira vez estávamos voando inteiramente por nossa conta. Qualquer erro, porém, teria que ser remediado exclusivamente por nós mesmos.

Após regressar deste vôo o cadete, já solo, era atirado pelos demais companheiros em um pequeno lago, denominado ‘Lago do Lachê’, como batismo pelo fato de ter voado sozinho.

Um de nossos novos companheiros, que havia se incorporado a Turma Sai da Reta por haver passado no concurso daquele ano, para cadete da Escola de Aeronáutica, era, na ocasião, Terceiro Sargento formado pela Escola de Sargentos Especialistas da Aeronáutica, em Guaratinguetá. Saiu oficial junto com o restante da turma, no ano de 1966 e, posteriormente, veio a comandar a Academia da Força Aérea, em Pirassununga, além da própria Escola de Sargentos, em Guaratinguetá, de onde fora aluno. Chegou ao posto de Major Brigadeiro do Ar.

Em meados do ano era dado início aos preparativos para o salto de pára-quedas, que todos os cadetes do primeiro ano eram obrigados a fazer. Os treinamentos eram ministrados na Brigada Pára-quedista, na Vila Militar, próxima do Campo dos Afonsos, e o salto era dado de uma aeronave C-82 (Vagão Voador).

Quem nunca saltou não pode avaliar o que representa, para aquele que o pratica, um salto de pára-quedas. Antes do salto todos temem a não abertura do pára-quedas; tanto é assim, que obrigatoriamente carregamos um outro, de reserva, preso ao peito.

Nos instantes que antecedem ao pulo, pensamentos negativos ocorrem a todos aqueles que saltam pela primeira vez. Todavia, vencido o temor inicial de colocar a vida em risco, a euforia

desfrutada com a abertura do pára-quedas, a visão da terra, do horizonte e do firmamento, descortinada durante a queda, é algo indescritível.

Tão logo chegamos ao solo, queremos de novo saltar.

No segundo ano (Estágio Básico) o cadete aprendia acrobacias (tounneaux, looping, over head, curva de himmelmán, etc.) e vôo em grupo ou formatura, ainda voando o ‘Fokker’ T-21.

No terceiro ano (Estágio Avançado) o treinamento que o cadete recebia era de vôo avançado (vôo por instrumentos, vôo noturno, navegação aérea e treinamento de vôo simulado), já agora pilotando a aeronave ‘North American’ T-6.

Terminando o curso e tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador, o militar era enviado para realizar o Estágio de Seleção de Pilotos de Caça, na cidade de Fortaleza, no Estado do Ceará, ou de pilotos de bombardeio, em Natal, no Rio Grande do Norte.

Meu ‘checador’, no Estágio de Seleção de Pilotos Militares – ESPM, foi o Capitão Aquino, com quem decolei e me dirigi para a Barra da Tijuca, onde fiz tudo aquilo o que havia aprendido (estol com e sem motor, parafuso, curvas de pequena e grande inclinação, oito sobre marcos, pane simulada, toque e arremetida, etc.). Voltando para a Escola, fiz o circuito do campo (perna com o vento, perna base e reta final) e pousei.

O pouso, para minha felicidade, foi manteiga (as três rodas tocam o solo ao mesmo tempo e a aeronave desliza suavemente pela pista). O capitão Aquino me deu os parabéns e disse: - Que sorte a sua, não?

Respondi-lhe, calmamente: - Capitão, meus pousos são sempre assim, não consigo pousar de outra forma!

O capitão, então, autorizou-me a efetuar um vôo solo local, enquanto aguardava na barraca. Na volta do vôo, apanhei-o onde estava e viemos taxiando para o Estágio Primário. Como o meu pouso solo também havia sido manteiga, por mera coincidência, o capitão achou que o que eu dissera a respeito era verdade e veio me elogiando. Nunca ficou sabendo que aqueles dois foram os únicos pousos manteiga que realizei durante todo o tempo em que permaneci como cadete na Escola de Aeronáutica.

Ao pousar, quando uma das rodas toca o solo primeiro que a outra, por vezes, se o toque é muito forte, o avião dá um salto para cima e fica meio desgovernado. É necessário, então, que, rapidamente, o piloto avance a ‘manete’ de combustível, para que o motor entre em funcionamento e a aeronave ganhe sustentação novamente e ele possa tentar de novo pousar.

No dia seguinte ao vôo solo após o café da manhã, dirigi-me com o pelotão ao hangar do Estágio Primário. Lá chegando, meu nome estava escalado para o primeiro vôo. Fiz os preparativos iniciais, apanhei as almofadas e o pára-quedas e dirigi-me para a aeronave ‘Fokker’ T-21 nº 0700.

Após efetuar o cheque externo, entrei na cabine e liguei o motor, dirigindo-me para a cabeceira da pista. O tempo estava fechado, com nuvens baixas se aproximando e aparentando chuva.

