

Mensagem da Diretoria

Prezados associados, nobres pilotos de caça

No próximo mês de outubro haverá eleições para diretoria da ABRA-PC para o biênio 2015/2017.

Os integrantes da atual diretoria incentivam a composição de novas chapas para participarem da eleição, dentro do mais perfeito entendimento de que a renovação de poder é a maneira mais efetiva para o aperfeiçoamento das instituições.

Sabemos das dificuldades, quase impossibilidade de o pessoal que está na ativa de participar, mas que os velhos companheiros de tantas lutas e tanta carga G puxada se reúnam numa nova formação e passem a liderar esta nossa tão querida e prestigiada Associação Brasileira de Pilotos de Caça.

As regras de participação encontram-se disponíveis para consulta em nosso site (www.abra-pc.com.br).

Ficamos no aguardo de novas inscrições.

Senta a Pua!



Agenda

- **29 de julho**
Aniversário do 1º/4º GAv
- **05 de agosto**
Aniversário da Terceira Força Aérea
- **07 de agosto**
Aniversário da Base Aérea de Natal
- **20 de agosto**
Aniversário da ABRA-PC
- **21 de agosto**
Aniversário da Base Aérea de Canoas
Aniversário da Base Aérea de Campo Grande

Às Unidades aniversariantes os votos de ventos sempre favoráveis na realização de todas as missões e, em especial, à Terceira Força Aérea, nosso “Comando de Caça”, tão sonhado e cantado no passado.

Senta a Pua !!!

P a p o - R á d i o

Aniversário da ABRA-PC

Marque na sua agenda

Será realizado no dia 08 de agosto, a partir das 12:00h, nas instalações do Clube de Aeronáutica, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, um almoço comemorativo dos 20 anos de criação da ABRA-PC.

O almoço será por adesão para nos reunirmos em torno de uma mesa amiga para comemorarmos nossas histórias, nossas amizades e nossa união em torno de um mesmo ideal.



Assembleia Geral Extraordinária (AGE) da ABRA-PC

Como amplamente divulgado, em consonância com nosso Estatuto, a Associação Brasileira de Pilotos de Caça realizou uma AGE no último dia 21 de abril, na BASC, com o intuito de promover alterações no Estatuto em vigor, visando valorizar e modernizar o quadro social da nossa Associação.

A Assembleia foi presidida pelo Brig Quírico, presidente da ABRA-PC, e contou também com a presença de diretores e membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.

Contando com a participação dos Pilotos de Caça Associados, presentes na Reunião da Aviação de Caça então em andamento na BASC, obteve-se uma expressiva participação dos sócios, tendo sido contabilizadas 42 presenças com as correspondentes assinaturas na Ata da AGE.

As propostas apresentadas foram aprovadas sem ressalvas e serão agora implementadas sob a supervisão do Conselho Administrativo da Associação.

A ABRA-PC agradece a participação dos Pilotos de Caça no evento e ressalta a importância do apoio de todos para o sucesso da nossa associação.

Senta a Pual

ABRA-PC

Museu do COMAR II ou Notícias do "saliente nordestino"

From: Ronildo Moreira

To: popopo@abra-pc.com.br

Sent: Monday, April 06, 2015 9:43 AM

Subject: Fotos do T-33 em Recife

Caro Brigadeiro Quírico,



Como deve ser de seu conhecimento, aqui no II COMAR temos um Museu com diversos itens no seu acervo, principalmente em relação ao Brig Eduardo Gomes, porém temos alguma coisa sobre o Grupo de Caça na Itália.

Em frente ao Museu temos um HS, um Xavante e agora um T-33.

Com a desativação do PAMARF, foi trazido para cá o T33 que lá estava. Ele foi recuperado, pintado e está apenas aguardando a bolacha do 1º/4º para homenagearmos um esquadrão do Nordeste.

Seguem algumas fotos para conhecimento.

Quando alguém da Diretoria estiver pelo “Saliente Nordestino” façamos uma visita.

O atual Chefe do Museu é o Cel Fernando de 67.

