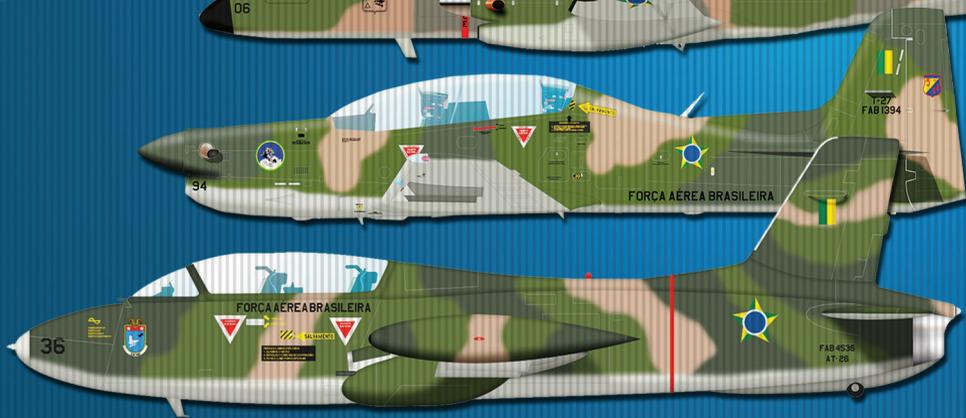
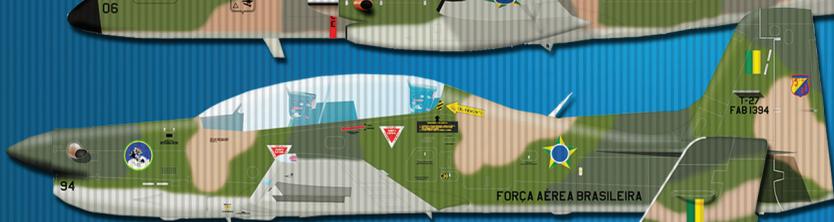
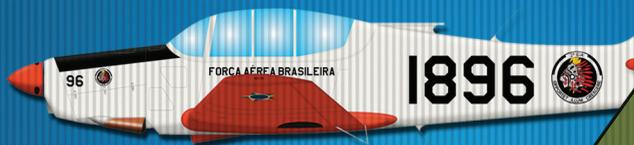


CATRE

Nº 63 O TRAMPOLIM DAS ÁGUIAS



CATRE

O Trampolim das Águias



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2021

FICHA TÉCNICA

CATRE
O Trampolim das Águias

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Autor

1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro
PAME-RJ

Rio de Janeiro

2021

Apresentação

Não há espaço para erros na aviação. Dominar os ares não é tarefa fácil. Adquirir a perícia necessária para subjugar uma aeronave de enorme peso, voando a alta velocidade e altura extrema, exige perícia específica e treinamento adequado. Esta realidade é intensificada ao considerarmos os pilotos militares. A linha entre o sucesso e o fracasso da missão é tênue e cada tomada de decisão, realizada em poucos segundos, é crucial.

A especialização desses pilotos, portanto, é extremamente importante. Exige-se o mais alto nível de aproveitamento ao aprender as técnicas necessárias. Portanto, devem ser ensinadas com qualidade e rigor. Cabe ao instrutor estar bem preparado tanto para atender às necessidades de refinamento e atualização das técnicas, quanto para inovar, elaborando novas manobras e exercícios mediante a evolução tecnológica das aeronaves e das estratégias militares relacionadas ao voo, mesmo diante de toda e qualquer adversidade.

Quem seria responsável por manter o alto padrão de especialização dos pilotos da Força Aérea Brasileira?

Para atender às demandas de formar e treinar pilotos com o padrão exigido, o Ministério da Aeronáutica criou, no dia 1º de janeiro de 1974, o Centro de Aplicações Táticas e Reacompanhamento de Equipagens (CATRE), onde os Aspirantes a Oficial Aviador, recém-formados na Academia da Força Aérea (AFA), cumpriam o seu Estágio de Formação Operacional, participando do curso de Formação de Piloto de Combate e do Estágio Funcional.

Durante a sua trajetória, a Organização mudou de nome várias vezes, mas manteve a sua essência: entregar para as unidades operacionais oficiais aviadores aptos a desempenhar, com excelência, as suas atribuições como pilotos e como membros eficientes dos esquadrões aos quais pertencerem.

O salto qualitativo a eles proporcionado – O TRAMPOLIM DAS ÁGUIAS – é proporcional às necessidades e exigências de uma Força que se renova e evolui a cada passo.

Esse ser vivo, nascido em 1974, cresceu, tornou-se adulto e vive ainda hoje, com outra denominação e mais completo, mas continua transformando jovens aviadores em profissionais do mais alto quilate. Essa caminhada atesta que a idéia e a concepção foram brilhantes.

Agora, apresentamos aos leitores o resultado de um trabalho de pesquisa, onde as belas lembranças dos anos 70 se mesclam com a atualidade. Os que por lá passaram, com certeza, reviverão bons, felizes e saudosos momentos; aos que não tiveram esse privilégio, entregamos este presente, por meio das valiosas informações sobre a nossa rica história.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

CATRE

O TRAMPOLIM DAS ÁGUIAS

Daniel Evangelho Gonçalves



Xavantes sobrevoando o CATRE. Fonte: acervo do Esquadrão Joker

CONTEXTO HISTÓRICO:

O Ministério da Aeronáutica decidiu sediar o CATRE na cidade de Parnamirim, há poucos quilômetros de Natal, capital do Estado do Rio Grande do Norte (RN). Para entender a escolha deste local, é necessário explicar a importância histórica do mesmo.

No decorrer da Segunda Guerra Mundial (2ª G.M.), precisamente no início de 1942, Estados Unidos, Grã-Bretanha e União Soviética sofriam consecutivas derrotas para o Eixo (Alemanha, Itália e Japão). Os japoneses já controlavam parte da Ásia e a maioria do território europeu estava sob o domínio alemão e italiano, assim como o norte da África, com exceção do Egito. Havia o medo de que, em

caso de derrota britânica no continente africano, o exército alemão pudesse seguir, por meio da Argélia e Marrocos (colônias da França de Vichy – aliadas dos alemães) até a América do Sul. Além desta ameaça, navios brasileiros já haviam sido atacados por submarinos alemães. Era preciso arquitetar uma estratégia de defesa, a começar pelo estabelecimento de bases aéreas para que as aeronaves pudessem manter, nesses espaços, patrulhas antissubmarino e de proteção aos comboios que levavam suprimentos aos Aliados.

Nesta conjuntura, pelo Decreto nº 4.142 de 2 de março de 1942, foi criada a Base Aérea de Natal, (BANT), em Parnamirim (RN). Era de lá que decolavam as aeronaves que patrulhavam o litoral brasileiro contra os submarinos do Eixo e que atravessavam o Atlântico para transportar combatentes para várias partes do Teatro de Operações da 2ª GM. Além da função defensiva, as instalações foram fundamentais para o abastecimento das tropas mundo a fora, por isso ficou conhecida como “Trampolim da Vitória” das Forças Aliadas. Devido a esta importante participação, em 7 de agosto do mesmo ano, foi ativada a BANT, estabelecida no lado oeste do Campo; enquanto a Base norte-americana - “Parnamirim Field” - situava-se no lado leste. As tropas brasileiras passaram a ocupar o lado americano com o término da Guerra, em 1946.



Aeronave North American T-6B em destaque, utilizada pelos brasileiros na 2ª Guerra Mundial. Fonte: acervo da Base Aérea de Natal (BANT)



*Construção da Base Aérea de Natal.
Fonte: acervo da Fundação Rampa (Natal - RN)*



Brasileiros trabalhando na construção da Base Aérea de Natal. Fonte: acervo da Fundação Rampa (Natal - RN)



*Norte-americanos na Base Aérea de Natal.
Fonte: acervo da Fundação Rampa (Natal - RN)*



*Militares norte-americanos e enfermeiras brasileiras na Base Aérea de Natal.
Fonte: acervo da Fundação Rampa (Natal - RN)*

CENTRO DE FORMAÇÃO DE PILOTOS MILITARES (CFPM)

As atividades foram mantidas na BANT durante o período de 1942 a 1960. A Região do Campo de Parnamirim voltou a receber a atenção particular do Ministério da Aeronáutica no fim da década de 1960, quando a Base Aérea de Natal foi desativada pela primeira vez, dando lugar a uma nova unidade



Emblema do CFPM'

1 Todas as imagens de emblemas e desenhos de aeronaves contidas neste opúsculo foram retiradas do acervo pessoal do Cel Av Refm Aparecido Camaçano Alaminio.

voltada para a formação dos aviadores da FAB, ocupando o lado oeste da antiga base brasileira. Esta nova unidade foi denominada Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM).²

A instrução técnico-especializada do curso acadêmico da Academia da Força Aérea (AFA) era pulverizada ao longo dos dois primeiros anos de formação e intensificada no terceiro ano. Após estudos do Ministério da Aeronáutica, chegou-se à conclusão de que essa estruturação da instrução aérea sobrecarregava os cadetes e causava muitos desligamentos em voo após todo o investimento na sua formação. Como consequência, a criação do CFPM proporcionou que considerável parte da instrução de voo passasse a ser ministrada no primeiro ano de formação, diminuindo o desgaste dos cadetes, o número de desligamentos e, conseqüentemente, o ônus financeiro.

As legislações necessárias para a criação, ativação e preparação da FAB para tal mudança ocorreram entre os anos de 1967 e 1969, quando a Portaria nº 065-GM7,³ de 14 de agosto de 1969, estabeleceu que a nova unidade ficaria sediada em Parnamirim (RN), e seria subordinada ao Núcleo do Comando de Formação e Aperfeiçoamento, unidade também recém-criada no mesmo período.

Em suma: A instrução técnico-especializada foi retirada do currículo da

Academia e passada para o CFPM; instrução essa ligada, por exemplo, à meteorologia, à medicina de aviação, à instrução técnica das aeronaves, ao tráfego aéreo e à navegação aérea, dentre outras áreas. A AFA permaneceu com a missão de instrução acadêmica e ministrava a manutenção e a complementação da instrução aérea para o oficialato.

Para dar lugar ao CFPM, ativado em 6 de março de 1970, a BANT foi desativada pela primeira vez em 24 de fevereiro do mesmo ano. O Decreto nº 66.123 estabeleceu a função do CFPM:

O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), previsto no artigo 39 do Decreto nº 60.521, de 1967, é a Unidade incumbida da Formação de Pilotos Militares para a Aeronáutica.

Outro ponto de destaque é o artigo 13 deste Decreto, que estabeleceu que o “aluno que concluir, com aproveitamento, o curso do Centro de Formação de Pilotos Militares e não for matriculado na Academia da Força Aérea será incluído na Reserva da Aeronáutica, sujeito à convocação, de acordo com a legislação em vigor, por um período mínimo de dois anos”.

Três fatores foram fundamentais para a escolha da cidade de Parnamirim como sede do CFPM:⁴

1º – a existência de instalações desocupadas no lado oeste da Base que,

2 *Trampolim da Vitória – 70 anos – Edição histórica. Revista da Base Aérea de Natal, 2012.*

3 BOHRER, Clóvis de Athayde, *Centro de Formação de Pilotos Militares 1970 – 1973. INCAER, 2013.*

4 BOHRER, Clóvis de Athayde, *Centro de Formação de Pilotos Militares 1970 – 1973. INCAER, 2013.*

com pequenas adaptações, se tornariam perfeitamente adequadas para funcionar como sede do Corpo de Alunos da nova organização;

2º – o clima da região altamente favorável ao desenvolvimento da atividade de aérea; e

3º – o reduzido tráfego aéreo comercial na área.

Ainda na década de 1970, ocorreram mudanças na FAB. Dentre essas, duas interferiram diretamente nas atividades desenvolvidas pelo CFPM, sendo elas: as restrições na disponibilidade dos jatos de treinamento avançado Cessna T-37C; e a construção de novas instalações na AFA, em 1973, aprimorando sua infraestrutura e possibilitando a execução de atividades acadêmicas e de voo em um mesmo local, inclusive aquelas realizadas pelo CFPM. Por causa disso, decidiu-se desativar o CFPM com apenas 4 anos de existência, conforme o Decreto nº 73.223, de 29 de novembro de 1973. Entretanto, um legado de formação já havia sido deixado, como pode ser exemplificado nas palavras do Brigadeiro Athayde:

Por seus saudosos alojamentos e salas de aulas passaram 1.025 alunos, que voaram mais de 98.000 horas, atestando a sua importância ao entregar para a Força, pilotos militares bem formados, onde a integração entre alunos e instrutores, dedicação e competência, respeito e camaradagem, caminharam sempre juntos, em prol da conquista de um ideal. (BOHRER, 2013).