Fiz o cheque interno do avião na cabeceira da pista, esquecendo-me de olhar para a torre de controle (que naquele exato momento estava me lançando luz vermelha, através de um dispositivo que mirava na face do cadete, proibindo o vôo, em

razão do mau tempo que se acercava), dei motor a pleno e comecei a correr pela pista. Decolei, ganhando altura e entrando, de imediato, em uma nuvem da qual não consegui sair nos próximos sessenta minutos. As aeronaves de treinamento primário, como o ‘Fokker’ T-21, não dispunham de aparelho de rádio. Destinavam-se, apenas, a vôos visuais, não podendo, portanto, comunicar-se com a torre para receber instruções. Sem poder me comunicar e sem poder ver o solo, em poucos minutos estava totalmente perdido. Tentei sair das nuvens subindo bastante, o que fiz sem resultados. Fazendo curvas para a direita e para a esquerda, continuei sem conseguir vislumbrar o solo, por mais que tentasse. Após um intervalo de tempo de cerca de uma hora, que me pareceu uma eternidade, resolvi descer, embora soubesse da existência de diversas montanhas pela região. Na altitude de, aproximadamente, 400 metros do solo, abriu-se um claro nas nuvens e avistei a chaminé de uma fábrica soltando fumaça e, a seguir, uma estrada. Continuei baixando e avistei uma pastagem, como um campo de futebol. Iniciei os procedimentos para um pouso chapado (tocar com força o solo) que consegui efetuar, dando, ainda, um cavalo-de-pau ao final, após haver corrido pouco na pista. Quando o avião parou, desci e caminhei pelo local, até então totalmente deserto. Poucos metros à frente havia uma grande depressão que eu não havia visto de cima e na qual, certamente, o avião cairia caso eu não houvesse feito um pouso chapado e dado o cavalo-de-pau.

Pouco tempo depois apareceu um rapaz de bicicleta que se identificou como sendo o cabo do Exército Aquiles Ventura. Dei-

lhe o telefone da Escola e pedi que ligasse, comunicando onde eu me encontrava. Aquele local, segundo ele, chamava-se Jardim Ideal, em São João de Meriti. Pensando sobre a situação em que me encontrava, perdido e sem visibilidade, reconheci que aquele jardim, realmente, fora o ideal.

Aguardei várias horas pela chegada do socorro, ante uma multidão que ia se avolumando. Pouco depois chegou o delegado local com alguns auxiliares, que mantiveram a pequena multidão afastada. Um cidadão aproximou-se de mim e perguntou: - É carburador? Quer que de uma olhada? Sou mecânico aqui perto! Quase desanimando da chegada do auxílio, vi a imagem de um helicóptero se aproximando. Ao descer, perto do avião, constatei que era pilotado pelo tenente Mello “Galinha”, nosso Sub-Comandante de Esquadilha. Desembarcaram dois soldados para tomar conta da aeronave, que, posteriormente, precisou ser desmontada para voltar à Escola, e retornamos para o Campo dos Afonsos.

Em lá chegando fiquei sabendo que todos os vôos haviam sido suspensos naquela manhã, tendo em vista o mau tempo que se formara, e que eu fora o único a decolar, certamente por não haver visto a luz vermelha dada pela torre.

Na realidade quase nenhum cadete, voando solo, prestava atenção na torre, tantas eram as coisas com que precisava se preocupar antes da decolagem. Felizmente quase nunca acontecia nada e o fato não repercutia na vida profissional do Cadete.

Na Escola de Aeronáutica já me consideravam morto, pois o tempo de combustível disponível havia acabado, e eu não tinha retornado. Só ficaram sabendo que ainda estava vivo pelo telefonema do cabo Aquiles.

Logo que cheguei ao Campo dos Afonsos e desci do helicóptero, fui saudado por alguns companheiros e veteranos que me viram chegando. Era o primeiro acidente verificado na turma matriculada naquele ano e, como tal, todos queriam saber do ocorrido e tirar algumas lições do episódio.

Considerando que havia voltado e estava em boas condições físicas, jogaram-me, novamente, no ‘Lago do Lachê’. Talvez tenha sido o único cadete a ser atirado no lago, por duas vezes no mesmo ano.

Pouco depois fiquei sabendo que, naquela manhã, falecera o tenente-coronel Berthier de Figueiredo Prates, comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, da Base Aérea de Santa Cruz, e que, como major, havia sido Comandante do Corpo de Alunos da EPCAR, em 1961. Havia decolado com sua esquadrilha de jatos para um treinamento de combate aéreo e colidira com uma montanha, em razão das nuvens que se formaram sobre todo o Grande Rio naquela manhã.

A notícia do meu pouso forçado saiu no jornal O Dia, porém, por erro de reportagem com o nome de Cláudio Rocha e como tendo sofrido pequenos ferimentos, o que não ocorreu.

Após o fato tive de fazer novos exames médicos, antes de retornar aos vôos.

Aprovado nos exames foi preciso fazer um novo cheque com o Capitão Azevedo (falecido, pouco tempo depois, em um acidente de carro logo ao sair do portão da Escola de Aeronáutica, quando seu veículo foi atropelado por um ônibus em alta velocidade) e, a seguir, voltei a prosseguir com os vôos, tendo recebido, junto com mais cento e quarenta e três companheiros, o “Brevet” de Cadete Aviador e o espadim, em solenidade militar, no dia 11 de julho de 1964.

