

Crônicas de um guerreiro Xavante.

Prefácio

Procurei, nessas rápidas pinceladas, sintetizar a minha convivência com o AT-26 Xavante durante os períodos em que voei a aeronave, estive presente, ou envolvido direta ou indiretamente nos fatos relatados.

O Contato



Esse nosso guerreiro já nasceu valente.

Em 3 de setembro de 1971 saiu da forma da Embraer para debutar nas paradas de 7 de setembro do Rio e de São Paulo.

No início de 1972, à medida que eram produzidos, foram sendo entregues ao 1ºGpAvCa. O Grupo deveria avaliar a nova aeronave, operacionalmente, e adaptar todos os manuais para o novo caça.

A passagem do Xavante pelo Grupo de Caça foi rápida, mas generosa. Chegamos a ter 32 aeronaves, 16 para cada Esquadrão, o Jambock com os ímpares e o Pif Paf com os pares.

A minha adaptação ao Xavante começou atrasada. Após um mês baixado no HCA e mais 15 dias para ser liberado no exame médico, comecei a voar fazendo duas missões em uma. Voava uma hora e meia por saída e fazia duas, até três, saídas por dia.

O entusiasmo em voar era grande e aliado às virtudes de voo da aeronave, logo terminei a adaptação. O voo de cheque foi com o Ten Cel Barros.

Conhecia o “Barrinhos” havia um ano; em 71 fora seu adjunto na Seção de Comando. Aquele cheque, segundo o Cmt, seria um passeio para troca de conhecimentos. Mas quem era eu para trocar conhecimentos com um veterano da caça.

Como ocorre em cada cheque, estava tenso e concentrado. Mas o voo foi muito tranquilo e didático.

Na volta da área Resende, o “Barrinhos” me pediu para seguir para a Marambaia e lá fui apresentado a uma das melhores qualidades do Xavante.

Fui instruído a fazer uma passagem baixa veloz sobre o estande de tiro. Com aproximadamente 400kt subimos na vertical com motor a pleno e no topo da manobra, cerca de 8.000ft, reduzimos o motor e comandamos um parafuso. A partir daí, soltamos os comandos e ficamos apreciando as reações da aeronave. Ato contínuo o avião baixou o nariz, os comandos pé e mão tenderam para o centro e a aeronave começou a derrapar até parar de girar. À medida que ganhava velocidade levantava o nariz e quando completei o motor o Xavante voltou a subir.

- Fantástico – eu disse.

- Esse avião é uma mãe, só cai com ele quem quiser – concluiu o Comandante.

Regressamos para o pouso com o Xavante, conquistando mais um admirador.



O Looping de Planador

Durante o ano de 1972, a ponte aérea entre Santa Cruz e São José era intensa. Xavantes iam e voltavam à Embraer, levando pilotos que voltavam com novas aeronaves.

Também trasladávamos itens nos pilones, como os tanques subalares, até seis por avião, e por ser traslado eram colocados de qualquer jeito. Em voo sentíamos o avião torto, mas nada que o compensador não pudesse resolver.

Normalmente usávamos a Área Resende para esses traslados e numa das minhas idas para trazer tanques, resolvi experimentar o que todos falavam à boca miúda. Iria tentar o *looping* sem motor.

Naquela época, para voos de instrumentos, ou outros em que não houvesse carga *G*, o macacão anti-*G* era facultativo, bem como o *LPU* para voos sobre a terra. A ponte para S. José se enquadrava nesses casos.



E lá fui eu, sem anti-*G*, na proa de S. José, com o motor em *idle* e picando para atingir 300kt. Puxei o manche até a marca de 4*G* e deixei rolar. Conforme caía a velocidade, aliviava a puxada de maneira que a aeronave passasse pelo topo com 120kt, totalmente controlada. E ainda estava com 6 pilones.

Soube mais tarde que fizeram esse *looping* com o motor cortado. Como um planador...

O Primeiro Susto

A avaliação operacional do Xavante acontecia concomitantemente com a instrução e a manutenção operacional dos pilotos do Grupo.

Durante uma missão de combate, ao perseguir o inimigo e realizando uma curva apertada, fui surpreendido com uma manobra tipo reversão com redução de velocidade e consequente tesoura vertical a fim de induzir a minha ultrapassagem.

Ato reflexo, reduzi rápido o motor, usei o *speedbreak* e o motor parou.

Proa de casa, 150kt e *relight*. Avisei o ocorrido à outra aeronave e o motor pegou. Feliz da vida, informei que tinha reacendido e que iria para o pouso.

Já escoltado, ao avançar as manetes para o entorno dos 80%, novo apagamento. Santa Cruz já estava no visual, a altura era boa, mas a distância era duvidosa e, embora com um planeio excepcional de 11/1, o Xavante não chegaria para executar o tráfego de emergência.

Desta vez aguardei um pouco mais para reacender e aproei a Marambaia. Quando tentei o motor pegou. Para garantir, sabendo que poderia levar a manete até próximo dos 80%, completei para 75% e com esse empuxo o avião voava e pude entrar no tráfego de emergência e pousar com segurança.

Mais tarde soube pela manutenção, que a válvula de sangria do motor, a BOV, fora a responsável pelo incidente.

Tá Comigo

Em agosto de 72 o Grupo de Caça deslocou para Canoas 32 pilotos e 16 AT-26.

Na volta, após um voo tranquilo encontramos Santa Cruz encoberto. O teto estava entre 1.500ft a 2.000ft e o “Barrinhos”, líder, resolveu encarar e realizar a penetração com o Grupo em Cerrada. Sabíamos no que poderia dar, mas ninguém ousou contestar a decisão do comandante.

Durante essa volta, estava de saco com o Miana, pois havia pilotado na ida. Devido a uma pane de precessão do horizonte do Túlio, assumimos a liderança da 4ª Esquadrilha, passando o Túlio a voar como nº3.

Iniciamos a penetração e tudo ia bem até a primeira curva, instrumento leve e pouca turbulência. Interceptamos a radial de Caxias e, ao nos aproximarmos da segunda curva, o tempo engrossou e a dificuldade de se manter o contato visual foi aumentando.



Durante a segunda curva o 2º Esquadrão nos perdeu de vista e iniciou uma curva nivelada à esquerda para prover separação. Foi o suficiente para entrarmos no núcleo das nuvens e começar o inferno aéreo para muita gente e nós não fomos exceção.

Após perdermos o contato com a esquadrilha da frente, notei que os nossos alas haviam sumido e resolvi tomar pé da situação. Verifiquei pelos instrumentos que estávamos em situação crítica e passei a alertar o Miana da nossa atitude anormal. Sem obter resposta, assumi os comandos, reduzi o motor e comandeí o *speedbreak*. Tirei a aeronave do dorso e comecei a cabrar forte para o horizonte artificial.