Assim, o CFPM foi desativado, dando lugar a uma nova organização: o Centro de Aplicações Táticas e Recompilamento de Equipagens (CATRE).

DO INÍCIO DO CENTRO DE APLICAÇÕES TÁTICAS E RECOMPLETAMENTO DE EQUIPAGENS AO FIM DO COMANDO AÉREO DE TREINAMENTO

O Decreto nº 73.223, de 29 de novembro de 1973, publicado no Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 11, assinado pelo Presidente da República, Emílio Garrastazu Médici, transformou o CFPM em Centro de Aplicações Táticas e Recompilamento de Equipagens (CATRE), seu primeiro artigo determinava:

O Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), criado pelo artigo 39 de Decreto nº 60.521, de 31 de março de 1967 e ativado pelo Decreto nº 66.123, de 27 janeiro de 1970, fica transformado, a partir de 1º de janeiro de 1974, em Centro de Aplicações Táticas e Recompilamento de Equipagens (CATRE).



Primeiro Emblema do CATRE

O CATRE subordinava-se ao Comando-Geral do Ar (COMGAR). Tinha como missão ministrar instrução tática básica para os Oficiais Aviadores da Reserva de Segunda Classe, e aos Oficiais Aviadores da Ativa, proporcionando meios para realizar o desenvolvimento e experimentação de novas táticas, e a avaliação de armas e equipamentos.

O Aviso 010/GM3, de 20 de agosto de 1973, decretado pelo Ministro da Aeronáutica Ten Brig do Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, deixava clara as diretrizes do Estado-Maior da Aeronáutica relativas à formação de oficiais aviadores na AFA, bem como determinava todas as ordens necessárias para a criação e funcionamento do CATRE. Tal documento adotava a seguinte linha de ação:

1. Atribuir à AFA a responsabilidade de ministrar a instrução completa ao Cadete da Aeronáutica, devendo a Instrução Técnico-Especializada suceder à formação científica, retornando ao padrão anterior à criação do CFPM;
2. Desativar o CFPM permanentemente;
3. Criar e ativar o CATRE, de maneira que, já em 1974, estivesse em condições de proporcionar a Instrução Tática aos Aspirantes a Oficial Aviador, isto é, oferecer uma pós-graduação aos cadetes formados na Academia; e ministrar o Curso de Preparação

de Oficial Aviador da Reserva da Aeronáutica.

4. Para executar este plano e comprar as aeronaves e o material necessário, o Ministério da Aeronáutica dispôs de recursos, anualmente depositados, entre 1973 e 1984.

Os cadetes da AFA, matriculados no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), passavam por uma seleção inicial de voo, com a realização de instrução primária e básica, em avião de treinamento primário; e a instrução avançada de voo, em aeronave de treinamento avançado. Depois de formados, os aspirantes eram selecionados para o estágio operacional no CATRE nos diversos tipos de aviação, de acordo com a adaptação e capacidades específicas de cada um. No primeiro ano de funcionamento da nova unidade – 1974 – havia apenas dois Esquadrões: um que capacitava os pilotos da reserva e outro que ministrava instrução para a formação de pilotos de Ataque. No ano seguinte – 1975 – foi criado um novo Esquadrão pra formar os pilotos de caça. Esta configuração foi modificada, conforme será abordado a seguir.

Com este nome, o Centro de Aplicações Táticas e Reacompletamento de Equipagens operou até 1989, quando teve a mudança de sua denominação alterada para Comando Aéreo de Treinamento, mantendo a sigla CATRE. Após quase duas décadas, a Portaria n° 625/GM3, de 12 de setembro de 1989 reati-

vou a BANT, a fim de apoiar o CATRE. Em seu 3º artigo, o Ministro da Aeronáutica, Ten Brig do Ar Octávio Júlio Moreira Lima, determinou que a Base seria “constituída com o remanejamento de pessoal, material e instalações do Comando Aéreo de Treinamento”. A reativação da BANT teve duração efêmera, pois em 27 de dezembro de 1990 foi, novamente, desativada pela Portaria nº 1002/GM3.

O Comando Aéreo de Treinamento (“novo” CATRE), entrou em funcionamento em 5 de dezembro de 1990, mantendo-se responsável pela formação tática dos aspirantes a oficial aviador oriundos da Academia da Força Aérea. A denominação foi alterada pelo Presidente José Sarney, no Decreto nº 98.117, de 5 de setembro de 1989, e a unidade manteve o cumprimento de sua missão até 1º de janeiro de 2002, quando foi desativada.



Segundo Emblema do CATRE

Este “novo” CATRE era composto pelo 5º Grupo de Aviação (5º GAV), constituído por dois Esquadrões: o 1º/5º GAV, responsável pela formação dos pilotos de Ataque e de Transporte; e o 2º/5º GAV, cuja missão era formar pilotos de Caça. Além dessas Unidades, o Grupo de Instrução Tática e Especializada (GITE) também era integrante do CATRE, sendo responsável por planejar, executar e controlar os Cursos de Tática Aérea e de Preparação de Instrutores de Voo, criado na década de 1990.

O Tenente-Coronel Leandro Barbosa Ferreira Pinto, Comandante do Esquadrão Joker (2º/5º GAV) durante a confecção deste livro, era estagiário no mesmo Esquadrão em 2000, época da transição em que o CATRE estava para ser desativado dando lugar, novamente, a BANT em 2002. O Cel Barbosa ressaltou que as atribuições e missões do Joker permanecem praticamente as mesmas até o presente; contou sua experiência como aluno, destacando as ligações entre as unidades do CATRE e o rigor dos treinamentos, algo que procura manter ao comandar o Esquadrão:⁵

A estrutura do CATRE era muito semelhante com o que temos agora. As missões eram parecidas também. Assim que saí da academia, fui designado para o Esquadrão para me especializar na formação de piloto de Caça. Depois,

5 A Entrevista concedida pelo Tenente-Coronel Barbosa ao INCAER, dia 12 de fevereiro de 2019.

seguíamos para Fortaleza para nos especializarmos, ainda mais, na formação de caçador no Curso de Liderança. Mas, no CATRE, o dia a dia era exigente. Íamos para o GITE e começávamos as aulas logo cedo (...) Voávamos cerca de 120 horas como alunos, sempre operando o Xavante.

Durante os aprontos (briefings antes das missões), a tensão era grande, a doutrina era muito respeitada. Logo em seguida eram feitas perguntas chave para o sucesso das missões, como uma prova oral, antes de entrar na aeronave e executar o que foi solicitado. Caso não respondêssemos corretamente, não éramos autorizados a seguir para a missão.

Se fôssemos desligados, éramos designados para o Esquadrão Rumba (1º/5º GAV) para concluir a formação como pilotos de Ataque, voando o T-27 Tucano. Dali, concluída a formação de piloto de Ataque, poderíamos ser designados como pilotos de Transporte, por exemplo.

Uma curiosidade sobre a época em que eu fui estagiário no CATRE é que tirávamos serviço de “sombra” com o Comandante do Centro, acompanhando-o nos afazeres burocráticos, aprendendo as atribuições do Comando. Ficávamos com o Brigadeiro, na sala dele, o dia inteiro. O Brigadeiro conversava conosco, almoçávamos com ele e víamos a “pilha” de documentos esperando o despacho, passávamos o dia todo vendo isso.

A turma era composta de 58 alunos. Foi muito interessante e importante acabar de me formar na Academia e ter o contato tão próximo com um Brigadeiro e ver as responsabilidades de comandar uma unidade militar. Ele estava preparando os alunos para liderar um dia.

No dia 1º de janeiro de 2002, o CATRE foi desativado, após 28 anos de bons serviços prestados à Força Aérea Brasileira; e em seu lugar, foi reativada, mais uma vez, a BANT. Nela se concentrava toda a atividade aérea envolvendo as aeronaves AT-26 Xavante, com o 2º/5º GAV e o 1º/4º GAV, este último, transferido da Base Aérea de Fortaleza



*Estagiários do Esquadrão Joker em 1996.
Fonte: acervo do Esquadrão Joker*



Esquadrão Joker perfilado em 1996. Fonte: acervo do Esquadrão Joker

para a BANT, em 9 de janeiro de 2002. Em dezembro de 2016, como parte do atual Plano de Reestruturação da FAB, a BANT foi mais uma vez desativada para a criação da ALA 10, com, praticamente, as mesmas atribuições e missões.

RESUMO HISTÓRICO:

NuBANT	Criação e desativação – 1942
BANT	Criação – 1942; Desativação – 1970; Reativação – 1989; Desativação – 1990; Reativação – 2002; Desativação – 2016.
Quinto Grupo de Aviação (mais antiga Unidade de instrução da FAB)	Criação – 1947; Ativação – 1956; Desativação – 1970; Reativação – 1980; Desativação – 1994.
CFPM	Criação – 1970; Desativação – 1974.
Centro de Aplicações Táticas e Repletamento de Equipagens (“antigo” CATRE)	Desativação – 1989;
Comando Aéreo de Treinamento (“novo” CATRE)	Criação – 1990; Desativação – 2002.

HERÁLDICA DO CATRE



1º emblema – 1974 e 1975, manutenção parcial da simbologia presente no emblema do CFPM.



2º emblema – de 1976 até 1984. Estes dois primeiros emblemas não tinham descrição heráldica nem portaria de aprovação. A legislação da época ainda não obrigava estes atos, apesar de estar em vigor.



3º emblema – de 12 de dezembro de 1984 a 20 de fevereiro de 1989 quando teve redesenhado o seu formato para escudo francês e as cores preconizadas pela heráldica, indo até 1989.



4º emblema – de 1989 a 2001, respeitando a legislação, o CATRE modificou seu emblema colocando o gládio no chefe (parte superior do emblema). Manteve o escudo francês de unidades operacionais, e recebeu o triângulo para justificar a subordinação do 1º/11º GAV ao CATRE, a partir de 25 de maio de 1988.

BREVE HISTÓRICO DOS PRINCIPAIS ESQUADRÕES DO CATRE

Na década de 1950, em Natal, só havia ativo o Primeiro Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação (1º/5º GAV). Em 1953, ativaram, também, o Segundo Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação (2º/5º GAV).

A história do 1º/5º GAV tem origem na Aviação de Caça brasileira. Em 17 de agosto de 1944, foi criado o 2º/5º GAV em Natal, pelo Decreto-lei nº 6.796. Este Esquadrão operava com aeronaves Curtiss P-40, posteriormente transferido para a Base Aérea de Santa Cruz (BASC), em 5 de outubro de 1944, com a finalidade de integrar-se ao 1º Regimento de Aviação. No mesmo momento, era criado em Natal o 1º Grupo Misto, equipado com um Esquadrão de Caça e outro de Bombardeio. Este Grupo foi extinto⁶ em 28 de agosto de 1945, sendo criado o 5º Grupo de Bombardeio Médio (5º GBM) em seu lugar, equipado com aeronaves North-American B-25J Mitchell.

Devido a reorganização das unidades da FAB, ocorrida em 1947, o 5º GBM acabou por ser desativado, segundo o Decreto-lei nº 22.802, de 24 de março do mesmo ano, dando lugar ao recém-criado 5º Grupo de Aviação (5º GAV), que iria fazer parte do “novo” CATRE na década de 1980.