O Baile do Espadim foi realizado à noite, no Clube da Aeronáutica da Praça XV. Os cadetes em, seus uniformes de gala, divertiam-se junto aos parentes, amigos, namoradas e convidados, ao som da orquestra que tocava musicas da época, próprias para se dançar de rosto colado. Ninguém naquela ocasião podia, sequer, imaginar que caminhos o destino reservara para si.

O local do baile, atualmente sede do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica – INCAER, fora uma antiga estação de embarque e desembarque de hidroaviões que aportavam ao Rio de Janeiro, muito numerosos na primeira metade do século passado.

Alguns cadetes aproveitaram a ocasião do baile para ficarem noivos, noivados estes que teriam de esperar até o final do ano de 1966, quando seriam declarados aspirantes e poderiam contrair matrimônio.



Uniforme de Cadete do Ar: 1º - Gala.

Em meados do ano recebemos a visita de uma comitiva dos Estados Unidos, que incluía cadetes aviadores e oficiais daquele país. Para saudá-los, quando se encontravam diante da entrada do Corpo de Cadetes, uma esquadrilha de aeronaves ‘North Americam’ T-6, pilotada por instrutores da Escola, passou voando de dorso sobre o local, a uma altura de cerca de cinquenta metros do solo, em direção ao campo de pouso. Os americanos ficaram tão impressionados com o feito (principalmente porque aquele avião não fora feito para o vôo de dorso, já que a gasolina, nesta posição, não alimentava o carburador), que pularam e aplaudiram a coragem daqueles pilotos.

Nas férias escolares do meio do ano, eu e mais dois companheiros (Manuel Cambeses Júnior e Roberto de Aragão Perez), resolvemos ir ao Aeroporto Santos Dumont, fardados, para tentar obter lugar em alguma aeronave militar com destino a qualquer local do país. No estacionamento de aviões do aeroporto havia um ‘Douglas’ C-47, da Força Aérea Americana, com um taifeiro varrendo seu interior. Pedimos informações a ele, porém, como não falava o português e nós falássemos mal o inglês, não conseguimos nos entender. Pouco depois, chegaram dois pilotos fardados (capitães) com quem conseguimos nos comunicar. O destino deles, segundo entendemos, era Salvador. Podiam nos levar, mas antes teríamos de assinar um termo isentando a Força Aérea Americana de qualquer responsabilidade para conosco, no caso de acidente. Embarcamos e decolamos, em seguida. O tempo previsto, até nosso destino, era de cerca de três horas. Passadas às três horas, ainda estávamos em cima do mar. Uma hora depois,

continuávamos sobre o mar. Preocupados, olhávamos uns para os outros. A certa altura o Perez, não se contendo, comentou: - Será que eles disseram São Salvador, na República Dominicana, e nós entendemos Salvador, na Bahia. Pouco tempo depois avistamos a costa e pousamos em Salvador. Após o pouso ficamos sabendo que desviaram da rota devido a uma tempestade encontrada no caminho que teriam que fazer.

Em Salvador hospedamo-nos na Base Aérea e partimos para conhecer a cidade. Ali ficamos por cerca de quinze dias e retornamos em outro C-47, desta vez da Força Aérea Brasileira, que, vindo de Fortaleza, fez escala em Salvador. Nele vinham dois Cadetes do Ar, Uchoa (turma de 1960) e Jadir (turma de 1959), que também retornavam para a Escola de Aeronáutica.

Terminada as férias e de volta para a Escola, em uma ocasião, ao preparar-me para decolar da pista 17, quando, após ter acabado de fazer o cheque interno da aeronave, dei ‘manete’ a pleno para iniciar a corrida rumo à decolagem (novamente sem, antes, haver olhado para a torre de controle para obter, através da luz verde, autorização de decolagem), fui surpreendido pelo pouso de uma aeronave bimotor ‘Beechcraft’ (conhecido como ‘Mata-Sete’, por possuir sete lugares) que descia na pista 26, de cimento, perpendicular a 17. Foi o ‘Beech’ passar e eu cortar veloz por trás dele. Por uma fração de segundos não colidimos.

O Campo de Pouso da Base Aérea dos Afonsos, que funcionava logo ao lado da Escola, era utilizado com frequência pela Brigada Pára-quedista, para saltos de seus integrantes. Naquelas ocasiões

ficávamos assistindo a centenas de pára-quedas caírem do céu. Lembro-me de haver visto um pára-quedista, cujo pára-quedas ‘encharutara’ (abrirá parcialmente) e caía velozmente, abrir seu pára-quedas reserva muito próximo ao solo. A pancada que levou foi tão violenta que permaneceu caído no chão. Uma ambulância recolheu-o e não ficamos sabendo se sobreviveu à queda.

Na Escola éramos liberados todas as sextas-feiras, após o expediente, para irmos para casa. Deveríamos retornar domingo à noite. Este retorno era dramático, pois a maioria, noivos ou namorando firme, resistia a vestir a farda e voltar para o quartel. Alguns até pediram desligamento, por não suportarem viver durante a semana inteira longe das namoradas. Algumas destas, ao saberem do ocorrido terminaram com o namoro, por sua vez...