Confirmei a altitude e vi o altímetro diminuir a velocidade de descida, o *climb* reduzia a sua razão e a atitude passava pelos 20 graus picado quando rompemos a base da camada.

Havia avião pra todo lado, parecia um vespeiro. Acho que a única esquadrilha inteira era a primeira. Passei o avião para o Miana e como a situação se fez favorável sugeri que puxássemos o *peeloff* como nº5 daquela esquadrilha e pousamos.

O *debriefing* foi aquele silêncio onde só o comandante falou.

Mais Um Susto

No início de 73 uma nova turma estava se familiarizando com o Xavante e após o solo, dentre as inúmeras missões a serem realizadas, havia a 4F1, Adaptação Noturna, em que o instrutor ocupava a nacela traseira e o aluno a dianteira, agindo como se estivesse solo.

A missão consistia na subida para a vertical, deslocamento para a área e no regresso a penetração via Pirai para SC. Naquela noite havia uma camada sobre SC dos 13.000ft aos 20.000ft.

Decolamos e durante a subida fomos instruídos para 22.000ft. Reportamos gelo durante a subida e quando atingimos o topo, pouco antes dos 22.000ft, sentimos uma pancada forte, tipo colisão com pássaro, e de imediato o apagamento da turbina.

Tá comigo, boca no mundo, nariz para baixo e *relight*. Já estávamos com o Controle Rio e enquanto o Camargo falava com o ele eu já estava pedindo emergência a SC. Queria descer na vertical até encontrar condições visuais para, caso não reacendesse, tentar encaixar no tráfego de emergência.

Identifiquei a causa do apagamento como sendo provocado pela soltura do bloco de gelo formado na entrada de ar e nas aletas fixas do motor. Imediatamente solicitei para as demais aeronaves serem informadas do ocorrido.

Abro parênteses para criticar quem, durante as especificações para a compra do Xavante, excluiu o sistema antigelo do motor. Recuso-me a acreditar que, devido ao Brasil ser um país tropical e sem histórico de neve, tomou-se uma decisão, econômica, inadequada.

À medida que descíamos em orbita sobre SC, íamos tentando o reacendimento. Não foi o “mamão com açúcar” da outra vez. Como a aeronave não reacendia, combinei com o Camargo que, se até os 10.000ft não lográssemos êxito e não tivéssemos condições para o tráfego de emergência, iríamos aproar a Marambaia e, quando sobre a água, ejetar.

Ao cruzar os 13.000ft avistamos Santa Cruz toda iluminada, mantive a curva e avistei a pista. Estávamos em casa. A 10.000ft o motor pegou.

Como não tinha certeza de nada (gato escaldado), mantive o motor nos 75% de RPM e, mantendo o perfil do tráfego de emergência, fomos para o pouso.

No solo constatamos os efeitos da pancada do gelo, nas primeiras paletas do compressor.

Naquele dia mais duas aeronaves tiveram experiência semelhante, se não me engano o Luzardo e o Milton *Juju*.

E a aeronave continuou voando por mais 39 anos, sem que se resolvesse o problema de gelo no motor. E continuou perdoando a ignorância de uma incompetente economia burra.

A Raia Luminosa

Mais uma revoada. Dessa vez reunimos 20 aeronaves para a formatura dos novos pilotos de caça em Fortaleza.

A idéia era seguirmos por esquadrilha para Salvador e lá reunirmos o *Grupo* e seguirmos para Fortaleza.



O grande dia chegou e começamos a decolar de Santa Cruz. O primeiro elemento da minha esquadrilha decolou e quando eu decolava de nº4, na ala do Souza Jr. (o Wiedemann estava de saco com ele), próximo da rotação, o compartimento eletrônico se abriu e a bagagem do *Vivi*, que estava naquela mala preta dos tempos de cadete, foi sendo despejada pela pista até o manguezal da cabeceira 22.

Segundo o Wiedemann, quem não fechou o compartimento com as bagagens foi o *Caju*.

Com o bagageiro aberto não se voa e como o elemento é *indivisível*, voltamos para o pouso. Reabastecemos e seríamos os últimos a decolar para nos reunir em Salvador. Isso se o *Vivi* conseguisse o mínimo de roupas para a viagem. O resultado é que recebi ordem para decolar sozinho e o Wiedemann decolaria mais tarde.

Com a espera, reunir em Salvador estava se tornando uma missão impossível e não deu outra: quando pousamos o *Grupo* já estava dando a partida e o pior, os caminhões-tanques já tinham retornado para o aeroporto, do outro lado da pista.

Agilizamos ao máximo para tentar interceptar o *Grupo* na chegada a FZ. Queríamos participar da Raia Luminosa, formatura em diamantão com todas as luzes acesas e com a quinta esquadrilha, agora com dois aviões, servindo de rabo para a Raia, coisas do Ribeirinho.

O *Grupo* deveria chegar no lusco-fusco e isso era um dos motivos para não haver atraso, o outro seria a recepção de fim de curso, sempre aguardada pelas unidades visitantes. Deveria sobrevoar a cidade e a pista e então pousar. Mas não foi bem isso que aconteceu.

Durante a descida, o *fumaceiro* Ribeiro, elucubrava uma boa surpresa para todos. Chegou alto, embalou sobre a cidade e comandou - "Atenção, Grupo de Caça, preparar para o *looping!*" - e puxou. Não deu tempo nem para respirar, foi aquela *bangornada* geral, mas todo mundo ficou...

Todos mantiveram as posições até a vertical, da vertical para o dorso alguns começaram a despencar e outros a espirrar, alguns mantiveram a posição e todos se reuniram para a passagem sobre a pista.

Quanto a mim, só fui reunir no cafezinho, mas ouvi tudo no canal tático.

O Quatro Está Sempre Atrasado

Já em Anápolis, troquei o Xavante pelo Mirage, mas apesar de fazer parte da turma vibrante dos supersônicos, sempre que podia piruava um voo no AT-26, ora quando vinham a Anápolis contribuir com a instrução dos controladores, ora quando íamos a Fortaleza para o Tiro Aéreo.

Não me recordo em que ano que fomos. Mas, dentre os muitos que fomos prestigiar, a formatura dos novos caçadores, lembro-me de uma formatura de muitos Xavantes, talvez uns 24, um verdadeiro Jesus-está-chamando, em que, num desfile primoroso, um determinado nº4 insistia em atrasar.



Foram várias as passagens sobre a pista e o famigerado quatro recuperava a posição e de repente voltava a atrasar.

Quando todos pousaram identificamos o atrasado: era o Hugo! Foi aquela gozação.

Depois que todos "mangaram do minerim", ele abriu o sorriso e com a maior cara de pau declarou: - Quería ver um de vocês manter a posição com o motor apagando daquele jeito!