Abraços

*Cel R1 Moreira
(Bichoca)*

Seu instrutor de Sêneca em Santa Cruz. Bons tempos.

O que está acontecendo na Caça?

Prezados Associados,

Por mais que nos honre e que alimente nossa enorme curiosidade histórica recebermos artigos de nossos Associados mais experientes, custa-nos crer que nada esteja acontecendo contemporaneamente na Caça que seja digno de nota.

Não existem assuntos interessantes na Caça atual? Temos mais Unidades Aéreas e Pilotos de Caça do que jamais a Força Aérea teve. Com certeza assuntos interessantes e importantes estão “passando em branco”, e estamos perdendo a oportunidade de divulgá-los aos amigos.

Rapidamente, lembro da implantação dos F-5 na Amazônia, experiências das nossas Unidades na Red Flag, transição operacional e técnica do Mirage para o F-5, embarques durante as Operações Unitas e outras operações com a Marinha, emprego de novos sistemas de bordo, utilização do enlace de dados no A-29 (Peçanha?) e no F-5M, operação da Caça integrada com os R-99 e E-99, intercâmbios com outros países, diferenças das aeronaves antigas para as modernizadas, Tigre 3 em Saicã, diversas operações CRUZEX.

Por que não escrever sobre o já não tão novo sistema tipo OTAN de gerenciamento de batalha aérea, sobre transferência negativa de aprendizagem quando pilotos trocam de aeronaves (Robert?), lições aprendidas apresentadas pelos pilotos em suas Unidades, sobre a necessidade de radares 3D considerando que as aeronaves de caça estão melhorando seus radares de bordo e ainda crescendo informações de enlace de dados, a integração com outras forças, etc.

Ocasionalmente, recebemos críticas quanto à maioria dos artigos publicados ser relacionada com o 1º Grupo de Caça e a Base Aérea de Santa Cruz. Isso se justifica parcialmente, porque tanto esta Unidade como a “Vala do Sangue” foram o berço da Aviação de Caça no Brasil.

Entretanto, hoje, felizmente, temos Pilotos de Caça por todo esse imenso Brasil, operando em todos os tipos de clima e regiões, além da expectativa de termos a médio prazo, depois de decorrido um longo tempo, uma aeronave de primeira linha mundial, para a qual já temos pilotos em preparação.

Naturalmente, entendemos a necessidade de sigilo em relação a experiências operacionais, da qual o pessoal que está na reserva pode estar livre, dado que seus equipamentos e sistemas geralmente já estão no Museu, mas não é provável que nada esteja acontecendo na Aviação de Caça que não possa ser compartilhado com nossos Associados, tanto para dividirmos episódios cômicos, como para atualização operacional de todos.

Como novo Editor, concito-os a colocarem suas experiências, histórias e estórias no papel, para gáudio de toda a ABRA-PC, encaminhando-as pelo e-mail popopo@abra-pc.com.br

*Maj Brig R1 Alvaro Luiz Pinheiro da Costa
Piloto de Caça de 1976*

Demonstrativo Financeiro Resumido

Saldos em 30 de abril de 2015

Saldos ABRA-PC

Conta Corrente (Banco Real Conta n°.: 8703431)	99,90
Fundos ABRA-PC - DI SUPREMO	72.971,20
Subtotal recursos ABRA-PC	73.071,10

Média das Receitas e Despesas

Média das Receitas	13.470,71
Média das Despesas de Custeio	7.645,12
Média de Despesas Eventuais	1.477,43

Fundos Especiais (*)

Fundo DI Empresarial (Desenv. Cultural da Av de Caça)	2.659,78
Fundo DI Peq Empresa (Prêmio Pacau)	64.245,25
Subtotal dos Fundos Especiais	66.905,03

(*) A origem desses recursos deve-se à doação de cem mil reais pelo Brig Magalhães Motta à Associação Brasileira de Pilotos de Caça.

=====

E x p e r i ê n c i a s V i v i d a s

A M I S S ã O

- Boa tarde! Sr. Ministro¹,
- Ten Cel Av Rosa Filho apresentando-se a V. Exa.
- Sente-se Coronel.