Aqueles que residiam em outros Estados promoviam, aos sábados e domingos, tardes dançantes no prédio do Ginásio de Esportes, freqüentadas pelas jovens residentes no bairro de Marechal Hermes e adjacências. Muitos namoros surgiram a partir destas tardes e creio que até algum casamento.

Estando eu de serviço de Auxiliar ao Cadete de Dia da minha Esquadrilha, um colega que havia sido desligado em vôo pediu-me que o acordasse às quatro horas da manhã, antes do toque de alvorada, pois tinha lugar em um vôo do Correio Aéreo Nacional, que sairia do aeroporto às seis horas da manhã com destino a Fortaleza, sua terra natal. Esqueci-me de acordá-lo e, logo após a alvorada ter soado, fui procurado por ele que esbravejou comigo por não havê-lo despertado. Pedindo-lhe desculpas e mandei que o

jipe a disposição do Cadete de Dia fosse levá-lo até o aeroporto. A partir de então, nunca mais o vi.

Quarenta anos depois, encontrei-o em uma reunião da turma e ele contou-me como aquele acontecimento mudara totalmente a sua vida. Tendo chegado atrasado ao aeroporto perdera o avião. Sem saber o que fazer, pois não tinha dinheiro para comprar uma passagem, resolvera ir à casa de um parente próximo, que vivia no Rio de Janeiro e ao qual nunca procurara. O parente acolheu-o efusivamente e convidou-o a residir com ele durante o tempo que necessitasse. Ficando na casa do parente por alguns meses, prestou concurso para o Banco do Brasil e foi aprovado. Deixou, então, a casa deste e passou a residir na sua própria, alugada. Matriculou-se em uma faculdade federal de economia e fez carreira no Banco do Brasil, tendo ocupado importantes funções naquela instituição. Já estava aposentado na ocasião em que o encontrei e agradeceu penhoradamente, o fato de não tê-lo acordado às quatro horas da manhã daquele dia de junho de 1964.

Na escola, havia um “Monumento ao Cadete Imortal”. Era uma construção em mármore, encimada por uma escultura do mesmo material, contendo o nome dos cadetes falecidos em acidentes aeronáuticos. Através dela a Força Aérea prestava uma derradeira homenagem àqueles que haviam se sacrificado pela pátria.

O nosso posto, na ocasião, era o de Cadete Aviador e a plaqueta de identificação que usávamos presa no uniforme trazia a abreviatura do posto, seguida do nome (por curiosidade, apenas

Alunos, Cadetes e Brigadeiros trazem o posto na frente do nome, ao assinarem). Na plaqueta do Érico, portanto, estava escrito: CAD.AV.ÉRICO. Brincávamos com ele, dizendo que seria o próximo a fazer parte da Galeria do Cadete Imortal.

Naquela galeria constam os nomes dos seguintes cadetes aviadores falecidos:

Silvio M. de Almeida, Manoel M. Cardeal, Paulo P. F. Ferreira, Ruy Lima, Hugo Cassiatare Filho, Newton de Melo Braga, Hilton M. Palermo, Carlos Adão L. Oliveira, Carlos Alberto T Carneiro, Emmanuel C. Arruda, Roberto P. M. de Andrade, José O. Lima Cavalcante, Horacio Barcellar, Moacydes S. Caparica, José B. Tavares, Nelson de M. Rodrigues, Othelo José da Costa, Alexandre R. de Moraes Francisco S. de Carvalho, João Hudziak, Marcelo Prado, Humberto Boyd, João B. Alves Affonso, Expedito R. dos Santos, Henrique Antunes Junior, Robson M. de Albuquerque, Roberto Quintas Magioli, Laércio D. de Souza, José Cláudio Ricco, Dalton M. de Oliveira, Milton Manoel Maranhão, Clovis Fonseca Menezes, Antônio C. R. Gonçalves, Luiz A. P. Lampert, Luiz Carlos P. Salles, Carlos Henrique Flores, Reinhard F. R. Hofmeister, Antônio F. B. Soares e Marco Antônio P. Nunes.

Para a nossa turma, como dito anteriormente, vieram vários militares de outros países da América Latina, objetivando fazer o curso de aviador conosco: Omar Pacheco Flores, Oscar Vargas la Fuerte, German Pericón Bustillos e Edgar Salmon Luna (bolivianos), Fernando Ugarte Ramirez e Marino Ruiz Alonso (paraguaios).

Eu gostava muito do Cadete do Ar Flores, com quem freqüentemente conversava. Chamava-o de ‘Florescita’, para brincar com ele. Veio a falecer alguns anos depois, após haver concluído o curso e retornado ao seu país.

Todos os cadetes bolivianos matriculados na minha turma faleceram em acidentes de aviação, na Bolívia, anos após terem retornado como oficiais. Como o treinamento que recebiam aqui era considerado dos melhores, suponho que hajam morrido em decorrência de problemas mecânicos.

O primeiro acidente aeronáutico fatal, com um colega de nossa turma, ocorreu em Fortaleza, quando o João Paulo de Andrade Carvalho, já tenente aviador, caiu com um jato sobre a cidade em razão de pane elétrica total durante vôo de instrução.