*Emblema do 5º GAV
Imagem cedida pelo Cel Camazano.*

O 1º/5º GAV ficou responsável pela instrução e pelo emprego da Aviação de Bombardeio da FAB, utilizando as aeronaves B-25J até o ano de 1958, quando as mesmas foram substituídas pelos Douglas B-26B/C Invader. Estes aparelhos, apesar de terem apresentado problemas de manutenção, continuaram operando somente no 1º/5º GAV e em atividades operacionais, ou seja, não eram mais utilizados nas instruções aos aspirantes. Os B-26 foram modernizados nos Estados Unidos a partir de 1967 e continuaram operando no Esquadrão até julho de 1973, quando o mesmo foi desativado e todos os B-26 Invader foram concentrados no 1º/10º GAV, sediado em Cumbica (SP). Posteriormente, o 1º/5º GAV foi transferido de Natal para Recife, em 24 de fevereiro de 1970.⁷

Em paralelo, inicia-se a história do 2º/5º GAV que tem sua matriz no Terceiro Esquadrão do Primeiro Grupo de aviação de Caça (3º/1º GpAvCa), criado em 1951, sucedendo o Estágio de Seleção de Pilotos de Caça (ESPC), em Santa Cruz, ativado após a volta dos pilotos que combateram na 2ª GM na Itália e vinculado ao 2º/1º GpAvCa, Esquadrão Rompe Mato.

O 2º/5º GAV foi ativado pela Portaria nº 38, de 17 de setembro de 1953, na BANT. O novo Esquadrão absorveu as funções do 3º/1º GpAvCa, que, por sua vez, já havia absorvido tais funções

6 Decreto nº 7.907.

7 Portaria nº 018-GM7.



do ESPC, ou seja, receberam a missão de formar os pilotos de Caça da FAB, que fizeram o estágio inicial em aeronave T-6 e, posteriormente no P-47, até 7 de dezembro de 1956, quando tal responsabilidade foi transferida para o 1º/4º GAV, sediado na Base Aérea de Fortaleza.

O 5º GAV e seu 1º Esquadrão, o Esquadrão Rumba, foram transferidos⁸ para a Base Aérea de Recife (BARF), em 24 de fevereiro de 1970, devido à criação do CFPM em março do mesmo ano. A Ordem do Dia alusiva à transferência da sede do Esquadrão Rumba para Recife, registrada no Boletim nº 19, de 28 de janeiro de 1971, ressaltou

a importância do Esquadrão para a instrução e especialização dos pilotos militares na reestruturação da FAB:

O 5º Grupo de Aviação – que durante 28 anos foi a razão de ser, a menina dos olhos, o orgulho dos que, no passado, e até agora, davam a vida à Organização-Sede, de forma a permitir que a sua Unidade Aérea pudesse ser a melhor entre as melhores. E ela o foi. Como Unidade de Instrução, aí estão os quase dois terços dos oficiais da FAB de hoje que por ela passaram, para atestar o quanto ela contribuiu para a sua formação moral, militar e profissional (...) com ele, vai parte da antiga Base Aérea de Natal, vai parte do Centro de

⁸ Portaria nº 018 GM7 de 24 de fevereiro de 1970.



Formação de Pilotos Militares, com ele vai um pedaço do coração dos que aqui ficam, que aprenderam a amá-lo (...)

Quanto ao 2º/5º GAV, o Historiador Cel Av Refm Aparecido Camazano Alamino declarou:⁹

Com a chegada do Gloster, primeiro jato da FAB, em Santa Cruz, no ano de 1953, o espaço aéreo na localidade ficou perigoso para voar o P-47, devido a velocidade da nova aeronave, então vieram transferidos para Natal em 1953, com os seus P-47. O 2º/5º GAV começou, portanto, como Unidade de Caça, por isso que, mesmo que por muito tempo caracterizada por formar pilotos de transporte, recebeu, em

1981, o Xavante, devido a esta origem caçadora.

As origens ligadas ao 3º/1º GpAvCa podem ser constatadas na sua bolacha. No emblema, o avestruz representa o velho instrutor que transmite ao estagiário, representado pelo pinguim, a ordem, a disciplina, a perseverança e as tradições de um passado “escrito com ferro, sangue e fogo nos céus da Itália, pelo 1º Grupo de Aviação de Caça”.

O futuro do 5º GAV viria a dar ainda mais orgulho à FAB. A missão de instrução, aprimoramento e especialização dos pilotos perpassou os 4 anos em que o CFPM funcionou e perdurou nos anos de atividade do CATRE, ape-

⁹ Entrevista concedida pelo Cel Av Refm Aparecido Camazano ao INCAER, dia 13 de fevereiro de 2019.

sar das modificações. O 5º GAV não estava mais em Natal em 1973 e viria a ser desativado,¹⁰ mas os Esquadrões de Instrução eram fundamentais para a formação desta escola de pós-graduação de pilotos. Foram criados, concomitante ao CATRE, os Esquadrões de Instrução Aérea (EIA), pertencentes ao Grupo de Instrução Aérea (GIA).

O Regulamento do CATRE previa a criação do GIA nos artigos 25 e 26 da Portaria nº 129/GM3, de 4 de dezembro de 1973, e assim foi cumprido. O GIA era formado pelo 1º EIA, 2º EIA e 3º EIA. Esses EIA perduraram de 1974 até serem extintos no início da década de 1980, quando o CATRE passou por modificações que reativaram o 5º GAV e seus dois esquadrões.

A seguir será apresentada um pouco da história de cada um desses esquadrões e suas contribuições para o CATRE.

1º EIA – ESQUADRÃO JOKER



*Primeiro Emblema do 1º EIA – 1974 –
Esquadrão Joker*



*Segundo Emblema do 1º EIA – 1975 –
Esquadrão Joker*



*Terceiro Emblema do 1º EIA – 1976 –
Esquadrão Joker*

10 Informações retiradas do Livro Histórico do Esquadrão Rumba.

O 1º EIA realizava a formação de pilotos da Aviação de Ataque, sendo denominado Esquadrão Joker e utilizava a aeronave AT-26 Xavante. Foi ativado em 1º de janeiro de 1974, nas instalações utilizadas para a instrução aérea do CFPM (base leste).

O Curso de Ataque tinha a duração de um ano e, ao término, os pilotos estavam aptos a atuar como alas operacionais nos Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque (EMRA) com seus Xavantes, que haviam substituído os T-6 Texan, que até então equipavam esses Esquadrões, até 1980, quando os EMRA foram extintos.

No opúsculo denominado “Aviação de Reconhecimento e Ataque na FAB – A Saga dos Guerreiros Polivalentes” de autoria do Cel Camazano, consta a curiosa história da origem do nome Joker, criado pelo então Primeiro-Tenente Aviador Washington Amorim.

Segundo o criador, era necessário nomear o Esquadrão assim que o 1º EIA fosse ativado. Os oficiais se reuniram para este fim e para escolher os códigos a serem utilizados na comunicação via rádio nos diversos órgãos do CATRE, como o estande de tiro, a Torre de Controle, o nome das Esquadrilhas, a ambulância, etc. Esta identificação era necessária para as instruções, para o controle de voo e para se diferenciar da aviação civil.

O Tenente Amorim escolheu o nome Joker, pois, em sua infância, acompanhava os homens mais velhos de sua família jogando cartas. A beleza da carta que representava o coringa chamara sua atenção, e nela estava estampado o nome “Joker”. Um nome distinto foi sugerido por outro oficial, mas Joker venceu por unanimidade e perdura até os dias atuais.

O Maj Brig Ar José Roberto Scheer conta mais detalhes sobre como foi este início¹¹:

Vivíamos de códigos em Natal. Quando lá chegamos, havia apenas o da torre de controle – TUPÃ – o Deus indígena, ainda oriundo do CFPM, para estar em sintonia com os antigos nomes das esquadrilhas, homenageando as tribos indígenas (Tamoio, Tupi, Guarani, etc.). O código da torre foi mantido, mas todos os demais foram criados com a nova unidade: o do 1º EIA (Joker); das esquadrilhas (Copas, Espadas, Ouros e Paus); das áreas de instrução (Mirim 1, Mirim 2, Touros 1, Touros 2 e Arês); do 1º ponto de controle na entrada do tráfego (Forte); dos 2º e 3º pontos de controle (Jangal e Inicial para pilofe), respectivamente; do estande de emprego operacional (Cassino); dos alvos de emprego de armamento no Cassino (Bacará/tiro terrestre; Roleta/bombardeio picado, bombardeio rasante e ataque com foguetes; e Pôquer/

11 Entrevista concedida pelo Maj Brig José Roberto Scheer ao INCAER, dia 26 de novembro de 2019.

bombardeio nivelado), bem como Crupiê, que era o controlador de Cassino.

A comunicação com o Cassino desenvolvia-se assim:

– *Crupiê, Joker de Paus,*

– *Paus, Crupiê, prossiga,*

– *Paus com 4, solicita Cassino aberto para Bacará,*

– *Crupiê ciente, Cassino aberto para Bacará, vento de 90 com 8 nós, acuse no mergulho,*

– *Ás de paus no mergulho...*

Os primeiros anos foram repletos de desafios para o 1º EIA. Por mais que alguns pilotos fossem experientes, o contato com a nova aeronave AT-26 Xavante era recente. Junto deles estavam jovens instrutores responsáveis por implementar a doutrina de emprego de uma nova aviação, a Aviação de Ataque, por meio de uma escola capacitadora de pilotos aptos a servir nos Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque (EMRA).



Aeronave AT-26 Xavante em voo de formatura, sobre a Praia de Ponte Negra, em Natal / RN. Fonte: acervo pessoal do Maj Brig Scheer

O Cel Av Refm Marco Aurélio de Mattos¹² aborda a existência dos Xavantes naqueles anos iniciais de operação, para ressaltar a importância estratégica do CATRE para a Força Aérea:

Era um belo avião, voava a mais de 800 Km/h. Os Xavantes chegaram primeiro em Santa Cruz, foram para o Esquadrão de Caça e depois distribuídos para o CATRE.

Inicialmente, recebíamos três aviões de dois em dois meses, fabricados na EMBRAER. Então, ficaram apenas alguns Xavantes em Fortaleza e a maioria conosco, em Natal, outros poucos no 3º e 4º EMRA e pouquíssimos no 5º EMRA. Havia ainda o Xavante de pesquisa, em São José dos Campos, o último a ser desativado, era um avião experimental.

Naquele início promissor haviam 44 Xavantes recém adquiridos para a formação dos pilotos de Ataque. A Caça e o Ataque voavam o Xavante. Havia uma saudável disputa operacional e a Aviação de Caça passou a assumir os EMRA com o tempo, unificando as especializações em uma única aviação, e pondo fim aos pilotos exclusivamente de Ataque. Isto porque, nos primórdios, a Caça já fazia o ataque ao solo. Todavia, um antigo comandante resolveu retirar esta tarefa da Aviação de Caça e criar uma aviação especializada para tal. Os EMRA, assim, acabaram se tornando esquadrões altamente operacionais e especializados; e a Caça restringiu suas missões.

12 Entrevista concedida pelo Cel Marco Aurélio Mattos ao INCAER, dia 26 de novembro de 2019.



A necessidade da Força Aérea Brasileira, historicamente, desde a 2ª GM, não era o cumprimento de missões de Caça com Interceptação, Escolta ou Combate aéreo, mas sim as missões de Patrulha, Reconhecimento e Ataque ao solo. Na história da FAB, por exemplo, 100% das missões cumpridas durante esse período foram missões de Ataque ao solo. O P-47, empregado na Guerra, era um caça bombardeiro, cujo tipo de aeronave é, na prática, um avião de Ataque.

A Aviação de Ataque era caracterizada por cumprir toda missão que se destinava a destruir objetivos na superfície, na terra e no mar. Na essência, a missão da Aviação de Caça é direcionada à superioridade aérea, ao domínio do



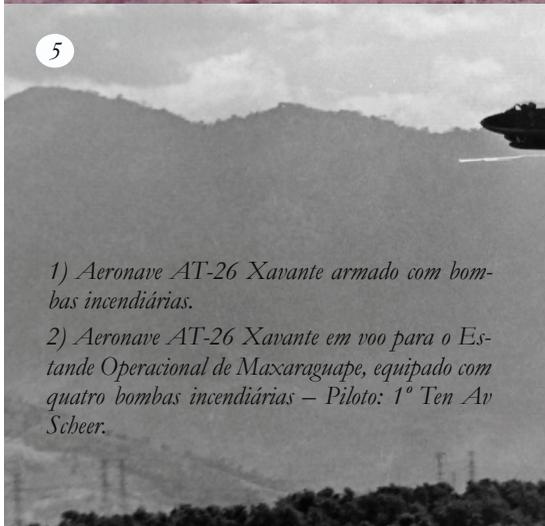
*Quarto Emblema do 1º EFA
– 1976 a 1980 – Esquadrão Joker*

céu para que as outras aviações possam atuar sem inimigos. No recebimento da aeronave, batizaram-na como AT-26-Xavante com o prefixo A de Ataque, porque este avião foi idealizado para essa missão.