Moral da história, o cara manteve-se em forma reacendendo a máquina a cada *flameout* do motor.

- Cara, porque não abandonou e pousou? – perguntamos.

- Minhas outras opções eram boas: pousar em emergência e, se não desse, proa do mar e ejeção - disse tranquilo.

Na realidade, só o Xavante poderia oferecer a opção do pouso de emergência. Seu planeio de 11/1 era espetacular. Durante a instrução essa possibilidade era treinada a partir da área de instrução, configurando a aeronave para simular uma parada de motor. Mas, embora errado e passível de

punição, tinha gente que para impressionar principiante treinava com o motor cortado, só reacendendo quando no tráfego de emergência.

Verticalizando o Oito

Depois dos seis anos em Anápolis, no final de 79, comandi a minha espiçada para Fortaleza. Com a morte do Fleury, fecharam-se as portas para a minha volta ao Grupo de Caça. No 1º/14Gav também não tinha aliados e para continuar voando caça, só voltando para a instrução no 1º/4Gav. Mesmo assim só para a base, onde ainda tinha uma vaga para major.

O pessoal da base voava muito no esquadrão, mas tinha que cumprir o horário estipulado. Ou voava na madrugada, na hora do almoço ou depois do expediente. Depois do expediente era o horário de maior concentração do pessoal da base. E foi nesse batente que voltei a tomar gosto pelo Xavante.

Com a experiência adquirida em uma aeronave muito mais exigente, voar o Xavante era puro prazer. A nobre função de instrutor nos ensinava a cada manobra dos alunos. A cada voo se descobria o que a aeronave podia ou não fazer.

Foram quatro anos de bons voos.

Uma vez, estava ainda em Anápolis, o Milton *Juju* me contou sobre um certo oito vertical que havia feito. Nunca vira aquela manobra, fiquei intrigado e ao final de uma instrução, comecei a ensaiar o oito em altitude.

Como não tinha nenhum parâmetro para 420kt e fiz a primeira perna sem carregar altura. Desfiz no horizonte e comecei a 240kt e à medida que a velocidade baixava, vertical baixei o flap para *takeoff* e continuei onde passei com 100kt e *flaps full*. Sem tirar Mirage, comecei a aumentar a puxada à medida que ganhava velocidade. Flaps em *to*, cheguei no horizonte com 220kt, terminando a cabeça do oito. Inverti para a última perna recolhendo os *flaps*, terminando acima da altitude de início.



iniciar, embalei o avião para muito no *G*, queria ganhar segunda perna com uns ia diminuindo a puxada. Na suavemente até o dorso, o motor, experiência de

Estava satisfeito, mas nem tanto. Na final para o *pelloff* pedi para a torre uma passagem baixa na pista e executei o oito a partir do rasante, no través do esquadrão. A baixa altura o oito foi mais fácil de fazer. Alguns viram e outros não, mas só voltei a repetir a manobra em altitude para não provocar a tenentada.

Mais uma vez o AT-26 me surpreendeu com sua maneabilidade. O Bittencourt era o meu aluno no dia.

As Mil Horas de Caça

Quando aceitei ir para a Base Aérea de Fortaleza, aceitei porque era a última alternativa para continuar voando na aviação de caça.

No ano seguinte quando o Ten Cel Salazar me convidou para ser o seu operações, dei graças a Deus por ter passado um ano dando instrução e me interagindo da rotina do esquadrão.

Uma das primeiras medidas que tomei foi mudar a maneira de como o eram comemoradas as mil horas de caça pelos novos instrutores.

Sempre me assustou aquele voo solo, com direito a vitrine, que o caçador ganhava para comemorar as suas suadas mil horas de caça. Na maioria das vezes o cara se empolgava demais e acabava dando e levando susto nas suas manobras exacerbadas.

Com a concordância do comandante, estipulei que o voo das mil horas seria feito em esquadrilha com o novinho puxando três veteranos na ala. Normalmente os veteranos eram os mais antigos do esquadrão.



O Salazar e depois o Paulo Pinto raramente voavam e os mais assíduos eram eu, na ala esquerda, o Hugo na direita e o Ribeiro (Cioba) de ferrolho. O Sandim (BQ 65) era o reserva que substituiu o Hugo e depois o Ribeiro quando foram para o Paraguai.

Embora a responsabilidade de ter os S do esquadrão na ala, não descartava a audácia da liderança dos novos ases. Quando na *vitrine*, alguns faziam de tudo para que um de nós saísse da formação. Nunca conseguiram. E não era só a experiência dos alas, mas também a excelência do AT-26 para esse tipo de voo. Tanto que nessa época surgiu em Natal a Esquadrilha *Alouette*, fazendo coisas espetaculares com o Xavante.

A Harmonização e a TAC

Em um determinado Torneio da Aviação de Caça em SC, estava de reserva na Esquadrilha que iria disputar a Prova de Bombardeio Picado (BP).

Essa prova consistia em uma Navegação a Baixa Altura (NBA) pelo vale do Rio Paraíba do Sul, contornando a Serra dos Orgãos, até próximo de Campos dos Goitacazes, com posterior ataque de BP a um alvo, caixa padrão do COMAT, montado em terreno de Marinha.

Com a pane do nº2 aguardei o juiz subir no meu avião e dei a partida. Durante o táxi, com o visor funcionando, desconfiei que o *pipe* estava ligeiramente deslocado para a esquerda. Como nada podia fazer sem prejudicar a missão, resolvi que visaria o lado esquerdo do alvo, na esperança de acertá-lo.

Após o Ponto de Início da Navegação, durante a primeira perna para interceptar o vale do Paraíba, o líder, vislumbrando o nível mais alto do vale, esqueceu de manter a altura máxima do terreno e ultrapassou os 500ft, em que pesem todas as minhas discretas tentativas de chamar-lhe a atenção sem alertar o juiz.

O restante da navegação foi primoroso e de grande emoção. Havia uma camada de nuvens sobre o vale, muito baixa, o que fez todas as outras esquadrilhas seguirem uma navegação alternativa, que a meu ver deveria ter sido impugnada, haja vista o nosso sucesso na navegação. Trocávamos de básica para diamante e até cobrinha, conforme o espaço disponível.

Ao final do vale, livrando as montanhas da Serra dos Orgãos, viramos quase 180° e deixando Campos à esquerda e seguimos a base da montanha. Já do outro lado do vale, na proa para o nosso PIB (ponto de início do *ballsing*), fomos nos posicionando para o afastamento necessário ao emprego das bombas.

O nº1 tentaria o HSO (hora sobre o objetivo), no caso, o impacto das bombas, independente dos acertos no alvo. Acertar seria a função dos demais membros da esquadrilha.