Em seguida faleceu o Levi Gonçalves Soares, em acidente com um C-47.

Alguns anos depois o Mauro Lazzarini na queda de um jato ‘Mirage’, em Goiás, quando, após ejetar-se, o seu pára-quedas não abriu.

O Eduardo Antônio de Oliveira Café (filho do ex-presidente Café Filho), perdeu a vida na queda de um ‘Beechcraft’, por pane seca, na Bahia.

O Roberto Frutuoso Dantas de Sá, no choque de duas aeronaves da Esquadrilha da Fumaça, no Rio de Janeiro, sendo ele o piloto de uma delas.

Por falar em acidentes aéreos, ao longo de suas carreiras como oficiais aviadores, vários outros companheiros passaram por

situações difíceis que, felizmente, não se transformaram em acidentes fatais.

Foram, por exemplo, os casos do Carlos Alberto Gomes de Miranda, Paulo Jorge Botelho Sarmento, Silvio Potengy e Alexandre Bukowitz.

O Potengi, que serviu de tenente a coronel na Base Aérea de Santa Cruz, tendo sido, inclusive, Comandante da Base, quando capitão, ao fazer uma passagem baixa sobre a pista de pouso em um caça F-5 a seiscentos nós de velocidade, colidiu com um urubu. Com a colisão o urubu quebrou o pára-brisa da aeronave, o seu capacete de vôo, o apoio de cabeça e o leme direcional.

O pouso de emergência que efetuou, quase sem visão em razão dos danos sofrido nos olhos, foi elogiado por todos que presenciaram o acidente.

Em decorrência disto, seu nome foi gravado na fuselagem do avião, por ordem do Comandante da Base, ali permanecendo até que ele próprio, quando comandou a Base, mandou retirá-lo.

O Bukowitz, como major, ao fazer um vôo de Fortaleza para o Rio de Janeiro, com escala em Salvador, em uma aeronave de caça Xavante, teve a turbina apagada pouco antes de chegar a Salvador.

Ao sair de Fortaleza, naquela manhã, pouco antes de decolar, quando ainda fazia o cheque da aeronave, foi procurado por um Aspirante que pediu se poderia vir no assento traseiro, pois iria também para o Rio de Janeiro.

Tendo autorizado, decolaram com destino a Salvador. Pouco antes de chegar ao destino, a turbina apagou. Por cinco vezes tentou reativa-la, sem conseguir. Bukowitz possuía cerca de duas mil horas de vôo naquela aeronave e tinha certeza de que

conseguiria planar até a cabeceira da pista. O xavante caiu dez metros antes desta e colidiu com um poste, que destruiu o ‘canopi’(capota) atingindo-o na cabeça. A aeronave começou a pegar fogo e ele, desacordado e com ferimentos graves na face, foi salvo pelo aspirante ao qual havia dado carona.

Comentando o fato, comigo, disse que por sorte dera carona ao aspirante que o salvara. Retruquei que, se não houvesse dado a carona, com o avião mais leve sem o peso do aspirante, teria atingido a pista e pousado normalmente, dada a sua reconhecida perícia. Aquela diferença de dez metros fora, certamente, devida ao peso do Aspirante.

Sarmento, quando servia no Gabinete do Ministro da Aeronáutica e pilotava um jato de transporte executivo ‘Learjet’, fazendo uma viagem de Curitiba a Porto Alegre, transportando o Ministro da Integração Nacional e comitiva, passou por uma situação bastante apreensiva.

Voando por instrumentos a vinte mil pés de altura, teve ambas as turbinas apagadas em razão de ingestão de gelo. Com o ‘Air Ignition’ ligado e a ‘manete’ de combustível a pleno, não restava nada a fazer a não ser esperar para ver se as turbinas voltavam a funcionar.

Colocando o nariz da aeronave para baixo e velocidade de 300 nós, dirigiu o avião para o Rio Guaíba, onde esperava tentar um pouso de emergência na água.

A oito mil e quinhentos pés de altura (bastante baixo para um jato), entretanto, as turbinas começaram a oscilar e voltaram a funcionar, permitindo que pousasse no aeroporto de Porto Alegre.

O Ministro e os integrantes da comitiva só souberam do ocorrido após o pouso.

O Miranda, quando tenente instrutor na Escola de Aeronáutica, recebeu a missão de pilotar uma aeronave ‘North American’ T-6, sobre a região de Andrelandia, conduzindo um major do Exército, observador aéreo. Antes, foi ao Parque Aeronáutico de Lagoa Santa, em Belo Horizonte, apanhar a aeronave que havia sido totalmente recondicionada.

Com aquele T-6 zero quilometro, dirigiu-se a Andrelândia, onde permaneceu por quatro dias conduzindo o major em suas observações. Terminada a missão, o major solicitou que o Miranda deixasse-o em Três Corações, onde servia.

No trajeto de Três Corações para o Campo dos Afonsos, ao sobrevoar a Serra dos Órgãos, o motor da aeronave começou a soltar fumaça. Esta penetrava na cabine e, além de intoxicá-lo, tirava sua visibilidade dos instrumentos.