Conforme consta do opúsculo “Aviação de Reconhecimento e Ataque na FAB – A Saga dos Guerreiros Polivalentes”, a partir de 1975, foram criados o Curso de Formação de Líder de Elemento e o Curso de Formação de Líder de Esquadrilha; cursos de grande exigência que perduravam todo o ano letivo. Os números relativos aos resultados das operações e treinamentos eram constantemente superados, confirmando o sucesso do planejamento e da execução das missões. Naquele início, pilotos obtiveram 100% em Tiro Terrestre (TT) e médias acima de 77%.

Para entendermos a magnitude do CATRE e as dificuldades de se estruturar os novos cursos aos pilotos da FAB em meio a mudanças operacionais tais como, o recebimento de novas aeronaves e a criação e utilização de novas tecnologias, necessita-se regressar aos primórdios da Unidade por meio da experiência relatada de quem fez parte ativamente do início desta história.

O Major Brigadeiro Scheer e o Coronel Mattos, oficiais do INCAER, formaram-se na AFA no ano de 1973, sendo designados como estagiários no curso de pilotos de Ataque do 1º EIA, Esquadrão Joker. Enfrentaram as dificuldades de adaptação e os desafios inerentes a nova modalidade de aviação.



1) Aeronave AT-26 Xavante armado com bombas incendiárias.

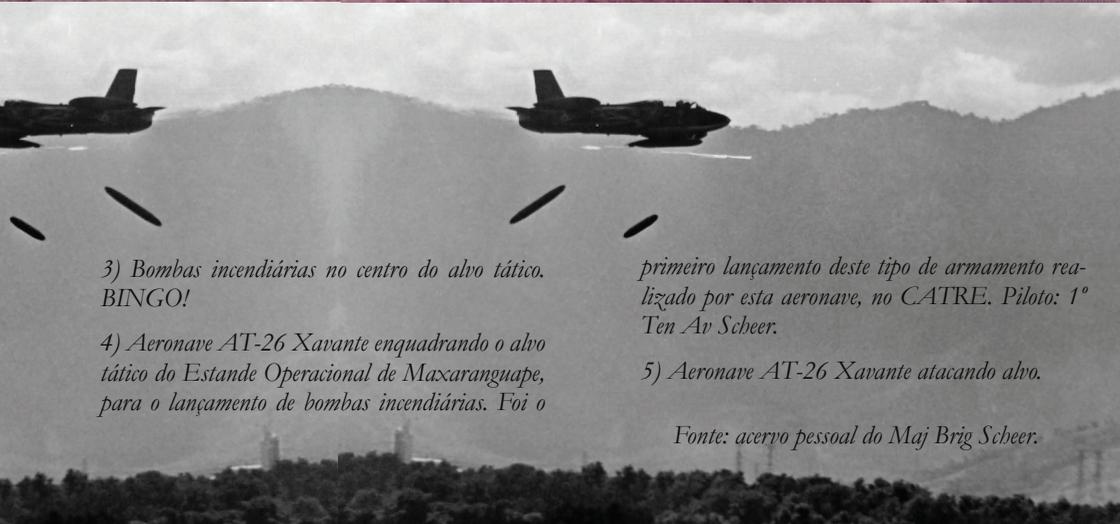
2) Aeronave AT-26 Xavante em voo para o Estande Operacional de Maxaraguape, equipado com quatro bombas incendiárias – Piloto: 1º Ten Av Scheer.



2



4



3) Bombas incendiárias no centro do alvo tático. BINGO!

4) Aeronave AT-26 Xavante enquadrando o alvo tático do Estande Operacional de Maxaranguape, para o lançamento de bombas incendiárias. Foi o

primeiro lançamento deste tipo de armamento realizado por esta aeronave, no CATRE. Piloto: 1º Ten Av Scheer.

5) Aeronave AT-26 Xavante atacando alvo.

Fonte: acervo pessoal do Maj Brig Scheer.

ção, o “Ataque”. A turma formada em 1973 na AFA, foi a primeira a receber a instrução no AT-26 Xavante, em uma unidade recém-criada, o CATRE.

De acordo com o Maj Brig Scheer:

Como nós fomos da primeira turma, tivemos que montar o Esquadrão. Para nós foi muito difícil. Era a primeira vez que havia um Esquadrão formando pilotos de Ataque na EAB. Os instrutores que estavam em Natal, tiveram que fazer o curso de Xavante. Naquela época, existiam pilotos de Caça e de outras aviações, mas, como o avião era uma novidade na EAB, ninguém em Natal voava a aeronave, quanto mais instruir os Aspirantes recém-chegados. Eles fizeram o curso do Xavante no 1º Grupo de Caça, em Santa Cruz, local onde os Xavante foram inicialmente alocados. Em Fortaleza também haviam Xavantes, mas estavam sendo recebidos concomitantemente aos que chegavam em Natal. Os próprios instrutores de Xavante, que estavam em Santa Cruz, não tinham tanta experiência na aeronave. Obviamente, os instrutores tinham mais horas de voo, quase 2.000 horas, e nós com 250. Mas, em horas de Xavante, a diferença era muito pouca, eles também estavam conhecendo a aeronave.

Nós, aspirantes da primeira e da segunda turma, juntamente com esses instrutores, montamos a doutrina da Aviação de Ataque, e conseqüentemente o Esquadrão. Foi uma época muito rica, porque instrutores e alunos estagiários participavam dos desafios juntos e

construíam algo maior. Criando laços de verdadeira amizade, éramos cerca de 60 alunos e um total de 44 aeronaves, que chegaram ao longo dos anos de 1974, 1975 e 1976.

A passagem de aluno para instrutor foi uma etapa marcante nesses primeiros anos dos esquadrões do CATRE, principalmente para o Esquadrão Joker. A diferença da experiência adquirida em horas de voo entre os instrutores e estagiários era muito pequena, por causa da recém-chegada aeronave AT-26 Xavante que poucos haviam pilotado.

Hoje, para ser instrutor, o piloto militar, depois de concluir o curso em Parnamirim, deve servir ao menos três anos dentro de um esquadrão operacional, quando se torna Líder de Esquadrilha. Porém, quando as primeiras turmas terminaram o curso no 1º EIA, vários instrutores já estavam quatro ou cinco anos na mesma atribuição e foram transferidos para outras unidades. Como consequência, poucos eram os pilotos com experiência nesta aeronave que resolveram ficar em Natal. Com isso, alguns dos recém-formados no Esquadrão foram escolhidos e se tornaram instrutores. O depoimento do Maj Brig Scheer ilustra esse fato:

Com pouco mais de 100 horas de Xavante já passamos a ser instrutores. Fizemos um Curso de Padronização de Instrutores (CPI), para que todos aprendessem a ministrar a instrução da mesma maneira, para que os alunos aprendessem, de forma similar, o que era transmitido. Após o curso, que tinha



AT-26 Xavante – destaque para o emblema do CATRE

cerca de 15 missões, no início do ano, já estávamos em condições de receber a próxima turma. Eu, por exemplo, acabei sendo instrutor da turma seguinte a minha.

Tínhamos apenas 140 horas de voo a mais que os Aspirantes recém-matriculados. Talvez devesse ser algo constrangedor, pois tínhamos sido cadetes juntos, e, no ano seguinte, iriam aprender conosco. A situação melhorou a partir do ano posterior (a terceira

turma), pois aí já tínhamos em torno de 400 horas do voo no AT-26, a experiência valeu muito. Na quarta turma foi ainda melhor, porque não houve uma movimentação grande de instrutores e nós já tínhamos 700 horas na aeronave. Eu fui transferido após quatro anos em Natal e com mais de 1000 horas de Xavante.

Conforme pode ser observado no relato, os instrutores com maior disponibilidade voaram cerca de 300 horas por ano. Os aviões não eram tão sofisticados como hoje, mas para a época eram altamente atualizados e ainda se contava com alta disponibilidade das novas aeronaves, chegando à impressionante marca de 36 aeronaves prontas para o voo, no início do dia. Segundo o Coronel Mattos, em 1974, no primeiro ano do CATRE, realizou-se uma cerimônia militar, na qual decolaram 20 Xavantes em voo do formatura, onde voaram instrutores e estagiários, realizan-



*Instrutores e estagiários da Esquadrilha de Paus, do 1º EIA (Esquadrão Joker), em frente à entrada do Esquadrão.
Fonte: acervo pessoal do Maj Brig Scheer*

do a comemoração em pleno ar, algo difícil de ser executado nos dias de hoje.

A trabalhosa missão de erigir um esquadrão do zero era atenuada pelo clima de camaradagem, amizade e espírito de corpo que imperava no Esquadrão Joker. Todos estavam aprendendo nos primeiros anos, mas a responsabilidade era grande e o desejo de cumprir a missão com primazia também. A união era de todo o efetivo, do mais antigo ao mais moderno. Este espírito pode ser observado no depoimento do Cel Mattos, aluno nestes primeiros anos:

Outra coisa bonita que acontecia nessa época de construção era o espírito de corpo. Nós compartilhávamos o nosso material superando as dificuldades. Os sargentos trabalhavam com afinco, quando a missão era muito próxima, limpavam as máscaras de oxigênio o melhor que podiam. Algumas coisas



não tinham jeito, os capacetes, de uso comum, apertavam as nossas cabeças, até chegarem em número suficiente para todos. Os sargentos faziam um curso de manutenção na EMBRAER, onde as aeronaves foram fabricadas, mas aprendiam na prática, junto conosco nas operações.

O mesmo pode ser constatado nas palavras do Maj Brig Scheer que também esteve presente em todo este processo e fala com orgulho da missão cumprida:

O que foi realmente marcante é que construímos um esquadrão novo! O ambiente era muito bom. Trabalhávamos juntos na dificuldade, e o relacionamento instrutor-aluno era muito próximo. Por vezes, nos cotizávamos para realizar o que inventávamos, comprávamos as pastas, os organizadores, os arquivos (...) Criávamos a doutrina, a Esquadrilha acabava por ser um punhado de amigos, levávamos a sério o ditado: “a união faz a força”.



Sargentos do Esquadrão Joker instalando a metralhadora .50. Fonte: acervo do Esquadrão Joker

Fomos uma turma “cobaia”, e posso dizer que as dificuldades que passamos nos uniu. A inexperiência do primeiro ano fez com que alguns acidentes sérios ocorressem por falta de uma doutrina consolidada e segurança de voo ainda não ideal, pois tudo estava sendo aperfeiçoado, mas aparamos as arestas com muita garra e vontade, adequando aos níveis necessários para chegar aos melhores padrões de excelência possíveis.

Agora, o que eu mais prezo deste tempo em Natal, foi o amor que nutríamos pelo Esquadrão, que advém dessa luta e da união que foi gerada pela necessidade de fazer nascer uma Unidade e sua doutrina. E, depois de 3 anos, o orgulho de ver que o Esquadrão estava “azeitadão”, em perfeitas condições, totalmente operacional.

Diante das dificuldades, tornaram-se verdadeiros amigos, superando as adversidades em conjunto, seja na adaptação à cidade de Natal, como nas atividades militares, como o Maj Brig Scherer também destaca:

Reuníamos os estagiários casados na casa de algum de nós e as diversões do fim de semana eram jogar “WAR”, “Detetive”, um levava pizza, o outro refrigerante, outro cerveja e, assim, íamos estreitando os laços. A nossa união ajudava a enfrentar as dificuldades, então, quando lidávamos com o dia a dia da Esquadrilha, do Esquadrão ou do próprio CATRE, fazíamos isso como um grande grupo de verdadeiros

e próximos amigos, e não colegas de estágio. Um ajudava o outro, qualquer dificuldade era enfrentada em conjunto, se um estava gripado e não podia voar o outro assumia o seu lugar, trocávamos voos e missões de forma a cumprir melhor a missão. Tudo era possível em prol do Esquadrão, dentro dos limites estabelecidos, e sem esquecer das nossas esposas e namoradas que participavam dos nossos eventos esportivos e sociais, ajudando e abrilhantando o ambiente.

2º EIA – ESQUADRÃO POTENGI



Emblema do 2º EIA

O Segundo Esquadrão de Instrução Aérea (2º EIA), Esquadrão Potengi, era responsável pela formação de oficiais da reserva de segunda classe, utilizando a aeronave Neiva T-25 Universal. Este curso teve curta existência – apenas três anos – 1974, 1975 e 1976.