Puxamos o *ballsing* sem avistar o alvo. Como era feito de pneus pintados de branco ao nível do solo, era comum só avistá-lo durante a subida. Notei o líder com muito ângulo e o alvo muito perto. Avisei ao resto da esquadrilha e girei para fora do alvo, como uma perna de trevo, a fim de diminuir o meu ângulo e deu certo. Enquadrei o alvo, colocando o *pipe* ligeiramente à esquerda e, na altura e ângulo corretos, comandeí o lançamento. O lançamento era um pouco complicado, pois requeria o dedilhar dos *push buttons* para sequenciar as bombas.



Havia visto que as bombas do líder foram longas e recuperei torcendo a aeronave para ver os meus impactos. Todas as quatro raspam o lado direito, fora da caixa. O visor estava mesmo desarmonizado.

Apesar dos meus avisos, os demais erraram suas bombas. Voltamos para SC frustrados e ficamos muito felizes com o segundo lugar, pois só o Grupo de Caça havia acertado o alvo e apesar do *fault*, conseguimos ser a melhor navegação.

Em que pese a derrota no BP, voltamos para FZ com o troféu da TAC, uma insatisfação com a nossa vulnerabilidade na harmonização e a deficiência da dispersão das bombas. Era mister conseguir uma solução para essas fraquezas e eu já tinha algumas idéias para minimizá-las.

Para o visor, consegui adaptar um sistema que havia no Mirage e que possibilitava conferir a harmonização a partir de valores pré-fixados, como por exemplo o ponto de zero *mills*.

Como no Mirage, cada visor teria uma tampa da lente colimadora com um pequeno furo que coincidiria com a posição do *pipe* à zero *mills*. Esse furo restringia a visão do "*pipe*" em um único ponto, que no caso do Mirage era uma parafernália colocada no nariz e alinhada com pontos fixos de medição da aeronave. No caso do Xavante, simplificamos e colocamos esse ponto pintado no parabrisa. Pronto, estávamos mais protegidos para os pequenos toques maldosos dos outros esquadrões.

Quanto às bombas, fizemos várias alterações nas empenagens, aumentando e diminuindo o arrasto, até chegarmos à dispersão adequada. Os ensaios, inicialmente, foram feitos no mar, eu de H-13 a cerca de 1.000ft, orientando o tráfego da aeronave e conferindo os impactos pela fumaça das detonações das bombas de exercício. Depois, em terra, conferíamos no tipo de alvo usado nas competições. Mais uma vez deu certo e nunca mais precisaríamos dedilhar os *push buttons*.

Também, no embalo, melhorei a harmonização dos foguetes, cujo *pod* era colocado sem harmonização e trouxe o ponto de convergência das metralhadoras para 800ft no Tiro Aéreo (TA).

O 1º/4ºGav sempre foi um esquadrão respeitado pelos seus pares, principalmente pela experiência dos seus instrutores nas diversas modalidades de emprego do Xavante. Agora ele era temido.

Coroamento da Instrução

Nos idos de 1978, o 1º/4ºGav formava os estagiários como líderes de esquadrilha e como coroamento dessa formação a dupla Millon e J.Carlos introduziram no final da instrução uma manobra, em que todas as missões ministradas eram aplicadas em um ambiente fictício de guerra.

Essa manobra foi crescendo à medida que ganhávamos experiência e quando fiquei responsável pela sua condução tínhamos um banco de dados respeitável sobre objetivos e pontos de controle, que todo início de ano eram levantados pelo 1º/10ºGav em missões de reconhecimento solicitadas por nós.

Havia tema de Manobra, país amigo, país inimigo, “OBA” (ordem de batalha aérea) e pastas de objetivos. Voávamos por todo o interior do Ceará realizando as diversas missões da Caça. Uma das mais penosas e empolgantes eram as missões LO-LO-LO.

Era tabu, naquela época, taxiar com o “canopi” preso no gancho, ligeiramente aberto. Aliás, a partida era dada com o “canopi” baixado e travado e só se abria o dito, após o corte do motor. Esse procedimento, sem dúvida, aumenta a segurança do motor ingerir objetos soltos na cabina, porém com aquele sol do nordeste a pleno, durante o taxi até a decolagem, passávamos por uma verdadeira sauna.

Quando a missão era de navegação rasante, a temperatura externa não baixava e o ar cond., mesmo com os motores a pleno, não dava conta de refrigerar, ele apenas enfraquecia a sauna.

O calor era tanto dentro da cabina que durante as decolagens, não raro, formava condensação nas saídas do ar, cuja principal era no para-brisa. A decolagem na ala era sempre problemática para aqueles que não abriam a torneira do “defrost”. Lembrando, as torneiras do ar cond. e “defrost” ficavam em baixo do painel, entre as pernas e atrás do “manche”.

Durante a navegação, com o motor em regime de cruzeiro a condensação do ar condicionado era menor e fechava-se a torneira do “defrost”, mas não adiantava, as luvas de couro ficavam molhadas, o suor escorria pelo rosto e o macacão de “nomex” encharcava. Após o pouso, ao abrir o “canopi”, tínhamos a sensação de entrar num ambiente com ar condicionado e a temperatura média de Fortaleza era de 31°.

Apesar de toda essa sauna, as missões LO-LO-LO eram as mais empolgantes de se fazer. Voávamos num raio de 240nm de Fortaleza, de maneira que nos servíamos de todo o interior do Ceará. A formatura de penetração rasante, apesar dos sacolejos e solavancos provocados pelo calor da proximidade com solo, nos dava certa facilidade para assimilar a paisagem enquanto caprichávamos na navegação.



Voando sobre o agreste nordestino, todo esse incômodo virava figurante dentro do maravilhoso cenário que desfrutávamos. A cada curva a paisagem mudava as suas nuances, as planícies alternando com os morros, rios e açudes. Cidades apareciam do nada, pobres na sua maioria, fincadas na poeira quase desértica do interior castigado pela seca.

À medida que chegávamos próximo do objetivo acelerávamos para a velocidade de ataque, às cartas de navegação eram substituídas pelas de maior escala e a ela se seguiam as fotos produzidas pelo reconhecimento. No ponto de dispersão a Esquadrilha se dividia e cada um passava a perseguir o tempo no ponto de início do “ballsing” . A partir daí o reconhecimento do alvo, o armamento ligado e o mergulho – cantado para melhor coordenação do “HSO” e a nossa segurança. Cada um em ângulos e segundos de lançamentos diferenciados.

Após o “rendez-vous”, o regresso era cauteloso devido às aeronaves inimigas que, quase sempre, surpreendiam a esquadrilha, interceptando a sua volta à base. Esses inimigos, normalmente se faziam reconhecer pelos “TPAs” (tanques de ponta de asas) pintados de vermelho ou utilizando os tanques subalares.