Ao invés de saltar de pára-quedas, como recomendava o regulamento em caso de fogo no motor, Miranda resolveu pousar, pois não queria perder aquele avião tão novo. Procurou, a seguir, uma área entre as montanhas que permitisse o pouso e, felizmente, encontrou uma.

Fez a aproximação com o trem de pouso abaixado e a bateria e o combustível cortados, pois a área era plana, limpa, com capim baixo e ele não queria danificar o avião.

Quase tocando o solo, percebeu reflexo do sol no chão, indicando que a área era pantanosa. Não podendo arremeter, por haver cortado a bateria e o combustível, com a velocidade de cento

e cinquenta quilômetros por hora atingiu o solo pantanoso e a aeronave capotou, afundando na lama.

Como pousara com a capota aberta, soltou os cintos e abriu caminho com a cabeça e o tronco por entre a lama, conseguindo aflorar a superfície. O motor fervendo e o óleo quente que escorria faziam a água ferver e chiar nas imediações do avião.

Pouco depois, tendo chegado o socorro, foi conduzido para uma pequena cidade próxima, no caminhão do fazendeiro dono daquelas terras.

No caminho deram carona para cinco freiras, que caminhavam sozinhas pela estrada. Ao saberem que ele havia caído com o avião nas proximidades e não havia morrido, foram, durante todo o trajeto, rezando a Deus e cantando hinos religiosos em agradecimento.

Chegando à cidade Miranda procurou a delegacia policial, para solicitar ao delegado que entrasse em contato com a Escola de Aeronáutica e relatasse o ocorrido.

Corria o ano de 1968, em plena guerra revolucionária urbana e rural. O delegado, olhando para ele todo sujo de lama, com a roupa camuflada e, ainda por cima, armado de pistola, julgando tratar-se de um guerrilheiro, chamou seus auxiliares para prendê-lo. Com muito custo conseguiu, finalmente, convencê-lo da autenticidade do seu depoimento, corroborado pelo fazendeiro que chegou logo depois.

A relação de acidentes e episódios tragicômicos, ao longo de muitos anos de vida aeronáutica, sem dúvida, será inesgotável em qualquer Força Aérea de qualquer país do mundo. Tais eventos, todavia, ficam normalmente restritos à relatórios que, após

concluídos e analisados pelos organismos competentes, são arquivados. O público em geral, dificilmente, toma ciência deles, a não ser quando o número de vítimas é grande.

Ao final do ano de 1964 solicitei meu desligamento do Corpo de Cadetes da Escola de Aeronáutica, por razões de ordem pessoal. Desde então sempre mantive estreito contato com os integrantes de ambas as turmas a que pertenci. Há mais de vinte e cinco anos participo, fielmente, das reuniões de confraternização realizadas, mensalmente, na sede do Clube da Aeronáutica, na Praça XV, no Rio de Janeiro.

Nestas ocasiões, independente do posto, cargo ou função que desempenhemos em nossas vidas profissionais, não somos nada mais do que simples jovens, reunidos, resgatando o passado.

Quando encontramos, por vezes, ex-alunos ou ex-cadetes de outras turmas que ali também se reúnem para confraternizar, mesmo não os conhecendo são, para nós, como velhos amigos, tão fortes as marcas e os vínculos deixados por aquelas duas Escolas naqueles que possuem o elo fraterno de a elas terem pertencido.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Minha passagem pela Força Aérea Brasileira foi, sem dúvida, extremamente prazerosa.

Daqueles tempos guardo grandes e inesquecíveis recordações que, sem dúvida, me acompanharão muito além do término da minha existência.

Os amigos que ali conquistei mantiveram-se sempre ao meu lado em todos os momentos bons e maus da minha vida e, com certeza, farão de novo parte dela em uma outra existência futura, caso esta realmente ocorra e possa se manifestar.

Reconheço que grande parcela da formação moral e intelectual que possuo desenvolveu-se, em sua plenitude, a partir dos pátios e salas de aula da EPCAR, bem como sob o sol forte e a brisa fria das ladeiras e praças da cidade de Barbacena.

Em muitas ocasiões tive a oportunidade de poder ajudar e de ser ajudado por antigos companheiros da Força Aérea. Estas situações constituíram-se em momentos felizes, tanto para mim quanto para eles.

Aos atuais Alunos e Cadetes do Ar, desejo que possam ter a oportunidade de colher experiências de vida como às que tive a felicidade de poder vivenciar em meu tempo. Faço votos de que mantenham, sempre junto de si, aquelas amizades leais, sinceras e incondicionais que somente o convívio dia e noite, durante a

juventude, como o que dispomos nestes locais, permite nascer e vicejar.