Naquele tempo, havia falta de pilotos e a aviação civil estava se desenvolvendo, fato que gerava uma demanda cada vez maior. Nesses momentos de carência de profissionais, a FAB, preocupa-



Aeronave T-25 – Destaque para o emblema do 2º EIA

da com a aviação nacional, ministrava cursos destinados a formar pilotos da reserva, que duravam cerca de um ano e ocorriam no CATRE.

Este curso foi denominado Curso de Formação de Oficiais da Reserva de Segunda Classe (CFOAR2), conforme o Aviso nº010-GM3, de 20 de agosto de 1973. Para participar, era necessário ter o segundo grau completo. O currículo do curso não previa disciplinas acadêmicas, como as ministradas na AFA, abordando de forma específica técnicas de voo; a exemplo de curso científico com o intuito de adquirir uma especialização.

Segundo o Coronel e Historiador Aparecido Camazano, estes pilotos da reserva poderiam ficar prestando serviços para a FAB por até seis anos nas Unidades de Transporte ou de helicópteros, onde voavam aeronaves C-95 Bandeirante e helicópteros. Concomitantemente, os pilotos que voaram asas rotativas realizaram o curso de pilotos de helicópteros em Santos e depois eram encaminhados para os EMRA, que não operavam os AT-26 Xavante ou os Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA), adquirindo experiência para ir para a aviação comercial em seguida.



Militar do CATRE realizando salto de paraquedas no T-25. Fonte: acervo do 1º/5º GAV

Quando acabou o curso da reserva, no ano de 1977, os oficiais da ativa que não se adaptavam ao voo no jato AT-26-Xavante, faziam estágio no T-25 e seguiam carreira em outras aviações, como nas aviações de transporte, de reconhecimento ou de patrulha. A partir desse ano, o 2º EIA havia alterado sua missão, passando a ministrar instrução apenas para os militares de carreira.

Após a formação no Esquadrão Potengi, os pilotos da ativa eram, então, designados para os EMRA, onde operavam o T-25. Os seguintes EMRA recebiam esses militares: 1º EMRA “Esquadrão Falcão”, na Base Aérea de Belém (BABE); 2º EMRA “Esquadrão Poti”, na Base Aérea de Recife (BARF); e 5º EMRA “Esquadrão Pantera”, na Base Aérea de Santa Maria (BASM). Os 3º EMRA, “Esquadrão Águia” (Base Aérea de Santa Cruz - BASC), e 4º EMRA, “Esquadrão Dragão” (Base Aérea de São Paulo – BASP), recebiam os pilotos formados no Esquadrão Joker, pois estes militares operavam com o AT-26 Xavante. Esta normatização foi mantida até os EMRA serem extintos em 1980.

3º EIA - ESQUADRÃO SETA



Emblema do 3º EIA.

Em 1975, com o recebimento dos AT-26 Xavante e o funcionamento normal do CATRE, foi ativado o Terceiro Esquadrão de Instrução Aérea (3º EIA), denominado Esquadrão SETA, com o fito de unificar a formação dos pilotos de Caça. O curso de formação até então ministrado em Fortaleza, no 1º/4º GAV, migrou para Parnamirim, e a instrução no CATRE foi distribuída entre seus esquadrões da seguinte forma:

1º EIA - Esquadrão Joker: ministrava instrução para pilotos da Aviação de Ataque com o AT-26 Xavante;

2º EIA - Esquadrão Potengi: ministrava o Curso de Formação de Oficiais da Reserva de Segunda Classe na aeronave T-25; e

3º EIA - Esquadrão Seta: ministrava instrução de Caça, também no Xavante.

O cadete era previamente selecionado na AFA para ser encaminhado para o Esquadrão SETA ou para o Esquadrão de Ataque (Joker), e aqueles que não atingiam a qualificação necessária migravam para o 2º EIA (Potengi), somando-se aos pilotos do Curso de Oficiais da Reserva.

O Esquadrão Seta foi extinto após três anos de funcionamento (1975, 1976 e 1977). Com isso, a missão de formação de pilotos de Caça retornou para Fortaleza, sendo absorvida pelo 1º/4º GAV - Esquadrão Pacau. A formação de pilotos de Caça pelo CATRE, em Natal, seguiu suas idas e vindas, ficando desativada até o ano de 1983, quando o recém-criado 2º/5º GAV obteve o status de Unidade de Caça novamente.

*Estagiários recebendo o briefing antes da missão.
Fonte: acervo do Esquadrão SETA*



*Instrutores e estagiários checando o resultado do tiro
aéreo. Fonte: acervo do Esquadrão SETA*

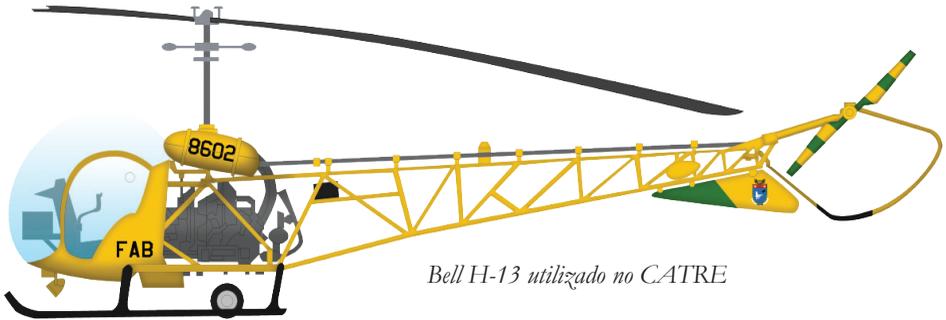
“Batismo” de estagiário do Esquadrão SETA após voo solo. Fonte: acervo do Esquadrão SETA



Esquadrão SETA Perfilado. Fonte: acervo do Esquadrão SETA

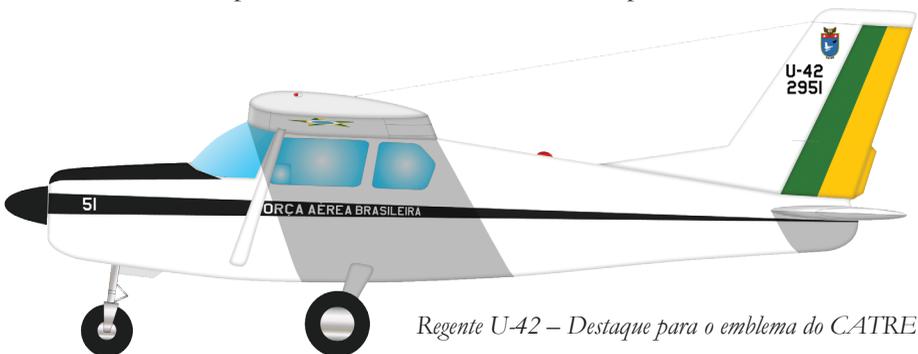
OUTRAS OPERAÇÕES

Além da atuação específica de cada Esquadrão, o CATRE também teve aeronaves administrativas utilizadas para missões de resgate e voos utilitários e de apoio. Segundo o Coronel Camazano, a área destinada à FAB em Natal é muito extensa e por isso ficava pelo menos um helicóptero de alerta desde a época do CFPM, que recebeu os Bell H-13 em 1972, comprados do Exército americano, que estavam na Alemanha. Essas aeronaves chegaram com a cor verde e foram pintados de amarelo, posteriormente.

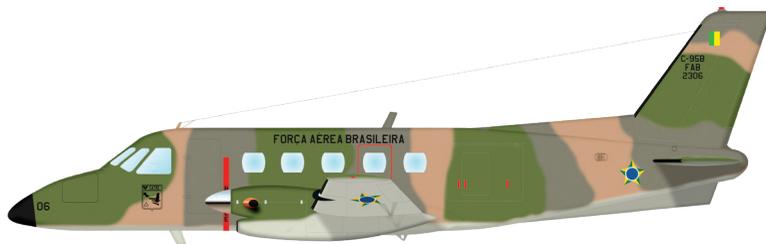


Bell H-13 utilizado no CATRE

No caso do CATRE, o H-13 operou de 1974 até 1987, quando foram desativados nas unidades da FAB. Permaneceu operando somente no 1º/11º GAV, até 1990, quando foram desativados em definitivo pela FAB. A partir de 1987, sempre permanecia de alerta em Natal um helicóptero destacado de um dos esquadrões do 8º Grupo de Aviação, normalmente o Bell H-1H Huey. Também havia dois aviões C-42/U-42 Regente e dois C-95 Bandeirante, utilizados exclusivamente como apoio ao Comando do CATRE. Os Regentes operaram de 1974 a 2001, sendo desativados em Natal, apenas em 2009. Os Bandeirantes operam até os dias atuais.



Regente U-42 – Destaque para o emblema do CATRE



Bandeirante C-95 utilizado no CATRE

A ESTRUTURAÇÃO DOS ANOS INICIAIS DO CATRE

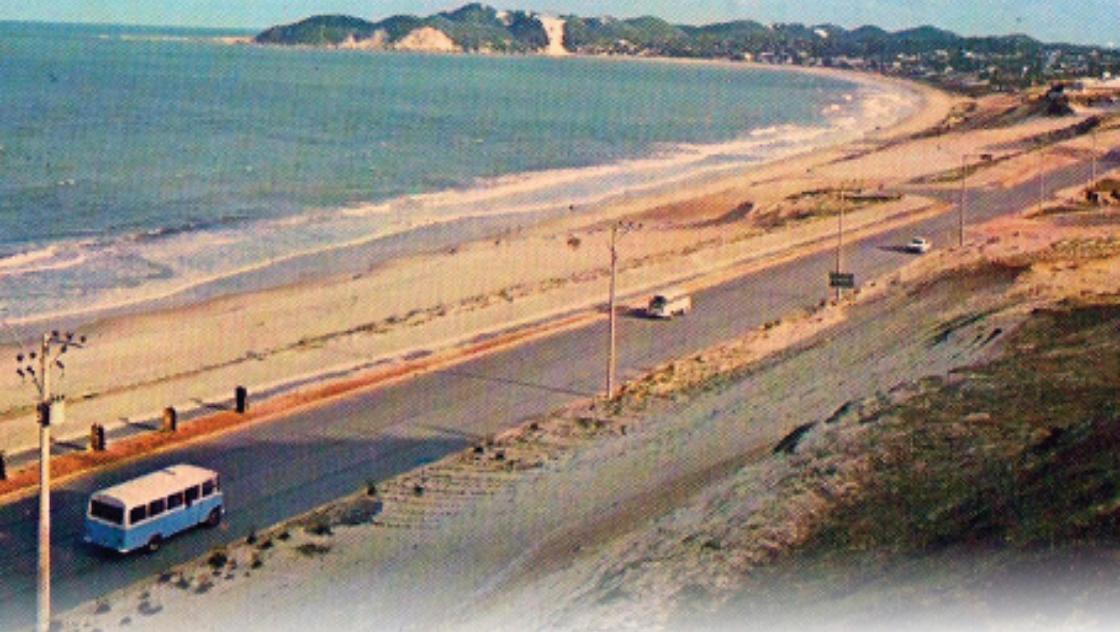
Para compreender as dificuldades e desafios enfrentados não só pelos Comandantes, mas por todo o efetivo que compunha o CATRE, é necessário conhecer a região de Natal e Parnamirim nos anos 1970, quando o CATRE foi criado. Na cidade de Natal, habitavam, aproximadamente, 265.000 pessoas. A realidade de Parnamirim, onde fica localizada geograficamente a BANT, era ainda mais interiorana; somavam-se apenas 14.500 habitantes, em 1970. A presença da Força Aérea na região ajudou a desenvolvê-la e, hoje, o número de habitantes subiu para cerca de 255 mil pessoas em Parnamirim e 803 mil em Natal. Pela observação da bandeira de Parnamirim, torna-se perceptível a contribuição da Força Aérea no crescimento da cidade, cujo reconhecimento é manifestado na utilização da adaptação do gládio alado em sua composição, conforme as ilustrações a seguir:



Bandeira de Parnamirim



Gládio em destaque na bandeira de Parnamirim



Como citado, a 2ª GM foi importante para a origem da BANT. Desde esse momento, a cidade, que recebeu a Base Aérea e soldados norte-americanos em seu território, vinha crescendo e sua população aumentava a cada ano. Tendo por base os dados do IBGE, em 1940 a cidade contava com um total de 54.836 habitantes e, vinte anos mais tarde, esse quantitativo quase triplicou, chegando a atingir uma população total de 162.537.