Convidei-o para lancha comigo para conversarmos sobre a missão que vou lhe atribuir: implantar uma Base.

- Sr Ministro, eu estou designado Instrutor na ECEMAR (Escola de Comando e Estado-Maior)!
- Isso não é problema; mandarei anular o ato de sua designação.
- Sr. Ministro, quem vai me ajudar nessa missão?

- A 5ª Zona Aérea já está tomando uma série de providências determinadas por mim. Em janeiro iremos a Porto Alegre e Stª Maria para o Sr. ficar a par da situação. A partir de agora o problema é seu. O Sr. terá carta branca para escolher seus auxiliares imediatos.

- O Maj Av Seixas, meu ajudante de ordens, será o seu contato com o meu gabinete para solucionar as suas dificuldades. Passe bem.

- A missão era implantar a Base Aérea de Stª Maria, no Rio Grande do Sul.



Era a primeira vez na minha vida que eu entrava no Gabinete do Ministro da Aeronáutica, e logo para lanchar com ele!!!

Em dezembro de 1970, ao me apresentar ao COMGEP, por término de missão no exterior, fui informado que deveria, também, me apresentar no Gabinete do Ministro.

Em 08/01/71, a Portaria do GMI, publicada no D.O. de 13/01/71, me designou para o cargo de Chefe do Núcleo da Base Aérea de Stª Maria (Boletim Externo do DIRAP nº 37 de 26/02/71).

No dia 13 de janeiro de 1971 o Sr. Ministro Márcio me incluiu na sua comitiva com destino a Porto Alegre e Santa Maria. (Quinta Zona Aérea)

Em Canoas, no QG da 5ª Zona Aérea, foi feita uma exposição sobre as providências iniciais, já tomadas pela 5ª Zona Aérea, que até aquele momento se resumiam em:

- contratação para construção de 3 edifícios na cidade de Stª Maria;

- recuperação de vários prédios no destacamento, já existentes desde a Segunda Guerra Mundial, bem como, a construção da Torre de Controle.

A ideia do Sr. Ministro era inaugurar a Base em julho de 1971.

Após o regresso de Canoas e Stª Maria, já a par da situação das obras, comeci a tomar providências junto às organizações da Aeronáutica para mobiliar a futura Base, com pessoal e material.

- No dia 26 de fevereiro dei início à preparação do projeto SANTA, que continha as providências necessárias para a implantação da Base, bem como, estabelecia prioridades.

- No dia 1º de março fomos ao Comando Geral do Ar discutir sobre a Unidade Aérea a ser criada. Tendo em vista a experiência adquirida na operação Catrapo Uno, realizada na Base Aérea de Stª Cruz, em março de 1965, com a criação de um esquadrão especial, com três diferentes tipos de aeronaves (B26, C47 e T6), ficou decidido que seria criado um Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque composto de três esquadrilhas:

I – Esquadrilha de Helicópteros UHID (6);

II – Esquadrilha de Ataque com T6 (8); e

III – Esquadrilha de Observação L42 (8),

que deveriam, em princípio, estar em Stª Maria no mês de junho. Os Helicópteros viriam de Santos, comandado pelo Cap Stolzman, com 6 equipagens completas. Os L42 viriam da 3ª ELO (Canoas), que era comandada pelo Cap Av Olmedo. Os T6 seriam transferidos dos Esquadrões de Reconhecimento e Ataque (ERA). Assim, foi criado o 4º EMRA (posteriormente 5º EMRA).

Convidei 3 oficiais para servirem comigo:

-Maj Av Helio Bernd

-Cap Av Carlos Oscar

-Cap Av Sérgio Bambini



Todos gaúchos, devido à dificuldade de moradia.



Nessa mesma época a DIRAP transferiu para o Núcleo os seguintes Oficiais e Sargentos (todos voluntários):

- 1º Ten IG Wanderley Araújo
- Cap Médico Steirn (do Hospital em Canoas)
- Sargentos
- 2S ES Geraldo Teixeira
- 3S AL Sandin Lopes

Os oficiais se apresentaram a partir de 10 de maio ao núcleo, já em Canoas (5ª Zona), com exceção do Cap Bambini, que não foi liberado pelo COMGEP; e os sargentos somente em julho.