Como sempre a missão só termina no “debriefing”. Crítica onde todas as dúvidas e erros são esclarecidos para não mais serem repetidos no futuro. Cada missão cumprida era um momento gratificante que coroava um ano intenso de instrução cujo suporte era a polivalência do Xavante.

A Sobrevida

No início da década de 80, vários Xavantes começaram a atingir os 100% da sua vida útil. Com a finalidade de prorrogar essa vida, um programa do Parque de Aeronáutica do Recife, aprovado pela DIRMA (Diretoria de Material da Aeronáutica) e onde, a troca das longarinas das asas foi o item principal para o avião continuar voando. Porém, agora, usava um fadigômetro que, de acordo com a carga de esforço a que era submetido, penalizava o seu tempo extra de vida.

Todos nos conhecemos o “pau de sebo” na linguagem aeronáutica. Normalmente ele se refere às horas de voo e o piloto mais voado ocupa o seu topo. No 1º/4º Gav nós criamos um segundo *pau-de-sebo* e este era penalizante. Quem estava no topo era quem mais devia, pois se tratava de uma maneira de reduzir o excesso de carga *G* gerada pelos nossos agressivos caçadores.

A velha Coca-Cola era a moeda dos infratores e para isso, para cada vez que se ultrapassasse os 6G, uma Coca-Cola era devida. Para quem ultrapassasse os 7,33G, para cada vez devia-se uma caixa.

Nos voos de duplo comando a penalidade valia para os dois, independente de quem estivesse pilotando. Como, normalmente, o instrutor ocupava o assento traseiro, uma de suas atribuições, principalmente nos duplos de combate, era a de ser um limitador ativo e não deixar o estagiário ultrapassar os 6G. Ultrapassar a carga máxima de 7,33G penalizava a aeronave em muitos pontos da sua vida útil, além de provocar a sua indisponibilidade até que passasse nas medições da manutenção.

Na fase de combate, os instrutores, além dos duplos, ainda tinham que ser os oponentes e, no caso de 2 contra 1, ou liderava, ou dava o duplo, ou era o suporte. Para isso, a nossa carga de combate era 3 por 2, isto é, 3 voos num dia e descansava com dois voos no outro dia. No início era duro ver a carga de *G* no acelerômetro e prestar atenção ao combate, mas com o tempo era possível segurar os 6G sem apagar.



Esses Xavantes mais idosos eram tratados com carinho pelo Parque de Recife e quando atingiam certa idade, saíam da instrução e eram trocados por outros mais jovens dos esquadrões operacionais.

Devido a essa forma inteligente de tratamento e acompanhamento das aeronaves, os Xavantes foram desativados em dezembro de 2010. Porém, o CTA (Centro Tecnológico da Aeronáutica), terá três aeronaves voando até 2015, um deles, o 4462, pintado com o símbolo de trunfos da minha época e o primeiro totalmente fabricado na Embraer.

Água no Combustível

Devido ao pequeno calibre das tubulações de combustível, principalmente as do TPA, o nosso Xavante era sensível a água no JP1. Enquanto o F-5 usava o Prist, anticongelante, e o F-103 não sofria desse mal, o nosso AT-26 dependia dos testes feitos no solo pelo fornecedor.

Após reunião no COMAT (Comando Aerotático), eu e o Mauro decolamos no final da tarde para um pouso técnico de reabastecimento em Salvador. Decolamos noturno para Fortaleza com o Mauro pilotando e eu de saco na nacele traseira.



Normalmente os tanques subalares eram consumidos durante a subida e logo após o bloqueio de Paulo Afonso notei que o combustível do tanque de fuselagem começava a baixar. Checados os indicadores da nacele dianteira e traseira, a nossa primeira desconfiança foi a de não terem reabastecido a aeronave corretamente. Porém, essa hipótese logo foi descartada quando notamos que os indicadores de transferência de combustível ainda mostravam TPA (tanques de ponta de asas) cheios. A conclusão mais óbvia era a de gelo obstruindo as válvulas de transferência dos TPA.

Cogitamos descer em Paulo Afonso, mas o aeródromo só operava diurno. Na mesma hora pedi a proa de Aracajú que estava no nosso través e no ponto ideal de descida a luz da bruxa acendeu (luz de baixo nível de combustível). Começamos a refazer as contas, mas conforme íamos descendo o combustível dos TPAs começou a fluir e encher o tanque de fuselagem. A luz da bruxa apagou e após novas contas já podíamos chegar a Maceió e para lá solicitamos uma nova autorização.

Embora o combustível estivesse fluindo para o tanque de fuselagem, voávamos em um nível bem mais baixo e já não dava mais para seguirmos para Fortaleza. Mas Recife era possível e lá, teríamos o apoio do Parque de Aeronáutica, se fosse necessária alguma manutenção.

Chegamos no Recife com os TPA pela metade, dava para ver a marca transpirada do meio para baixo dos tanques. O mecânico que nos atendeu não era especialista em combustível e teríamos que esperar por alguém acionado em casa, o que poderia demorar um bom tempo. Como Fortaleza estava a uma hora do Recife, resolvemos abastecer somente os subalares e seguir sem depender dos TPA. Em Fortaleza foi detectada água no combustível remanescente nos tanques de ponta de asas.

Essa era uma falha no sistema de combustível do Xavante. Mas, por nossa culpa, de não ter pedido o teste em Salvador, complicamos a nossa viagem. Graças à benevolência da aeronave, em transferir o pouco de combustível que precisávamos, conseguimos sair ilesos.

A Solidão da Madrugada

Desta vez desejei que o Xavante fosse um Mirage. Em 28 de junho de 1983, por volta das 23 horas, recebi um telefonema da minha mãe, que, chorando, me informava a internação do meu pai no Prontocor. Com mais detalhes da gravidade da situação, incomodei o meu comandante e pedi um avião para ir ao Rio o mais rápido possível.

Cheguei na pista com a manutenção abastecendo o Xavante. Pedi para encapar a cadeira de trás, conferi as capas de pernoite e as latas de óleo a bordo. Pedi para o oficial de operações engrenar o reabastecimento em Salvador, fiz o plano de voo e decolei por volta de 1h solo para o Rio.

É sabido que o piloto de caça é um solitário, mas nunca estive tão só quando naquela madrugada. A cabeça navegando a mil em seguindo seu curso comportado e presente a máxima de voar. Agradeço ao meu pai que me deu que me ensinaram as técnicas, à outras paradas e o avião dócil. Mais uma vez se fez instintivamente o avião. a vocação, aos meus instrutores minha família que me deu a confiança e a Deus que me deu o dom de voar com os sentidos, com a intuição e com o coração.