Nas duas décadas seguintes, ocorreram grandes transformações no Brasil: desenvolvimento industrial, aumento populacional e crescente urbanização. Além disso, a expansão dos movimentos sociais foi considerável. Inserida nesse cenário, a região em torno da cidade de Natal teve facilitadas conquistas sociais que também favoreceram seu crescimento e desenvolvimento, como a presença militar no local.

O aumento dos índices populacionais provinha do fluxo migratório de investidores e, principalmente, da população menos abastada em busca de melhores condições de vida. O crescimento, nunca antes visto na capital do Rio Grande do Norte, estava diretamente relacionado aos longos anos de seca que assolaram o interior do estado durante a década de 1950.

¹³ Disponível em: <https://curioso.com/2017/10/09/fotos-de-natal-rn-na-decada-de-70/>.

Desse modo, 1950 e 1960 foram marcados pelo amplo processo de expansão da cidade, e, em paralelo, pelas tentativas de sanar os problemas urbanos e sociais oriundos do aumento populacional e do crescimento urbano desordenado. A população da pacata cidade começa a caminhar pelas ruas, estimulada pelo aumento do comércio, serviços e lazer. Natal seguia os planos de desenvolvimento do governo Juscelino Kubistchek; apresentava a necessidade de se modernizar e aproveitou os subsídios oferecidos à industrialização. As prefeituras do período, além de ter possibilitado amplos investimentos no combate ao analfabetismo, estiveram preocupadas em atuar sobre os “problemas urbanos” de Natal, investindo em pavimentação, arborização, construção de praças e demais espaços públicos, sempre em parceria com a Força Aérea, conforme a foto a seguir do Bairro da Ribeira, em Natal, demonstra.

O aumento populacional seguiu na década de 1970, em consequência também do aumento do efetivo militar na região, garantindo maior investimento de capital, aumento do comércio e melhoria dos serviços, da segurança e da infraestrutura local.

*Vista parcial do bairro da Ribeira
– Natal (RN) na década de 1960¹⁴*



¹⁴ Disponível em: <http://cidadeseempostais.blogspot.com/2013/02/200-natal-rn-dec-de-1960.html>

Os militares instrutores, recém-chegados ao CATRE, tinham de se adaptar a conjuntura de uma cidade pequena, porém em desenvolvimento. O Cel Mattos destaca isso:

Morávamos numa vila separada dos casebres humildes apenas por um arame farpado, em que a rua não tinha nem paralelepípedo, por onde passavam bodes e bois. Nossas esposas tinham a média de 19 anos de idade e ajudaram a construir essa história. Mas era muito difícil. Elas fizeram um sacrifício muito grande de sair de uma cidade grande e ir morar em Parnamirim; tão pequeno que não havia nem um supermercado; não havia nada. Tiveram que se adaptar até dentro de casa. Numa época sem internet, sem shopping center, onde sintonizavam apenas dois canais de televisão; subíamos no telhado da casa com aquela anteninha de televisão para tentar sintonizar a extinta TV Tupi, em preto e branco. Levávamos um mapa de aviação do esquadrão, e traçávamos o rumo para a antena que ficava em Bananeiras, na Paraíba. Buscávamos o ângulo aos gritos, perguntando para a esposa, que ficava no andar térreo, se estava melhorando ou piorando a imagem. Para se ter ideia, ao atravessar a rua para ir até a Base, víamos constantemente um guaiamum (caranguejo peludo) atravessando correndo, junto conosco. Eles eram vendidos ali, à beira da estrada em cordas, e alguns conseguiam se soltar.

O Maj Brig Scheer deixa transparecer como era o dia a dia nos anos iniciais do CATRE, e demonstra que a ami-

zade entre eles facilitava a adaptação à pequena cidade de Natal, em seu relato ao INCAER:

Saíamos todos juntos sexta-feira à noite ou sábado, e fazíamos gincanas no Clube dos Oficiais – a histórica Rampa - para que toda a família pudesse se divertir. Já que não tinham muitas opções em Natal, tínhamos que criar as nossas; fazíamos o nosso mundo: corrida de saco, corrida com o ovo, mímica com nomes de filmes. Usávamos a criatividade para brincar com o que tínhamos. Inclusive o próprio Comandante do CATRE, seus familiares e oficiais superiores participavam das nossas brincadeiras.

Frequentávamos a Rampa no fim de semana ou íamos à praia juntos. A cidade de Natal tinha poucas opções e acabávamos indo para os mesmos lugares, com as mesmas pessoas. Lugares como o Casarão, para comer uma paçoca de carne de sol e escutar uma seresta, o Pitombeira ou para o Saravá, na Praia do Meio. Tinha também a Boate Royal Salut no Hotel dos Reis Magos, o restaurante do Lyra e do Marinbo, na Ribeira, para comermos carne de sol.

Apesar do oficial poder sair todas as noites do CATRE, quase ninguém o fazia, porque a Unidade ficava um pouco distante de Natal. O cotidiano era árduo, os estagiários tinham muitas matérias para estudar e necessitavam de tempo para se preparar para as exigentes missões diárias. Como o dia era de intensas atividades, restava a noite para o preparo. Saíamos fins de semana,

utilizando a única estrada de mão-dupla e sem iluminação que ligava Parnamirim à Natal. Isso quando os estagiários não estavam viajando em missão. Como aspirantes, visitavam suas famílias geralmente uma vez ao ano, quando ocorria a viagem de treinamento para o Rio de Janeiro ou para Manaus, destinos do treinamento de navegação em voo por instrumentos.

A diversão dos aspirantes e tenentes era, também, dentro do próprio dia a dia da unidade como a disputa da Taça Eficiência, uma competição entre as esquadrilhas dos esquadrões. O relato do Maj Brig Scheer aborda sobre esse aspecto no Esquadrão Joker:

Nós tínhamos as competições entre as esquadrilhas. Cada uma tinha uns oito ou nove instrutores e de 12 a 15 estagiários (os alunos) disputando a Taça Eficiência, que englobava: missões no estande de tiro; e os esportes como: corrida, futebol, vôlei, etc. as torcidas eram compostas pelas esposas e namoradas, tínhamos tambores, fogos e tudo.



Jogo de futebol ocorrido na feijoada de confraternização do Dia dos Pais no CATRE, em 11 de agosto de 1974. Fonte: acervo do Esquadrão Joker.

CATRE nos Anos 1980

No início do CATRE, a proposta de instrução era que todos os esquadrões voassem o recém-chegado AT-26 Xavante, porém cada piloto se adaptava melhor a algum tipo de aviação. Este fato gerou alterações nas premissas da Unidade e iniciou-se o projeto de reunir a instrução das diferentes aviações em um mesmo local sob responsabilidade do CATRE. Afinal, sua missão oficial era “ministrar Instrução Tática Básica ao Oficial Aviador, realizar estágio para à formação ou especialização de equipagens para recompletamento, proporcionar meios e realizar o desenvolvimento e experimentação de novas táticas e avaliação de sistemas de armas e equipamentos”¹⁵.

As evoluções da FAB provocaram também mudanças nos esquadrões e em suas missões. Por vezes, instruções específicas e até tipos de aeronaves não eram mais necessárias. Dentre essas mudanças, destaca-se a desativação dos EMRA no início da década de 1980, e a criação do Oitavo Grupo de Aviação, com foco na aviação de asas rotativas (helicópteros) e nos aviões de Ligação e Observação, o Regente ELO.

Havia a necessidade de substituição e modernização das aeronaves de transporte da FAB. Muitos Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA) estavam recebendo o Bandeirante, como o Primeiro Esquadrão do Décimo Quinto Grupo

¹⁵ Informações retiradas do Livro histórico do Esquadrão Tabarão.

de Aviação (1º/15º GAV) e o Segundo Esquadrão do Segundo Grupo de Transporte (2º/2º GT). O aumento da necessidade de pilotos de Transporte fez com que as autoridades da FAB resolvessem alocar novamente o Curso de Formação de Pilotos de Transporte em Natal. Até 1970, antes da criação do CFPM, este curso era ministrado pelo antigo 2º/5º GAV, mas agora estaria subordinado ao CATRE, em um novo esquadrão.

A partir de 13 de fevereiro de 1978,¹⁶ mesmo após a desativação do Esquadrão SETA, o 3º EIA foi mantido, ocupando inclusive as antigas instalações e recebendo um novo Esquadrão, o Esquadrão “Tubarão. Tal Esquadrão era equipado com a aeronave C-95 Bandeirante, com a missão de ministrara instrução de pilotos de Transporte. Herdeiro de um passado de coragem e tradição, “Renascia assim o 3º EIA e ressuscitava na FAB a tradição da instrução de nossos aspirantes em aeronave bimotor, nobre missão herdada do saudoso 5º GAV”.¹⁷



Emblema do Esquadrão Tubarão

No ano de 1979, o Esquadrão Tubarão manteve e ampliou suas atribuições de preparo dos pilotos básicos para futuras especializações em unidades aéreas de emprego, Busca e Salvamento, Ligação e Observação, Patrulha, Reconhecimento e Transporte, o que perdurou até 24 de abril de 1981. Nessa data, o Esquadrão foi desativado, transformando-se novamente em 1º/5º GAV e, conseqüentemente, sendo reativado como o Esquadrão Rumba, resgatando suas tradições e eficiências sempre demonstradas. O nome do esquadrão advém de gênero musical dos anos 1950, e suas esquadrilhas eram inclusive nomeadas por notas musicais por este motivo (Dó, Ré, Mi e Fâ).

¹⁶ Boletim interno n° 27 de 13 de fevereiro de 1978.

¹⁷ Livro Histórico do Esquadrão Tubarão p. 4.



Bandeirante C-95 – destaque para os emblemas do Esquadrão Tubarão e do CATRE

Em 20 de outubro de 1980, foi assinada a Portaria nº 310/GM3, que determinava a reativação do 5º GAV, a partir de 1º de janeiro de 1981. O 5º GAV ficou subordinado diretamente ao CATRE, administrando as atividades profissionais de instrução dos seus dois esquadrões e absorvendo a missão anteriormente destinada ao GIA.

A troca de siglas e missões gerou certa confusão. No início das atividades existia a dúvida se o 1º/5º GAV assumiria as funções do 1º EIA (Esquadrão Joker), enquanto o 2º/5º GAV herdaria a missão do 3º EIA que, primeiramente, treinava os pilotos de Caça e, posteriormente, os de Transporte com o Esquadrão Tubarão; mesma missão realizada pelo 2º/5º GAV antes de ser desativado na década de 1960.

Esta configuração chegou a ser implantada nos primeiros meses de reativação e, por desconhecimento histórico, o 1º/5º GAV intitulou-se Esquadrão Pica-Pau, antes de retomar o nome original do Esquadrão Rumba. Os seus integrantes confundiram o galo de campina, ave representativa da

região de Natal, que estava contida na bolacha original do Esquadrão com um Pica-Pau, devido a crista vermelha.



Emblema do 1º/5º GAV

Por conta disso, adotaram também pica-paus na criação dos emblemas das esquadrilhas.



Símbolo da Esquadrilha do 1º/5º GAV

Todavia, um estudo foi elaborado e a resolução definitiva das missões foi tomada seguindo o embasamento histórico de cada unidade e seus possíveis desdobramentos em um futuro próximo. Decidiu-se, assim, que o 1º/5º GAV seguiria suas tradições originais, ministrando a instrução de aeronaves bimotoras com o C-95 Bandeirante, e o 2º/5º GAV manteria a origem histórica incorporada do ESPC – 3º/1º GpAvCa – em 1953, com os jatos AT-26 Xavante.



*Bandeirante C-95 – destaque para os emblemas do 1º/5º GAV,
do pica-pau referente à esquadrilha e do CATRE*

Na época, o 1º/5º GAV foi dotado com aeronaves Embraer C-95 Bandeirante para a instrução em aeronaves bimotor, porém, a partir de 1989, as mesmas foram progressivamente substituídas por vetores Embraer AT-27 Tucano. Em 1993, o Esquadrão deixou de utilizar o Bandeirante e passou a formar apenas pilotos de Ataque, até o ano de 2001, quando esta arma foi incorporada à Aviação de Caça.