Um dos grandes problemas com que me defrontava, quando no Rio, era o transporte aéreo para me locomover nos trechos Rio/Porto Alegre/Stª Maria/Rio. Devo muito ao Maj Av Seixas – Ajudante de Ordens do Sr. Ministro, que conseguiu uma aeronave bimotor para pilotarmos em alguns deslocamentos.

Após esgotadas todas as providências em Brasília e no Rio, no dia 14 de abril, transferi o Núcleo (composto somente por mim) para a 5ª Zona Aérea em Canoas, com o objetivo de acompanhar as obras, bem como, junto com o Serviço de Engenharia da 5ª Zona (Engenheiro Waltson) esboçarmos o Plano Diretor da Base.

Portaria do GM.3 nº 54, de 14/07/71 ativando a Base Aérea de Stª Maria, no Rio Grande do Sul.

Portaria do GM.1 de 16/07/71 designando a mim para exercer, interinamente, o cargo de Comandante da Base Aérea de Stª Maria (D.O. nº 140 de 26/07/71)

É difícil começar...

No início éramos apenas um núcleo composto de homens decididos. Aos poucos fomos cumprindo as etapas e aumentando o nosso efetivo. Em 24/05 em exposição ao Sr. Ministro, relatamos a situação das obras que não ficariam prontas até 15 de julho, submetendo a sua aprovação adiar a inauguração para outubro.

Os prédios foram erguidos e nossas famílias puderam vir ao nosso encontro (em setembro). Apoiados por elas sentimos nosso moral elevar-se e, com redobrado vigor, lançamo-nos para as etapas seguintes. Uma delas consistia em construir mais prédios na cidade e no bairro de Camobi, de tal maneira que todos os militares da Base vivessem integrados com a população de Stª Maria.

No dia 24 set. foi publicado o primeiro Boletim da BASM, com o seguinte DESTAQUE:

“Meus comandados,

Ao ser publicado o primeiro Boletim da Base Aérea de Stª Maria, concito a todos os meus comandados a que atentem para a importância da nossa missão. Esta é a primeira Unidade Militar que está sendo organizada sob a filosofia da Reforma Administrativa (Dec. Lei nº 200 de 25/02/67). É uma experiência nova, na qual devemos conjugar todos os nossos esforços para que amanhã, aqueles que nos sucederem possam agradecer-nos, já que seremos o passado, pelo nosso trabalho, sofrimento e esperança. Com essa trilogia começamos a escrever a história da Base Aérea de Santa Maria.”

Nesse mesmo boletim estão todos os decretos, portarias e atos legais necessários à implantação da Base.

É difícil começar...

Foi marcada a data de 15 out 1971 para inauguração da Base. O tempo corria contra nós. As providências para a inauguração requeriam um esforço sobre-humano para todos. Mas não estávamos



sós. Contamos com o auxílio do Sr. Prefeito Luiz Alves Rolim Sobrinho, do Gen Dilermando Gomes Monteiro, Cmt da 3ª DE, do Reitor Dr. Mariano da Rocha, do Cel Fraga da Brigada Militar, e sobretudo, do Brig Leonardo Collares, Cmt da 5ª Zona Aérea.

A Estância Minuano, por intermédio do seu Patrão Dr. Armindo Rossi Filho foi a primeira associação a nos receber. O Clube Comercial, pelo seu presidente Sr. Bartolomeu Ceccin cedeu os salões para que o Cmdo. da Base oferecesse uma recepção de apresentação dos oficiais à sociedade de Stª Maria. O jornal A Razão se ofereceu para fazer toda a cobertura jornalística do evento de inauguração.

Enfim, a cidade nos recebia de braços abertos.

No dia 15 de outubro de 1971, com a presença do Exmo. Sr. Presidente da República, a Base Aérea de Santa Maria foi inaugurada.