Fiz um *pitstop* em Salvador e prossegui para o Rio. Noite escura e estrelada com a rota sendo balizada pelas luzes de um DC-10, em nível mais alto. A aeronave se comportava maravilhosamente, acho que a *Manu* escolheu um bom avião para a viagem. O tempo começou a mudar no Espírito Santo e durante a descida fui vetorado para interceptar o procedimento da pista 22 de SDU. Como a pista em uso era a 02, devia arremeter na Ponte Rio Niterói e prosseguir no tráfego visual para a outra cabeceira. O nevoeiro estava brabo e nunca tinha feito esse tipo de tráfego. Passei apertado entre as nuvens e os morros de Santa Teresa, mas graças a Deus não precisei seguir para outro aeródromo. Pousei no Santos Dumont por volta das 5h15, acho que fui o último a pousar devido à neblina que se formava na boca da barra e só pousei porque confiei na capacidade do Xavante em manobrar muito próximo da pista. Preparei o avião para o pernoite, me troquei no COMAR III (3º Comando Aéreo Regional) e segui para o hospital.

Papai nos deixou às 5h15 da manhã. Parece que só descansou após eu ter pousado. No táxi, quando na rua Dr. Satamine, deparei entre núvens, com a cabeça deitada do gigante de pedra formado pelos morros da Tijuca, ali tive a sensação que papai viera a falecer. Cheguei ao Prontocor às 6h30, foi muito tocante ver mamãe correndo até mim e me dar a notícia. Chorei muito ao vê-lo no leito, impávido e sereno como sempre foi enquanto dormia.

Márcia me contou que exatamente às 5h15 acordou em Fortaleza e viu papai com a nossa pequena Ana no colo, ambos sorrindo como a dizer que tudo estava bem. Há que se acreditar na nossa próxima vida aonde iremos nos reencontrar.

Dois dias depois, eu e o Xavante, voltamos para FZ.

Os Aviões Emprestados

Quando fui transferido para Fortaleza, o 1º/4ºGav era muito mais que um esquadrão, muito mais do que um grupo, mais até que uma ala. Naquela época o 1º/4ºGav mais parecia uma brigada. E foi assim pelos quatro anos que por lá servi.

Tínhamos duas turmas de estagiários, a mais moderna, oriunda do Curso de Caça de Natal, fazendo liderança de elemento e a mais antiga iniciando o seu segundo ano em Fortaleza, fazendo liderança de esquadrilha. Isso perfazia mais ou menos 60 estagiários. Somando-se os instrutores, totalizava cerca de aproximadamente 100 oficiais aviadores.



A nossa dotação de aeronaves girava em torno de 30, com uma disponibilidade de mais de 16 por dia. Apesar de um déficit de motores em torno de seis a oito, a manutenção ralava muito, mas mantinha no pátio o pedido do setor de operações. Iniciava-se o ano de instrução com o *manete a pleno*, as saídas começavam na madrugada e terminavam depois das dez da noite. A máxima de que, com os desligamentos no decorrer do curso, os atrasos iam se corrigindo, não era verdadeira, pois a unidade estava comprometida em aproveitar ao máximo cada estagiário.

Esse comprometimento que começou homeopaticamente no comando do Salazar, atingiu o seu máximo no comando do Paulo Pinto. Com o aumento das missões de revisão, havia um acréscimo nas horas/piloto, que não estavam previstas. Em consequência, os voos nos sábados passaram a ser rotineiros, mas mesmo assim começaram a faltar dias no calendário para se fechar o programa de missões. O que fazer, se o volume de missões aumentava em vez de diminuir com os desligamentos?

Eis que surgiu uma boa idéia no esquadrão e Paulo Pinto, mui amigo de Murillo Santos, comandante do CATRE, conseguiu alguns aviões emprestados para aumentar o nosso número de saídas e corrigir o inchado programa de instrução.

Sabíamos que os estagiários de Natal paravam a instrução de voo em setembro e iniciavam o Curso de Tática Aérea ministrado pelo GITE (Grupo de Instrução Terrestre). Nesse período, a maioria das aeronaves de Natal só voava para manutenção e como o comandante do CATRE, também, havia abraçado a causa do desligamento zero, começamos a receber uma dotação extra de mais ou menos 10 aviões, que deveriam ser trocados toda semana.

Alguns desses Xavantes emprestados faziam parte da Esquadrilha *Alouette* e vinham pintados a caráter. Também alguns ainda tinham óleo para a fumaça. Uma vez, quando fui ao estande de Aquiraz para uma missão de TT (tiro terrestre), fui de *Alouette* e após o tiro resolvi sacanear o *Barrica* (controlador de tiro), acionando a fumaça durante a recuperação.

- Fogo! Fogo! Você pegou um ricochete e está saindo fogo do motor – dizia o *Barrica* apavorado.

- Acionei o extintor – respondi cortando a fumaça.

- Parece que funcionou – respondeu, sem lembrar que o Xavante não tem extintor!

No ano de 1983, além das aeronaves também vieram as horas e com a experiência do ano anterior batemos o recorde de horas voadas no esquadrão que, acredito, não mais será batido.

Bombardeio em Maxaranguape

Fortaleza, até o início da década de 80, ainda abrigava em seus paióis bombas de 250lb e 500lb da Segunda Grande Guerra. Essas bombas estavam sendo preservadas como reserva de guerra da FAB e, em que pesem os cuidados tomados com a sua preservação, as bombas começaram a apresentar sinais perigosos de deterioração.

A FAB contratou uma empresa que se interessou pelo serviço de retirar o conteúdo de “trotil” das bombas, deixando as carcaças para um futuro (e duvidoso) aproveitamento. Isso feito, muitas bombas que passaram no crivo da vistoria teriam que ser empregadas, em curto prazo, para não serem condenadas em futuro próximo. Como consequência, chegou a ordem de emprego do armamento, em bom estado, em prol da experiência dos pilotos do 1º/4ºGav.

Maxaranguape era o estande e para isso deveríamos deslocar para Natal aeronaves e armamento. Os pilotos cumpririam um revezamento, de acordo com o número de saídas por bombas e sem perder o seguimento da instrução em sede.

No primeiro dia de emprego, fiz questão de ser um dos controladores, muito mais para checar o andamento das missões do que propriamente controlar o tráfego dos lançamentos. No estande havia marcação (alvo) para o emprego de armamento real e que ficava no prolongamento do *bingo*, cerca de aproximados seiscentos metros das torres, uma delas a de controle do tráfego.



Com tudo pronto começamos as surtidas. Tudo ia muito bem até que o líder da terceira esquadrilha do dia caiu no mergulho para o alvo errado. Apontou para o *bingo* (alvo para as bombas de exercício), que fica cerca de menos de cem metros das torres. Imediatamente notei o erro e mandei abortar o

passa. Nenhuma resposta, nem atitude! Saí, eu e mais dois, para trás da torre, continuando a berrar pelo rádio – Aborta! Aborta! Aborta!