Dentre os meus colegas de turma da EPCAR, inúmeros, por seus méritos pessoais como também ajudados por um pouco de sorte, passaram mais tarde a ocupar importantes cargos nas administrações pública e privada, bem como a destacar-se no campo das artes e das ciências. Foram os casos, por exemplo, dos seguintes colegas:

Turma de 1960

Juniti Saito - Tenente Brigadeiro do Ar, Comandante da Aeronáutica;

Paulo Roberto Borges Bastos - Tenente Brigadeiro do Ar;

Ronaldo Nogueira (Ronnie Von) - Cantor, Apresentador de Televisão e Empresário;

Antonio Paulo da Fonseca Elia – Delegado de Polícia e Diretor do Departamento Aero-Policia da Secretaria de Segurança do Rio de Janeiro;

Wilson José Romão, Valdir de Souza, Rivaldo Paurilio Cardoso, Francisco de Oliveira Neto Junior e Álvaro Moreira Pequeno - Brigadeiros do Ar;

Venâncio grossi e Nelson Teixeira Pinto - Majores Brigadeiros do Ar;

Marco Antônio da Silveira Oliveira, José Maria Monteiro de Barros e Vicente Rozauro Vidal – Médicos;

Anani Andrade Santos, José Ivan da Silva, Edvan Corrêa, Mario César Pio Pereira e Vicente Gomes de Souza Filho – Coronéis da PM-Rio;

Miguel Diógenes Mello e Darley Herculano dos Santos – Economistas;

Luiz Carlos Feitosa Mattos, Paulo César Alam e Sergio Luiz Lott - Comandantes da Varig; e

Beranger Oliveira da Gama – Cirurgião Dentista.

Deixo de citar todos os Coronéis Aviadores, Intendentes e de outras especialidades da Aeronáutica, por serem muitos.

Turma de 1961

José Carlos Mello - Secretário de Viação e Obras do Governo do Distrito Federal, Secretário Geral do Ministério dos Transportes, Diretor de Empresa de Consultoria e Vice-Presidente da Gol Linhas Aéreas;

José Hamilton Mandarinino de Mello - Diretor do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, Diretor de Empresas, Vice-Presidente do Jockey-Club Brasileiro e Vice-Presidente do Clube de Futebol e Regatas Vasco da Gama;

Paulo César Ximenes - Diretor do Banco Mundial, Presidente do Banco Central do Brasil, Presidente do Banco do Brasil, Secretário Geral do Ministério da Fazenda;

César Manoel de Souza - Empresário do setor financeiro e fazendeiro;

Paulo Roberto de Castro Lopes - Empresário e Fazendeiro;

Roberto de Aragão Perez e Ozório Tomás - Engenheiros de telecomunicação;

Paulo Jorge Botelho Sarmento - Major Brigadeiro do Ar, Comandante da Escola Superior de Guerra e Comandante da EPCAR;

José Américo dos Santos - Tenente Brigadeiro do Ar, Ministro do Supremo Tribunal Militar;

Sergio Fernandes Martins e Irineu Rodrigues Neto – Majores Brigadeiros do Ar;

Américo Soares Filho, Emilio Henrique Catrambi, Paulo Fernando de Santa Clara Ramos e Aparecido Francisco de Oliveira – Brigadeiros do Ar;

Walacir Cheriegate - Major Brigadeiro do Ar, Comandante da Academia da Força Aérea e da Escola de Sargentos Especialistas de Guaratinguetá;

William de Oliveira Barros - Tenente Brigadeiro do Ar, Ministro do Supremo Tribunal Militar e Comandante da EPCAR;

Eliseu Mendes Barbosa – Major Brigadeiro Intendente, Diretor de Intendência da Aeronáutica;

Divaldo Santos de Resende - Coronel PM, Diretor Geral de Pessoal da PM-Rio;

Jayme Roberto Barbosa Esteves - Coronel do Exército, Comandante do Regimento Ararigbóia, em Niterói, RJ;

Bruno Dias Galleoti e Luiz Tito Walker de Medeiros - Comandantes de vôos internacionais da Varig;

Luiz Carlos de Brito – Coronel Aviador e Empresário;

Leonel Amado Machado - Médico;

Ivan de Castro Esteves - Diretor da Cobra Computadores;

Paulo Heitor Pistono - Coronel do Exército, Professor do Instituto Militar de Engenharia, MS e PHD em engenharia; e

Camilo Flamarion - Diretor da Mineração Rio do Norte, empresa subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce.

Deixo, também, de citar todos os Coronéis Aviadores, Intendentes e de outras especialidades da Aeronáutica, por serem muitos.

Aos meus queridos companheiros das Turmas de 1960 e de 1961, pedindo escusas por eventuais omissões, confesso, nesta oportunidade, a crença em uma “mão invisível” - como diriam os economistas adeptos de Adam Schimit - talvez pertencente a um “Grande Arquiteto do Universo”, que nos conduziu, paternalmente, pelos diferentes caminhos que possibilitaram o nosso encontro diante dos portões daquelas duas casas, naqueles idos de 1960.

Aos leitores, de um modo geral, espero haver transmitido um pouco do que pude vivenciar em minha breve passagem pela Força Aérea Brasileira. Lembro, todavia, que estas memórias, por serem apenas as minhas, não esgotam o assunto. Certamente outros companheiros terão muito mais a acrescentar sobre aquele passado distante.

Finalmente, se estas leituras puderem fazer despertar em algum jovem Brasileiro o interesse pela aviação ou pela carreira de piloto militar, todo o trabalho que tive em redigir, digitar e editar estas lembranças, não terá sido em vão.

ANEXO

Este anexo contém fotos do acervo do autor, colecionadas ao longo do período de 1960 a 2010.