A inauguração constou de:

- Solenidade militar (desfile terrestre e aéreo);
- Almoço (churrasco) para o Presidente Médici e autoridades; e
- À noite uma recepção no Clube Comercial oferecida pelo Comandante da Base.

O churrasco foi servido pelo pessoal da Estância Minuano, com a particularidade de que a salada e a sobremesa, foram preparadas pelas Sras. Maria Nilza Rossi, Marlene Bessa Lima, Florisbela Bragança Pinto de Moraes, Célia Rosa e Cleide Fontes Jornada, todas esposas dos componentes da Estância.

Inaugurada a Base, continuamos a erigir as bases da administração: organizavam-se os Esquadrões e dava-se andamento ao Plano Diretor. Solidificávamos nossa posição.

É difícil começar...

Na área civil, minha esposa Dilza criou a AEMFAER (Associação das esposas dos militares da Força Aérea) composta por esposas de oficiais e praças, todas voluntárias, com a finalidade filantrópica. Adotaram o Lar de Mirian, entidade que abrigava crianças pobres de Stª Maria e redondezas.



Nós, alguns oficiais, fomos convidados a frequentar o Bolão, no clube Caixerai, nas noites das quartas-feiras: - “Apanha...mas vai.” Tal foi nosso relacionamento, que somente por motivo de força maior, deixava eu de comparecer (alguns ex-comandantes da Base Aérea chegaram à Presidência do Bolão). Era proibido falar de serviço, política e religião. Sinto saudades de vários companheiros daquela época.

A nossa missão primeira era a de implantar a Base Aérea e a missão deduzida era desenvolver uma estratégia de conquista do meio onde nos sediávamos: a praça de Stª Maria, conquistando primeiro a sua gente. Porém, de tal forma nos abriram os muros da cidade que, a breves passos, nos propiciaram a participação em todos os setores da comunidade, com que atingimos, rapidamente, a interação, em decorrência dessa integração espontânea.

Por isso, somos gratos ao povo de Stª Maria.

No dia 13 fev 1974 passei o comando da Base ao meu substituto legal Cel Av Passos, e o fiz tranquilamente:

A Base estava implantada.

Nunca nos moveu o desejo de mostrar realizações ou demonstrar trabalho, mas sim o nosso apreço pela maneira que empregamos as verbas, o material e o pessoal colocados sob nossa responsabilidade.

Se alguma vez, empolgados pelo nosso trabalho, deixamos transparecer um excessivo orgulho ou mesmo um excessivo zelo, foi porque realmente nos orgulhamos de implantar a Base Aérea de Stª Maria e ser o seu primeiro Comandante.

Trabalhamos sempre em equipe, e somente um esforço conjunto consegue o que nós conseguimos.

Comandar é mandar com!

E hoje, enquanto aguardo a Torre de Controle autorizar a minha última decolagem, ouço a saudade bater a minha porta. Posso dizer com segurança: Missão Cumprida.

É difícil começar...! Nós começamos há 40 anos.

*Cherubim Rosa Filho – Ten Brig Ar Refm
Piloto de Caça – Turma de 1949
Ministro aposentado do STM*

PS: Quando a Base completava 40 anos o Comandante da mesma solicitou que eu escrevesse algo sobre essa Organização. O texto acima foi lido, no auditório, por mim a todo o efetivo no dia de aniversário (16.10.2011).

Estarei presente nos 45 anos (16.10.2016).

RF

¹ O Ministro da Aeronáutica na época era o Marechal do Ar Márcio de Souza e Mello (foto)

Nasceu de novo!

Todo o aviador passa por uma fase, uns mais cedo, outros mais tarde, em que, sem a devida experiência, sua complacência, incentivada pela autoconfiança, o faz ultrapassar os limites da prudência e da segurança. Dependemos exclusivamente da sorte. Chamam a isso de “seleção natural”.

A maioria sobrevive, porém, uma pequena minoria não.

No caso do Milton, ele não ultrapassou os limites a que me referi, mas teve a sorte de sobreviver em um evento que parecia tê-lo atingido pelo destino. Isso aconteceu ao realizar uma missão solo de treinamento de voo por instrumentos em uma noite escura, durante o nosso Curso de Seleção de Pilotos de Caça em Fortaleza, em 1970.