Acho que no momento do lançamento a fixação do alvo se desfez, a ficha caiu e ao invés de lançar as bombas, a aeronave recuperou e uma voz sepulcral saiu do rádio: “Ás d’ouros abortando!”

Reservo-me o direito de não dizer o nome do líder, *novinho*, mas, num papo informal com o gajo, tenho quase certeza de que ele abortou por não ter ligado corretamente o painel de armamento do avião.

Mais uma vez o espírito do nosso guerreiro Xavante se fez presente evitando um mal maior.

Manobra em Boa Vista

Em meados de 1983, fomos designados pelo COMAT para apoiar o Comando Militar da Amazônia em uma manobra no terreno em Roraima. Quem veio de Santa Maria, do coração do Rio Grande, podia dizer que estava voando em pleno verão do Pampa Gaúcho. Para essa missão, seguimos com dois aviões armados com as metralhadoras .50 e o 1º/10ºGav com uma aeronave e o *pod* de reconhecimento foto. Pelo 1º/4ºGav fomos eu e o Hugo, pelo 1º/10ºGav foram o Hecksher e o Nodari.

Durante o nosso deslocamento o Hugo ficou em pane em Manaus e após pedirmos socorro para FZ prossegui sozinho para Boa Vista. O Marcelo e o Nodari já estavam lá. A nossa presença era necessária para o apronto do exercício, que seria realizado no dia seguinte.



Durante esse apronto soubemos que a nossa navegação seria feita em cima de um mosaico semicontrolado, pois não havia cartas de navegação do setor. Com pequenos erros de montagem as fotografias eram excelentes e logo identificamos pontos marcantes no terreno, que passaram a serem as nossas estradas para o interior do estado.

Além disso, eu e Mamão quadriculamos o mosaico e passamos a voar por coordenadas da quadrícula. O nosso entrosamento ficou tão bom que, em certas missões, enquanto ele voltava do reconhecimento e eu ia para o ataque, as informações eram passadas durante o voo e os infantess eram pegos com as calças nas mãos.



No segundo dia da manobra o Hugo chegou. Para não perder tempo, assim que o socorro chegou a Manaus com o Machado e o mecânico, ele trocou de avião e seguiu. Agora voávamos por elemento cumprindo as missões préprogramadas ou de alerta. Quatro olhos agora, funcionando melhor do que dois.

No terceiro dia interceptamos o Bandeirante proveniente de Manaus com a comitiva do Comando Militar e o fizemos utilizando um método que não consta na nossa doutrina, mas que, com três aeronaves, eu, o Hugo e o Hecksher, se revelou eficaz para o que dispúnhamos. Montamos uma espera em círculo sobre a radial de aproximação de Boa Vista, onde tínhamos pelo menos uma aeronave com os olhos voltados para o setor de entrada do Bandeirante na terminal.

Uma vez interceptado, entramos em formação Diamante com o Bandeirante, em que o ferrolho era o Mamão. Após uma passagem baixa abandonamos, esperamos o pouso do Bandeirante e fizemos uma pequena alegria para as autoridades com *loopings* e *tonneaux*.

No dia seguinte realizamos uma demonstração de TT (Tiro Terrestre) em alvo sobre o terreno, onde dei carona para o Figueiredo da turma de 62, na época no COMAT. Ele, como intendente, nunca havia feito um vôo de Xavante e muito menos numa missão de tiro real. Após identificar o local da platéia e o eixo indicado pelo CAA (Controlador Aéreo Avançado), começamos a destruir os alvos com munição TPI (traçante, perfurante e incendiária), misturada, 4x1 com a inerte. Tudo ia bem quando no segundo passe a metralhadora direita parou obrigando-me a usar o pé direito nos demais passes, para corrigir o arrasto da metralha esquerda. Para deleite do Figueiredo eu não errei uma.

O Nodari, que revezava as missões de Reconhecimento com o Hecksher, um belo dia, não interpretou adequadamente o mosaico e foi parar na Venezuela, fazendo um reconhecimento, com várias passagens rasante, na pista de Santa Helena que confundiu com a de Pacaraima 7km mais ao sul e no território brasileiro.



Por outro lado, eu e o Hugo avistamos um helicóptero, no caso um UH-1H, percorrendo os marcos de fronteira entre o Brasil e a Venezuela, próximo do BV-8 e, pensando ser um dos nossos, caímos de pau até o Hugo reconhecer o crachá da Força Aérea Venezuelana. Mais tarde esse Helicóptero pousou em Boa Vista com uma delegação mista de brasileiros e venezuelanos que delimitavam a linha de fronteira e fomos falar com os pilotos. Qual foi a nossa surpresa quando ele nos havia confundido com aviões da Guiana (inglesa), que haviam abatido um pequeno avião de garimpo da Venezuela semanas antes, na fronteira leste.

Todo regresso de missão era puro prazer. Voávamos descontraídos apreciando a natureza naquilo que ela tem de mais belo, a sua selvagem virgindade. A manobra foi espetacular como aprendizado e conhecimento daquele Brasil rico, esquecido e desvalorizado pelos governantes desse País. Hoje, as queimadas, voluntárias ou não, arrasaram grande parte do paraíso de fauna e flora que eu pude ver nas asas do Xavante.

Vapt e Vupt

No COMAT, em 1984, participei do planejamento e da execução da Operação Órion como DPAA e adjunto de operações. Com a finalidade de executarem ataques diurnos e noturnos a Anápolis e seus arredores, algumas unidades foram desdobradas em vários aeródromos, como no caso do 1º/4ºGav em Uberlândia. O 1ºGpAvCa, como cumpria parte do seu esforço para a Defesa Aérea, passou a disponibilidade do COMDA e foi reforçar a defesa em Anápolis.

Citei essas duas unidades, pois suas aeronaves foram as protagonistas da incrível e bizarra ocorrência que passo a contar.

No início da noite, em um céu que brigadeiro nenhum reivindicaria para si, um elemento a postos de F-5E foi acionado para uma PAC (patrulha aérea de combate) e interceptar alvos de oportunidade, haja vista que as detecções estavam ocorrendo muito próximas dos alvos e havia muita missão de engodo para saturar e confundir a Defesa Aérea.

Num dado momento, o líder dos F-5E sugeriu a separação do elemento devido às dificuldades que estavam enfrentando com o mau tempo e a manutenção da formatura cerrada versus a concentração nos radares de bordo. Ressalto que os F-5E não tinham nenhuma automação que facilitasse a interceptação. A sugestão foi aceita e as aeronaves passaram a agir em setores diferentes da área a ser defendida.