Foto 1 – Alunos da EPCAR participando do Desfile Militar de 07 de setembro de 1962, em Barbacena, MG.



Foto 2 – Desfile Militar de 07 de setembro de 1962, em Barbacena, MG.



Foto 3 – Desfile Militar de 07 de setembro de 1962, em Barbacena, MG.



Foto 4 – Vista Parcial do Corpo de Cadetes da Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, RJ.



Foto 5 – Vista Parcial do Ginásio de Esportes da Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, RJ.



Foto 6 – O autor comandando integrantes da Turma de 1961, durante o desfile pelos 40 anos da passagem da turma pela EPCAR, Barbacena, MG.



Foto 7 - O autor ladeado pelo Major Brigadeiro do Ar Eliseu Mendes Barbosa e pelo Tenente Brigadeiro do Ar José Américo dos Santos, colegas da Turma de 1961.



Foto 8 - Da esquerda para a direita: O autor, o Tenente Brigadeiro do Ar Juniti Saito - Comandante da Aeronáutica, o Tenente Brigadeiro do Ar José Américo dos Santos – Ministro do STM e o Tenente Brigadeiro do Ar Vilarinho.



Foto 9 – O autor preparando-se para decolar no Fokker T-21 – 0700. Escola de Aeronáutica, RJ, 1964.



Foto 10 - O autor recebendo o 'Brevet' de Cadete do Ar das mãos do Capitão Azevedo. Escola de Aeronáutica,RJ, 1964.



Foto 11 – O autor comandando a Turma de 1961, durante o desfile de comemoração dos 45 anos da

passagem da turma pela EPCAR. Barbacena, MG.



Foto 12 – O autor prepara-se para decolar no Fokker T-21, Escola de Aeronáutica, Campo dos Afonsos, RJ, 1964.



**Foto 13 – Fokker T-21 sobrevoando a Barra da Tijuca.
Rio de Janeiro, 1964.**

MADRINHA POR TRADIÇÃO



Os cadetes dos Afonsos, em sua maioria, mantiveram a tradição de considerarem as mães, noivas ou namoradas para lhes entregar os espadins

Escola dos Afonsos começa com missa formatura do 1.º ano do curso de aviador

Com missa celebrada na Capela da Escola de Aeronáutica, às 9 horas, teve início, ontem, a solenidade de formatura dos cadetes do 1.º Ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, no Campo dos Afonsos.

Estiveram presentes às cerimônias os pais e familiares dos alunos da Escola, adidos militares de outros países, o Comandante da Escola de Aeronáutica, Brigadeiro Antônio Raimundo Feres, e o Ministro Nelson Vanderlei Lavenère, que chegou num helicóptero da FAB.

DESTAQUE

O ponto alto das solenidades, como acontece todos os anos, foi a entrega dos espadins e breves aos cadetes do 1.º ano, que este ano tornou 144 futuros oficiais-aviadores, inclusive bolivianos e paraguaios.

O programa consistiu também de desfile do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, leitura da ordem do dia, hasteamento das

bandeiras dos países americanos e de evoluções de uma esquadilha de jatos da Base Aérea de Santa Cruz sobre a Escola.

Ao proceder à leitura da ordem do dia, dirigindo-se aos cadetes recém-formados, o Comandante da Escola lembrou que eles representavam "a juventude que vem revitalizar a Força Aérea Brasileira".

Foto 14 – Recorte do Jornal O Globo sobre a solenidade de entrega dos espadins de Cadetes do Ar. Escola de Aeronáutica, 1964. Rio de Janeiro. O autor aparece na primeira fila, de costas para a foto.



Foto 15 – Da esquerda para a direita, 1ª fila, embaixo: Cel. Av. Cássio, Maj. Brig. Irineu, Ten. Brig William, Brig. Ar. Soares Filho, Cel. Av. Cambeses, Cel. Ex. Edmar. 2ª Fila: o autor, Emp. José Carlos Melo. 3ª fila: Cel. Av. Resende, Maj. Brig. Sarmiento, Emp. Elcio Eduão Ferreira, Eng. Roberto de Aragão Perez e Emp. Eustáquio. Todos integrantes da ‘Turma Sai da Reta’ (EPCAR 1961, Escola de Aeronáutica 1964).



Foto 16 – Companheiros da ‘Turma Sai da Reta’ do autor. Escola de Aeronáutica, RJ. 1964.



Foto 17 – Recorte do Jornal O Dia, relatando o pouso forçado do Autor. Rio de Janeiro, 1964.



Foto 18 – O autor, terceiro da esquerda para a direita, em frente ao prédio do Comando da EPCAR, em Barbacena, MG.



Foto 19 – O autor, o Cel.Av. Grassani e o Maj. Brig. Intendente Eliseu Mendes Barbosa, Diretor de Intendência da Aeronáutica.



Foto 20 – Colegas de turma do autor sob a escultura ‘A Águia Caída’. Ao centro, de quepe escuro, o Cadete Flores, da Bolívia. Escola de Aeronáutica, RJ, 1964.



Foto 21 – Cadete do Ar Perez e o autor. Escola de Aeronáutica, RJ. 1964.