Durante uma subida inversa na direção do mar, quando executava a curva de subida, o nosso querido Milton entrou numa atitude anormal e se ejetou. Foi a primeira ejeção de T-33 realizada no Brasil. E foi bem-sucedida.

Naquela época, no controle das aeronaves em instrução, somente havia a Torre de Controle que, após as verificações de praxe, acionou a emergência.

Ficamos todos apreensivos, pois o “Juju” não sabia nadar!

Imediatamente, uma equipe de resgate foi formada e deslocou-se para a praia. Procuramos a noite toda e ficamos mais temerosos quando encontramos o capacete rolando nas ondas da Prainha, em Aquiraz.

Quando começou a clarear o dia, com a equipe de buscas ainda na praia e alguns estagiários já se dirigindo para o café da manhã, eis que surge no Portão da Guarda a figura impoluta e meio sobrenatural do encharcado Milton.

Foi aquele alvoroço, todos querendo saber como foi a coisa.

Resumindo: Após a ejeção, a preocupação do Juju era com a água.



Enquanto descia de paraquedas, ele via as luzes de Fortaleza, mas não via o mar, devido à escuridão. Abriu o bote e esperou o impacto. Quando bateu na água, perdeu o capacete e afundou. Voltou à superfície graças ao colete LPU¹, pequena boia usada no sovaco, e tentou subir várias vezes no bote, até que conseguiu. Na arrebentação, quase morreu afogado quando o bote virou, mas conseguiu chegar à praia. Escondeu o bote, o macacão anti-G e o colete (por isso ninguém encontrava nada), e seguiu a pé, sob orientação de um pescador, conseguindo uma carona de caminhão até Messejana, onde pegou um táxi para a Base.

- Nasceu de novo! O “Juju” nasceu de novo!

Foi aquela empolgação.

Até que alguém disse: – Quem nasce, nasce sem cabelos!

E lá se foram os pelos do “Juju”.

Paralelo a isso, corria, sigilosamente, um trote contra o famoso “pão-durismo” do “Juju”.

Com a conivência do comandante da Base, foi forjada uma mensagem rádio da DIRMA que decidia que, devido às circunstâncias do acidente, a aeronave seria cobrada do piloto, em três vezes, na forma da lei.

Durante bom tempo, o Milton conviveu, sem saber, com as gozações desse trote até que, ao fim do curso, num belo dia, chegou o rádio do perdão.

Essa mensagem rádio só foi entregue durante um churrasco de comemoração de término do curso, oferecido pelo Guerra, que nos brindou com um novilho de primeira e, como não deixa barato, ofereceu ao “Juju” o c... do touro², embrulhado para presente, com o rabo e tudo.

*Cel Av Ref – Alberto Paiva Côrtes
Piloto de Caça – Turma de 1970 (Footnotes)*

¹ Life Preserver Unit (boia subaxilar).

² “C... de Touro” é o epíteto normalmente destinado na FAB àqueles reconhecidos pelo pão-durismo.

Estória informal da Caça 104

O último voo de F-5

*As diversas emoções no voo de
despedida do Tigre*



Eu já havia me despedido do F-5 em 2004. Achava eu, que era uma despedida. Voando com o Nelson e o Almeida, também se despedindo, fizemos as tradicionais passagens no 18 de dezembro, aniversário do glorioso Grupo de Caça. Lá chorei, e o Ten Cel Osmar tentou também não fazê-lo, de tristeza e emoção, com um sentimento de que iria, ou pelo menos queria muito, voltar. Já naquele dia, era

como se um pedaço de mim fosse arrancado. Me sentia retirado de casa, pois ir ajudar ao Grifo era imposto. Fora do avião, tive o privilégio de ser recebido e abençoado pelo Rui e pelo Meira (com todo o respeito, nossos saudosos veteranos). E três anos depois voltei, reencarnei, aproveitei cada voo como o último, exatamente como o Gogó havia dito que aconteceria, pois ele também reencarnara um dia. E como ele, fui convidado a ir ser Operações do Flecha. Tinha uma missão a cumprir. E graças ao Comandante e ao S-3 do Grupo, consegui entrar para o seletor clube do 1K.