Enquanto o líder interceptou um Boeing 737 da Vasp próximo a Brasília e foi recolhido, o seu ala estava sendo vetorado para um elemento de AT-26 nas cercanias de Goiânia e após o seu engajamento na interceptação também foi recolhido.

O elemento do 1º/4ºGav voava com o mínimo de luzes para o seu objetivo, o ala apagado e o líder com as de navegação em *dim*, quando de repente o ala sentiu um tranco por trás e começou a rodar descontroladamente no seu eixo.

Após algumas tentativas, como o avião foi ganhando velocidade, ele conseguiu se reestabilizar. Boca no trombone e a vetoração foi imediata para pouso em Anápolis, mas quando ele começou a reduzir a velocidade para baixar o trem de pouso, o avião voltou a girar. Pronto para se ejetar, deu motor, ganhou velocidade e voltou a se estabilizar. Imediatamente, deu o trem e prosseguiu veloz para o pouso. No toque, a aeronave inclinou e o TPA arrastou na pista, até que seu peso suplantou o torque e ele pode frear normalmente. Ao estacionar todos viram o que parecia impossível: o Xavante estava sem a deriva! O leme tinha sido cortado pela raiz.

Não foi preciso muita conjectura para saber o ocorrido. Segundo o relato do interceptado, após o tranco por trás ele conseguiu avistar as duas tubeiras do F-5E passarem por cima da sua cabeça.

Uma vistoria rápida nos dois últimos F-5E que pousaram foi o bastante para encontrar a prova que faltava. No bordo de ataque e no intradorso da asa direita do ala, bem como no profundor direito, havia sinais de arranhões e tinta verde e só isso. Nada mais aconteceu ao F-5E.

Perguntado ao piloto se não havia visto o Xavante ou sentido a batida, ele respondeu que nada vira apenas sentiu como se tivesse passado por um *remu*.

O grande erro que provocou o ocorrido foi a não manutenção da separação de 2.000ft de altura, no caso de não se ter contato visual com o alvo.

Como consequência desse fato, várias recomendações de Segurança de Voo foram feitas à Defesa Aérea, ao COMDA, ao COMAT e o treinamento de interceptação dos F-5E foi incrementado.

Mais uma vez o Xavante se fez valente e trouxe o seu piloto para o solo.

Ah! Por que o *vapt vupt*? Ora, pois foi assim que ficou conhecida a interceptação *prestobarba*.

A primeira faz *vapt (asa)*, a segunda faz *vupt (profundor)* e *tchan, tchan, tchan, tchan!*

A Carona

Logo que cheguei ao COMAT, além de adjunto de operações assumi o cargo de chefe da DPAA (Departamento de Prevenção de Acidente Aeronáutico) e como tal fui a diversas reuniões de segurança de voo. Uma delas, convocada pelo COMGAR (na época Comando Geral do Ar) em Natal, iria tratar de vários itens relacionados com o Xavante.

Como as nossas unidades de Santa Maria iriam comparecer, a OFRAG (Ordem Fragmentária) previa a carona para o representante do COMAT, quando no pouso técnico no Rio de Janeiro.

Como já estava voando no Grupo de Caça, usei o meu equipamento e levei a minha bendita pasta de navegação.

Decolamos de Santa Cruz rumo a Salvador, pouso obrigatório para o reabastecimento. Sabíamos que havia uma frente fria chegando no aeródromo, mas com o ILS (Instrument Landing System) operando nos dava total tranquilidade. Porém... ao passarmos por Ilhéus conseguimos um boletim atualizado do aeródromo, que informava estar chovendo canivetes em cima da pista. O momento para decidir era aquele, pousar em Ilhéus e esperar as coisas melhorarem em Salvador, ou prosseguir confiando no ILS e na melhoria das condições meteorológicas do aeródromo.

No ponto ideal de descida, já em contacto com o Controle Salvador, soubemos que um vento muito forte do sul estava deslocando o CB (Cumulus Nimbus) para o norte e que a chuva havia diminuído. Devido à baixa visibilidade ainda reinante teríamos que fazer o procedimento para a pista em uso, que era a 17.

As condições haviam melhorado, porém não mais iríamos ter o conforto do ILS na aproximação. Passei a mão na bendita pasta de navegação e saquei todos os procedimentos de Salvador, inclusive o ADF (Automatic Direction Finder) da pista 17 e coloquei na prancheta de perna.

Durante a descida, na ala, o meu piloto pediu se eu podia manter a posição enquanto ele preparava a sua prancheta com o procedimento requerido. Como havia deixado de voar o Xavante há pouco tempo, foi tranquilo manter a posição e até chegar mais perto, para não perdê-lo de vista, quando entramos num instrumento pesado.



Já estava quente na posição quando o meu piloto ficou pronto para assumir os comandos. Mas, quem disse que eu devolvi? A coisa estava prá lá de braba, pulávamos mais que cabrito novo e o avião do líder teimava em sumir e reaparecer. Confiando na experiência do seu ex-instrutor, o piloto se resignou e passou a acompanhar e informar alguns pontos do procedimento.

Chegamos ao ponto crítico e nada de ver a pista. Não dava mais para prosseguir para Ilhéus, o jeito era arremeter para novo procedimento e arremetemos. Durante a arremetida proa sul, consegui vislumbrar no setor sudeste a cabeceira da pista 28. Cantei visual com a 28, mandei o líder me seguir e entrei rasante na perna do vento. Cavalo encilhado não se deixa passar.

O vento era muito forte de través e informei ao líder que aumentasse uns 15kt na velocidade final e viesse embalado até o toque. Vim torto, sacudindo, mas com o avião na mão. Praticamente pousei com a roda do lado do vento e sustentei a inclinação enquanto o avião pode. Como a pista de Salvador é grande pude dosar o freio e controlar a aeronave. O líder pousou em seguida com sucesso.



Só quarenta minutos depois o tempo começou a abrir e a pista voltou a ser a 10. Com as aeronaves abastecidas, prosseguimos para Natal.

Eu poderia ter sugerido o pouso em Ilhéus e depois seguir direto a Natal, mas aí seria pedir muito aos novinhos que queriam mostrar capacidade ao seu antigo instrutor. Poderia também ter tomado a decisão e mandado o elemento pousar em Ilhéus, mas aí eu teria ultrapassado as prerrogativas de um carona.

Posfácio

Bem, acho que as minhas principais memórias do Xavante estão aí. Tenho certeza de que quando encerrar essas crônicas muitas outras serão lembradas.

Peço desculpas se omiti ou destorci algum fato, mas o objetivo foi contar a estória o mais próximo possível da história.

Agradeço ao meu irmão Vieira pela prestimosa colaboração na revisão dessas crônicas.

Alberto *Bidon* Côrtes – Jambock, Jaguar e Mestre Pacau.