Militares do 1º/5º GAV perfilados. Fonte: acervo do Esquadrão Rumba

Observa-se, portanto que, por um período, o Esquadrão Rumba passou a operar, simultaneamente, o Bandeirante e o Tucano, escolhendo os estagiários mediante as suas habilidades para cada tipo de aeronave.



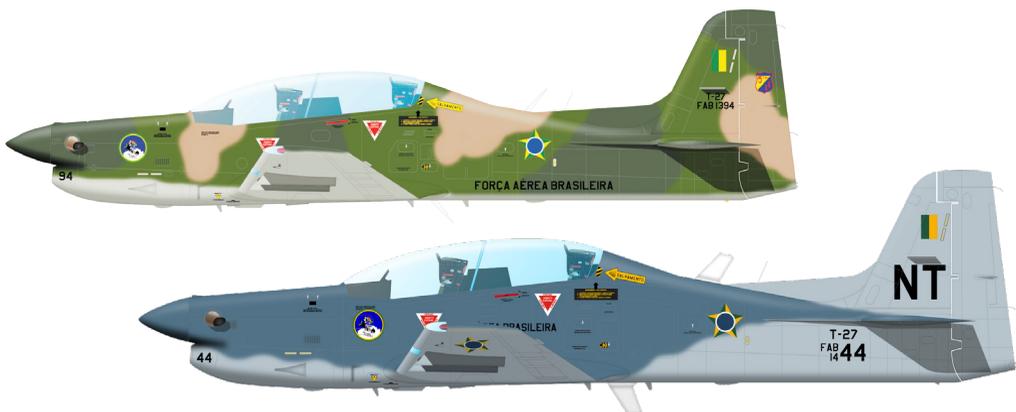
Briefing antes da instrução aérea no 1º/5º GAV. Fonte: acervo do Esquadrão Rumba

Instrução aérea no 1º/5º GAV. Fonte: acervo do Esquadrão Rumba



Mecânicos armando bomba no T-27. Fonte: acervo do Esquadrão Rumba

O último voo dos Tucanos do Esquadrão Rumba aconteceu durante a solenidade de passagem de comando do CATRE, em 17 de dezembro de 2001, atendendo por 15 anos à instrução operacional dos pilotos de Ataque da FAB. Nesse mesmo ano, o CATRE chegou ao final de sua trajetória – o Comando da Aeronáutica sentiu a necessidade de mudar o enfoque da especialização de seus pilotos.



T-27 Tucano – destaque para o emblema do 1º/5º GAV

Paralelamente, o Esquadrão Joker (agora 2º/5º GAV), entre 1981 e 1982, proveu apenas a instrução de adaptação às aeronaves a jato com os Xavante AT-26, já que a instrução para os Caçadores ainda estava em Fortaleza. Em 1983, o Esquadrão recebeu novamente a chancela de Unidade de Caça e voltou a usar o emblema da época do P-47, remetendo as origens na 2º Guerra Mundial. Esta configuração continua até os dias atuais, na qual cabe ao 2º/5º GAV a formação dos pilotos de Caça da FAB.



Emblema do Esquadrão Joker – 2º/5º GAV

O 2º/5º GAV passou então a utilizar o código-rádio Joker, código este criado pelo 1º EIA, em 1974, quando formava pilotos de Ataque, e a bolacha histórica do Esquadrão, a mesma do já referido 3º/1º GAVCA, a qual exibe um veterano Avestruz (alusão aos pilotos do 1º GAVCA “Senta a Pua” que lutaram na Itália em 1944-1945), transmitindo ao jovem piloto (um pinguim) a arte da Aviação de Caça.



Bolacha do 2º/5º GAV



Escultura do símbolo do Esquadrão Joker.

Fonte: foto do autor

Ao longo dos mais de 60 anos de ativação, o 2º/5º GAV voou mais de 300 mil horas de voo, sendo mais de 50 mil horas nas aeronaves A-29 Super Tucano de fabricação nacional. Com isso, o Esquadrão Joker é, atualmente, a unidade militar que mais voou o modelo fabricado pela Embraer no mundo.¹⁸

A década de 1980 trouxe uma grande modificação no CATRE. Atualizações da FAB procuravam extinguir gradativamente a Aviação de Ataque, englobando suas operações à Aviação de Caça. Neste período de transição, o CATRE interrompeu o Curso de Ataque e a utilização de aeronaves para este fim. Apesar disso, manteve o treinamento de adaptação dos estagiários na aeronave AT-26 Xavante. Os alunos que apresentavam as habilidades necessárias qualificavam-se para a Aviação de Caça e recebiam a oportunidade de transferência para Fortaleza. Os outros pilotos eram transferidos para o 1º/10º GAV, esquadrão da Aviação de Reconhecimento, dotado de Xavantes, ou para o 3º/10º GAV, unidade da Aviação de Ataque, criada em Santa Maria (RS).



Esquadrão Joker - Hangar de nariz à frente e novos hangares dos A-29 ao fundo - Foto do autor

18 Disponível em: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/EAB/br/gav5-2.html>.

As Esquadrilhas de Demonstração Aérea do CATRE

Um aspecto peculiar do CATRE foi a existência, entre os anos de 1981 a 1983, de duas Esquadrilhas de Demonstração: a Esquadrilha Alouette, no 2º/5º GAV; e a Esquadrilha Daedalus, no 1º/5º GAV.

A Esquadrilha Alouette foi criada pela Portaria no 001/81 do Comando do CATRE, de 17 de dezembro de 1981. Ela serviu para demonstrar as capacidades e a perícia dos pilotos da Força Aérea em aeronaves que, tradicionalmente, não tinham essa finalidade. Tanto os estagiários quanto a sociedade civil, puderam observar o talento dos instrutores do AT-26 Xavante. A Esquadrilha Alouette era subordinada ao Esquadrão Joker, e passou um ano treinando antes de pedir a autorização para fazer sua primeira demonstração oficial. Isolaram seis Xavantes e os prepararam para esta atividade, ganhando uma pintura especial. Destacase que as aeronaves utilizadas nas demonstrações apenas acumularam funções, não deixando de cumprir as missões normais de instrução. Portanto, não havia aeronaves exclusivas dessa Esquadrilha.



AT-26 Xavante com nova pintura inferior utilizado pela Esquadrilha Alouette



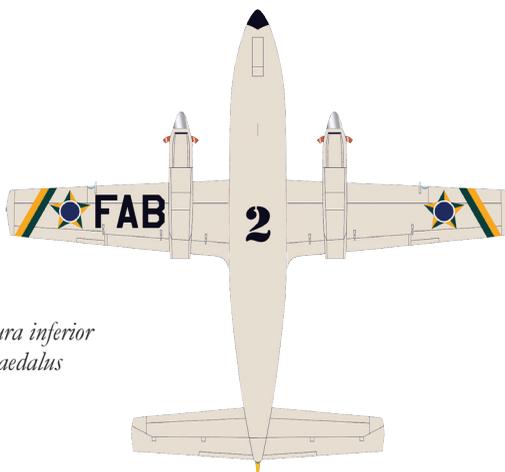
AT-26 Xavante com nova pintura utilizado pela Esquadrilha Alouette

A Esquadrilha Daedalus era formada pelos componentes do 1º/5º GAV, que voavam o C-95 Bandeirante e faziam as manobras até onde a aeronave de Transporte permitia. Essa Esquadrilha foi criada pela Portaria nº 008 do Comando do CATRE, de 8 de outubro de 1982, com quatro aeronaves que voavam em formação e uma aeronave isolada, totalizando 5 aviões.

A desativação das Esquadrilhas Allouette e Daedalus ocorreu em 1983.



C-95 Bandeirante com nova pintura utilizado pela Esquadrilha Daedalus



C-95 Bandeirante com nova pintura inferior utilizado pela Esquadrilha Daedalus

A Última Década do CATRE

As autoridades da FAB, conforme dito no Decreto de 5 de setembro de 1989, resolveram alterar a denominação de Centro de Aplicações Táticas e Recombetamento de Equipagens para Comando Aéreo de Treinamento, mantendo a sigla e o emblema. Reativaram a Base Aérea de Natal com o intuito de apoiar o novo CATRE na missão

de instruir e aprimorar os pilotos da Força com alto padrão de qualidade. Os estudos da época apontavam que o CATRE deveria se dedicar plenamente as atividades operacionais, retirando dessa organização as atividades relativas ao apoio e à administração, transferindo-as à BANT.

Apesar disso, a recriação da BANT foi efêmera, durou somente 2 anos. Na prática a cooperação entre ela e o CATRE não surtiu o efeito desejado. Começaram a ocorrer interferências que aumentavam a burocracia e resolveram desativar a Base, enquanto o novo CATRE acumularia as atividades de apoio e operacionais novamente. O Comando Aéreo de Treinamento continuou a treinar e a aperfeiçoar os pilotos da FAB até 21 de dezembro de 2001,¹⁹ quando foi desativado e deu lugar a Base Aérea de Natal, ativada pela terceira vez em Parnamirim e mantendo somente a atribuição de apoiar as unidades aéreas e de aeronáutica nela sediadas ou desdobradas.

Durante a década de 1990 ocorreram importantes fatos para a história do CATRE. À parte as unidades aéreas a ele subordinadas, foi criado,²⁰ também, o Grupo de Instrução Tática e Especializada (GITE), com a finalidade de planejar, executar e controlar os Cursos de Tática Aérea e de Preparação de Instrutores de Voo, este último re-

conhecido internacionalmente pela sua qualidade. Todos os oficiais aviadores do GITE possuem, até os dias de hoje, qualificação de instrutores nas missões e nos equipamentos aéreos operados pelas diversas aviações da FAB.



Emblema do GITE

Em 1997, ocorreu um importante fato para a história do CATRE. As evoluções tecnológicas e de doutrina alteraram os parâmetros de instrução dos pilotos. O Ministro da Aeronáutica, Lélvio Viana Lobo, revogou o antigo regulamento do CATRE e o modernizou.²¹

As finalidades da Unidade foram mantidas: ministrar a instrução básica ao oficial-aviador; realizar estágios de formação ou especialização de equipagens para recompletamento; promover o desenvolvimento e a avaliação de novas táticas; avaliar sistemas de armas e equipamentos; e formar o oficial-aviador da reserva. Manteve o comando de

19 Portaria nº 989/GC3, de 21 de dezembro de 2001.

20 Portaria nº 734/GM3, de 24 de outubro de 1997.

21 Boletim nº 113-10, de 27 de outubro de 1997.

Brigadeiro do Ar da ativa e as prerrogativas de planejamento, coordenação e controle dos programas de instrução nas variadas aviações a FAB.

A estrutura básica foi definida com o Comando, um Estado-Maior e seu Gabinete. Estabelecia a obrigatoriedade da segurança da área sob sua jurisdição; o assessoramento ao COMGAR, quanto à qualificação e aos níveis de proficiência a serem atingidos pelos cadetes, com vistas a compatibilizar, com o Departamento de Ensino da Aeronáutica (DEPENS), as necessidades do CATRE; o apoio necessário ao funcionamento de unidades aéreas ou unidades de aeronáutica que nele estejam sediadas ou desdobradas, dentre outras atividades.

A partir de 1994, o 2º/5º GAV passou a executar, além da instrução, missões de alerta em Natal, com seus Xavantes. Os instrutores ficavam de prontidão, responsáveis pela segurança aérea da localidade e eram acionados caso houvesse alguma emergência.

O Quinto Grupo de Aviação foi desativado²², novamente, por problemas operacionais, em 1994. O 1º/5º GAV e o 2º/5º GAV, subordinados a ele, passaram à subordinação direta do CATRE. Quando o CATRE foi extinto, em janeiro de 2002, a subordinação operacional do 1º/5º GAV foi transferida para a 5ª Força Aérea (VFAE), ligada a Aviação de Transporte, migrando outra vez para a Base Aérea de Fortaleza (BAFZ), em

2002. A recriada BANT recebeu em troca o 1º/4º GAV (Esquadrão Pacau), com a justificativa de concentrar todos os Xavantes da FAB num mesmo local, a fim de diminuir os custos de manutenção. O 2º/5º GAV passou para a subordinação operacional da III FAE, até a criação da I FAE em 2006, retornando as subordinações operacionais mais uma vez, à Natal.