Os astros se alinharam, e o voo de comemoração seria junto com o de despedida. E, para fechar com chave de ouro, era realizando a única missão nobre (na minha opinião) com o código 24F: Alvorada festiva na AFA. Missão que você, aviador, sabe que traz a emoção ao homenageado, que no momento em que se liberta para uma nova vida, lembrará daquele dia sempre, e quem faz a passagem fará parte deste enredo do jovem Aspirante-a-Oficial. Na minha ala, um outro que se despedia, mas não do F-5, pois o Duque estava indo para o Pacau em Manaus, e comemorava 500h.

A madrugada de Santa Cruz era repleta de mosquitos, chuva recente, mas que não preocupava. No entanto, a previsão para Pirassununga não era das melhores. Havia o HSO a cumprir, operava visual, mas tudo em volta já fechava. O voo iria sair, mas a missão atribuída pela III FAE era prioridade. Pra mim era. Me equipei lentamente, sentindo a minha segunda pele confortavelmente me abraçando, como se despedisse de um velho amigo. Depois de vários voos naqueles quatro anos como se fossem “o último”, desta vez era. A oportunidade de voar o Tigre novamente agora eu via como uma loteria, com chances lançadas como dados descontrolados em um cassino qualquer. Não podia, nem posso, contar com isso.



A inspeção externa foi uma tempestade de emoções, passando a mão na aeronave como se alisasse uma bela mulher deitada no leito para dar e ter prazer. Era isso mesmo, a máquina e eu envolvidos em sentimentos mútuos, a alçar o nebuloso céu da área Barreiro. Já nivelados podia ver à frente os sinais de que as previsões se

confirmavam. O meu ala mantinha sua posição rigorosamente, já prevendo que o mais estressante estava para vir, enquanto que Thor passava as condições degradando. Iniciamos a descida conforme planejado, e o Controle Academia anunciava a chuva no setor Oeste, e o campo fechando. A solução era a vetoração para o ILS, já que a passagem seria sobre o CCAER, ou seja, havia uma esperança de se homenagear os novos Aspirantes que aguardavam o nascer do sol com a Passagem Baixa tradicional.

Eis que ingressamos no ILS, e eu já não via mais nada, meu ala mordida o *launchrail* para não espirrar. 500 pés de altura e nada, DA chegando, chuva, a desilusão não era minha, mas sim dos Cadetes e Aspirantes. 300 pés, “cadê a pista?”, vou iniciar arremetida, 200 pés e levo as manetes à frente, acelerando os J85 de forma frustrada, vendo nada pelo HUD, só nuvem e água.



Eu já estava desistindo quando o Duque, privilegiado pela posição na ala esquerda, visualizou o Corpo e passando pela minha direita enquanto curvava aflito para o visual nos mínimos. A única solução era uma lágrima rápida, tentando manter visual com o que dava. O Joca já abria o microfone para as palavras de homenagem que eu havia decorado, mas não havia tempo, “Dois, PC Top”, olho no



Corpo, a chuva chega junto comigo. Mas para o ouvido do caçador, aconteceu, e os dois F-5 cumprem a missão designada, mas me despeço do Joca, também caçador, lamentando não haver condição de tentar mais nada. Realmente a chuva envolvia a área e as aeronaves, e a segurança não poderia ser colocada em jogo, mais do que já havia sido.

Regressamos para Santa Cruz, e a emoção maior já havia passado.

Missão cumprida, ainda que não do jeito que queríamos, nem do jeito que os novos aspirantes e cadetes esperavam. Mas o combustível

economizado faria valer a pena a despedida em sede, fazendo as passagens finais de despedida e comemoração das mil horas no Tigre.

O último voo. O meu último voo de F-5! Será? Com certeza, se foi, valeu a pena.

Newton de Abreu Fonseca Filho – Ten Cel Av