O CATRE foi a unidade que mais voou o AT-26 Xavante na FAB, e, por conseguinte, o Esquadrão Joker também teve essa primazia, tendo formado mais de mil pilotos de combate nessa aeronave.

Um dado curioso a ser registrado é um breve histórico do 1º/11º GAV (Esquadrão Gavião). Este Esquadrão foi subordinado ao Comando Aerotático (COMAT), extinto e substituído em 1988 pelo CATRE, até o ano de 1995, quando passou para a subordinação da II FAE, que perdurou até a reativação da I FAE, que foi reativada em 2006 e sediada na BANT.

Esta história diz respeito ao CATRE, pois, entre 25 de maio de 1988 a 30 de junho de 1995, as autoridades da FAB resolveram subordinar também à Unidade a instrução de pilotos de asas rotativas, ministrada no 1º/11º GAV, sediado em Santos. Devido a este fato o emblema do CATRE recebeu o triângulo que simboliza a aviação de asas rotativas na FAB. Esta

22 Portaria nº R-587/GM3, de 29 agosto de 1994.

configuração perdurou até o 1º/11º GAV passar a subordinação da IFAE, que concentrou toda a aviação de asas rotativas.



Emblema do CATRE sem o triângulo relativo à aviação de asas rotativas



Emblema do CATRE com o triângulo relativo à aviação de asas rotativas

A I FAE, criada em 2006, cumpriu o plano, estipulado décadas atrás, de reunir toda a instrução dos mais diversos tipos de aviação na histórica área de Parnamirim até os dias atuais.

A BANT ficou ativa até 2016, quando foram criados o Grupamento de

Apoio de Natal (GAP-NT), destinados às atividades de apoio, e a Ala 10, responsável por coordenar as atividades operacionais.

A necessidade de preparar a FAB para os desafios do futuro fez com que todas as Forças Aéreas e muitas das Bases Aéreas fossem transformadas em Alas, com o intuito de otimizar a missão da FAB. Essa estruturação visa à separação da área administrativa da operacional, com o intuito de concentrar e especializar esforços. Contudo, o nome histórico ainda é utilizado, devido à identificação da comunidade civil com a localidade. Toda instrução operacional de pilotos da FAB, seja de asas fixas ou rotativas ainda hoje é em Natal, na Ala 10.

Toda a organização e estrutura do presente é consequência da estrutura deixada pelo CATRE. Os sinuosos caminhos trilhados por essa Unidade deixaram um legado e um exemplo para quem hoje cumpre sua missão. A tecnologia, a inovação e a necessidade de adaptação às evoluções militares fizeram com que cada Comandante da Aeronáutica necessitasse alterar as estruturas organizacionais da FAB, procurando sempre melhorar a Força e, consequentemente, a formação de seus pilotos, oferecendo a dinâmica necessária para atualizá-la, estando apta a garantir uma pronta resposta a todos os desafios.

A história do CATRE permeia estas mudanças e evoluções. Nela pôde-se observar, na prática, as alterações es-



Desfile militar no CATRE. Foto retirada do álbum fotográfico do Esquadrão Joker

truturais oriundas das escolhas estratégicas ao longo de décadas, seja na criação ou alteração das missões das unidades de instrução; nas mudanças de localidade de alguns dos mais importantes esquadrões da FAB; na atualização dos currículos de ensino e especialização dos pilotos, tornando-os aptos a defender a Pátria por todo território nacional; nas evoluções históricas dos diferentes tipos de aviação – Caça, Transporte, Ataque; ou até contribuindo para a formação de pilotos da aviação civil.

O CATRE, portanto, foi um importante palco onde os militares da FAB executaram o roteiro que conta a história da própria Instituição. Seu orgulhoso passado orienta os passos de um futuro promissor para os pilotos da Força Aérea Brasileira por toda a experiência e legado deixados.

BIBLIOGRAFIA

ALAMINO, Aparecido Camazano. **Aviação de Reconhecimento e Ataque na FAB – A Saga dos Guerreiros Polivalentes** – Nem Melhor, nem pior, nem diferente... polivalente. INCAER, 2015.

BANT. **Trampolim da Vitória – 70 anos** – Edição histórica. Revista da Base Aérea de Natal, 2012

BOHRER, Clóvis de Athayde. **Centro de Formação de Pilotos Militares 1970 – 1973**. INCAER, 2013.

BRASIL. **Livro Histórico do Esquadrão Rumba**.

BRASIL. **Livro Histórico do Esquadrão Tubarão**.

BRASIL. **Decreto nº 73.223**, de 29 de novembro de 1973.

BRASIL. **Decreto nº 98.117**, de 5 de setembro de 1989.

C. Lorch, **A Caça Brasileira - nascida em combate**, Action Editora, Rio de Janeiro, 1993.

Defesa, Tecnologia e. **Ano 11, nº 60**, 1994.

Internacional, Flap. **Ano 33, nº 287**, Grupo Editorial Spagat Ltda., Julho 1996.

MEDINA, João Ignácio de. **Senta a Pua! Brasil! Aviação de Caça na FAB**. INCAER, 2019.

Ministério da Aeronáutica. **Aerovisão, nº 182, Ano XXI**. Maio/Julho, 1995.

REPORT, Air Force: **Força Aérea Brasileira**. In: **“Air Forces Monthly”**. Abril, de 1995.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Boletim interno nº 27** de 13 de fevereiro de 1978.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Boletim interno nº 113-10** de 27 de outubro de 1997.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº 625/GM3**, de 12 de setembro de 1989.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº 1002/GM3** de 27 de dezembro de 1990.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº R-587/GM3** de 29 agosto de 1994.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº 734/GM3**, de 24 de outubro de 1997.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Portaria nº 989/GC3**, de 21 de dezembro de 2001.

SITES CONSULTADOS:

Rudnei Cunha. Disponível em: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/br/catre.html>. Acesso em 25 de março de 2019.

ENTREVISTAS:

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer, INCAER, Rio de Janeiro, 26 de novembro de 2018.

Cel Av Refm Marco Aurélio de Mattos, INCAER, Rio de Janeiro, 26 de novembro de 2018.

Cel Av Refm Aparecido Camazano Alamino, INCAER, Natal, 13 de fevereiro de 2019.

Ten Cel Av Leandro Barbosa Ferreira Pinto, INCAER, 12 de fevereiro de 2019.

COLABORADORES:

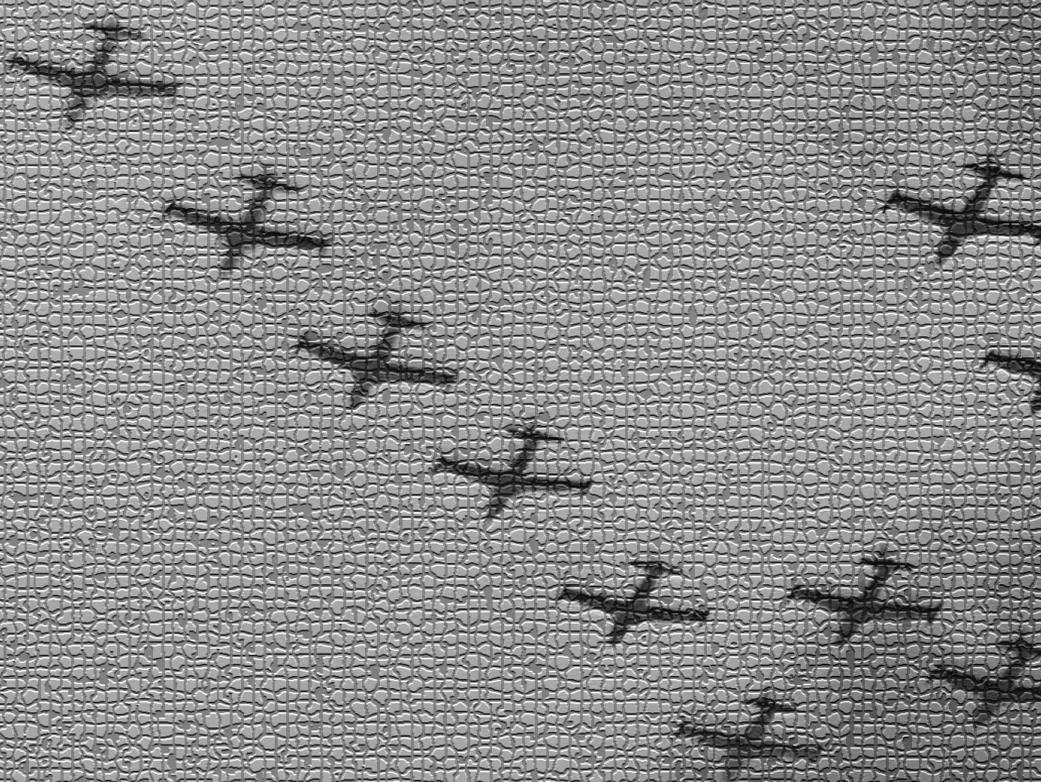
Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer.

Cel Av Refm Marco Aurélio de Mattos.

Cel Av Refm Aparecido Camazano Alamino.

*O 1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves
pertence ao efetivo deste Instituto e integra
a equipe do SISCULT.*

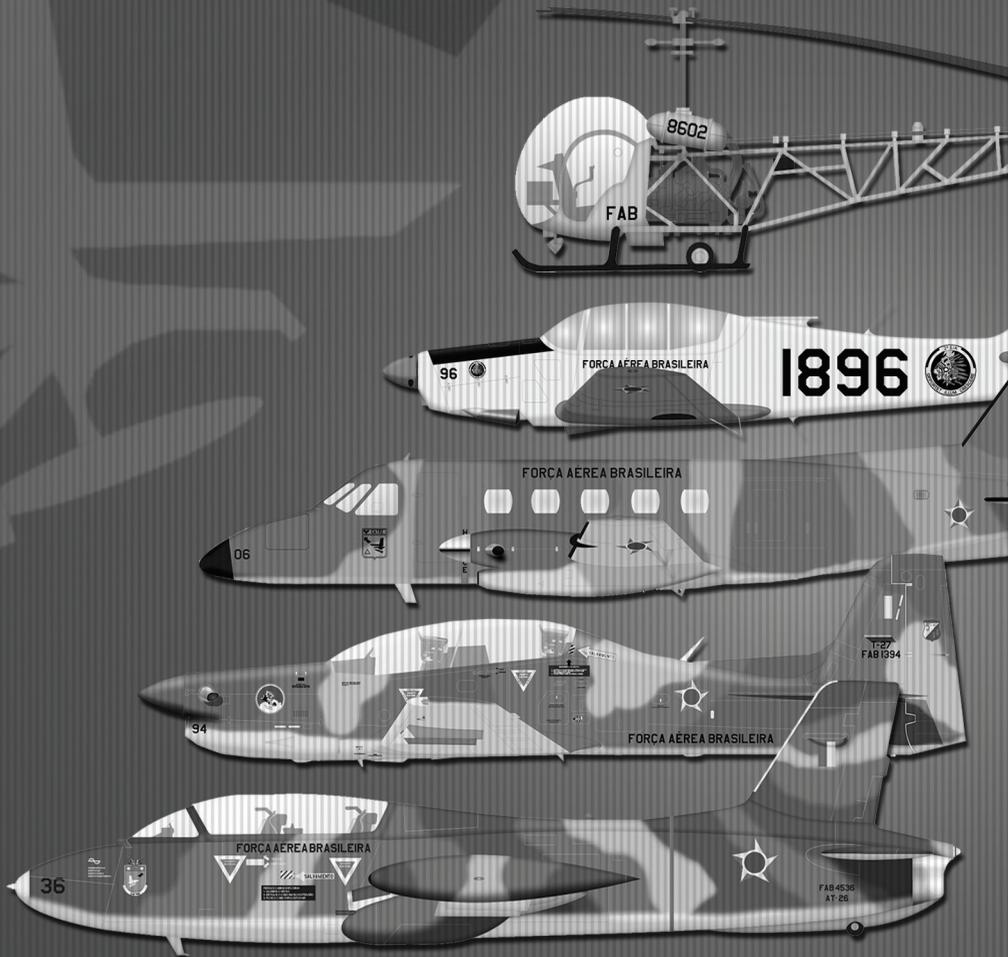






CATRE

O TRAMPOLIM DAS ÁGUIAS







Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.fab.mil.br/incaer