

MINHA VIDA NAVAL NO NAVIO-AERÓDROMO LIGEIRO *MINAS GERAIS*: O navio de três bandeiras (Parte 2)*

FERNANDO ANTONIO BORGES FORTES DE
ATHAYDE BOHRER**
Capitão de Mar e Guerra (Ref³)

SUMÁRIO

Introdução
Viagem de Aspirante em 1969
Estágio de Guarda-Marinha
Meu primeiro embarque no NAeL *Minas Gerais*
1973 – O voleibol nas horas de lazer no A-11

INTRODUÇÃO

A primeira vez que ouvi falar do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* foi pelo meu irmão, em 1962¹, pois sua turma do 2º ano ginásial fez uma visita ao navio, à época, de grande interesse para os jovens. Entrei para a Escola Naval no ano de 1967, mês de fevereiro, e aí, pela primeira vez, pude ver aquele navio saindo

à barra do Rio de Janeiro ou atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Era um navio imponente.

No dia 11 de junho de 1967, nas comemorações da Batalha Naval do Riachuelo, fui escalado, com outros aspirantes, para participar de evento a bordo do NAeL *Minas Gerais*. Era a primeira vez que ia ao navio. Nossa tarefa era portar as bandejas das Medalhas do

*A parte 1 deste artigo foi publicada no volume 145 (1º trim/2025).

** Foi comandante do Aviso de Instrução *Guarda-Marinha Jansen*, da Corveta *Jaceguai* e do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*.

1 Em 1962 estudávamos no Colégio Estadual Prefeito Mendes de Moraes, na Ilha do Governador, eu no 3º ano e meu irmão no 2º ano ginásial. Foi um ano após a chegada do A-11 ao Brasil.

Mérito Tamandaré para a condecoração dos agraciados, no convés de voo. E, na fileira para que fui escalado, estava meu pai, Tenente-Coronel Aviador Clovis de Athayde Bohrer, um dos agraciados.

Em janeiro de 1969, tendo eu sido aprovado para o 3º ano da Escola Naval, minha turma ganhou um presente muito especial: embarcar no A-11 para realizar uma grande viagem à Europa, nos meses de janeiro e fevereiro, nas férias escolares, integrando um grupo-tarefa comandado pelo Vice-Almirante Dantas Torres, então comandante em chefe da Esquadra, e formado pelo Cruzador *Barroso*, alguns contratorpedeiros da classe *Pará* e um submarino.

Pois bem, vamos à narrativa dessa excelente comissão, que me influenciou para, quando fosse declarado guarda-marinha (GM) (e o caminho ainda era longo), ser voluntário para embarcar no A-11.

VIAGEM DE ASPIRANTE EM 1969

A Força-Tarefa 10 (FT-10), sob o comando do Vice-Almirante Dantas Torres, suspendeu do Rio de Janeiro em janeiro de 1969.

Era composta pelos seguintes navios: Cruzador Ligeiro (CL) *Barroso*, Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, Contratorpedeiro *Pernambuco* e Submarino *Rio Grande do Sul*. Um Grupamento Aéreo embarcado no NAeL *Minas Gerais* era composto por aeronaves P-16A (1ª GAE), SH-34J (HS-1), UH-5 e UH-4 (HU-1). No CL *Barroso* estava o UH-2 (Wasp), cujo piloto era o hoje Contra-Almirante (Ref^o) Carlos Frederico. Cumprindo as diretivas da Ordem de Movimento (Confidencial) nº 01/69, do Comando em Chefe da Esquadra (ComemCh), a FT-10 demandou o primeiro porto da derrota, Salvador, Bahia.



Foto 1 – Diploma de membro honorário da tripulação do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* que recebi ao término da comissão à Europa



Foto 2 – NAeL *Minas Gerais* na comissão, em configuração para entrada de porto em Lisboa

Comandava o NAeL *Minas Gerais* o então Capitão de Mar e Guerra (CMG) Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro, e seu imediato era o Capitão de Fragata (CF) Rizzo.

Embarcamos na manhã em que o navio suspendeu, no “cais do Minas”, no AMRJ. Os aspirantes foram distribuídos administrativamente pelas divisões dos departamentos do navio. Fui designado para a Divisão E, Eletricidade, do Departamento de Máquinas, e nela fiz toda a comissão. A Divisão Echo tinha como seu encarregado o CT Loyola. Fazíamos os diversos serviços de quarto em viagem, ou seja, como ajudantes dos oficiais de quarto no passadiço, no Centro de Informações de Combate (CIC) e na Central de Máquinas. Como integrante da Divisão de Eletricidade, eu guarnecia meus postos de combate na estação central e na praça de máquinas. Recordo-me que, na estação central de máquinas,

acompanhava o serviço do CT Torres e, no CIC, o do 1º Tenente Cascão. No passadiço, não me recordo. Assim, nos três dias de mar, antes de chegar a Salvador, estava totalmente integrado na minha Divisão. Após o encarregado, eu era o mais antigo e o substituí, em sua ausência, em todas as formaturas. Auxiliava-o na vida administrativa e burocrática da Divisão e comecei a tomar conhecimento das atribuições previstas na Organização Básica para o Serviço na Armada (OGSA). Esses ensinamentos me foram passados na Marinha, pela primeira vez, pelo CT Loyola. Daí, pude sentir quais seriam as diversas responsabilidades de um oficial em um navio.

Pois bem, antes de prosseguir a narrativa, seria interessante eu mencionar a cinemática da FT-10 e, conseqüentemente, do NAeL *Minas Gerais* nessa comissão. Pude reproduzi-la consultando o Livro

do Navio, no Serviço de Documentação da Marinha (SDM), por deferência do então diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Vice-Almirante Mathias (os Termos de Viagem estão no Anexo A).

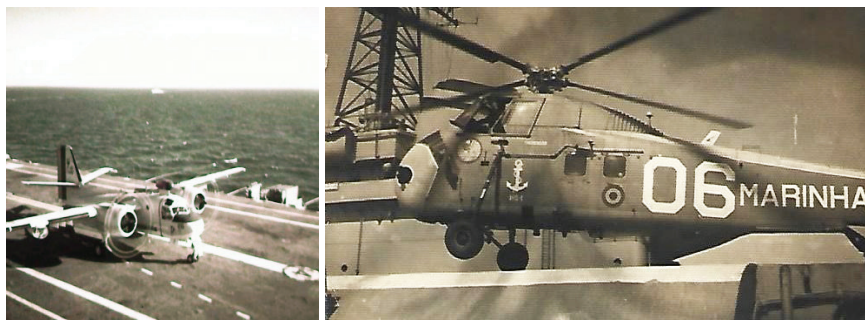
A cinemática percorrida foi a seguinte: a FT-10 suspendeu em 19 de janeiro de 1969 do Porto do Rio de Janeiro com destino ao Porto de Salvador, Bahia, onde atracou em 22 do mesmo mês. Suspendeu do Porto de Salvador no dia 25, demandando Porto Grande, na Ilha de São Vicente, onde o navio fundeou em 1º de fevereiro do mesmo ano; de Porto Grande a Cádiz, na Espanha, onde a FT-10 atracou e o A-11 fundeou, em 8 de fevereiro; a FT-10 suspendeu de Cádiz em 12 de fevereiro, demandando Lisboa (Portugal), onde atracou no dia seguinte. A FT-10 suspendeu de Lisboa em 18 de fevereiro, demandando o Porto de Santa Cruz de Tenerife (Arquipélago das Ilhas

Canárias), Espanha. No dia 23, a FT-10 suspendeu de Santa Cruz de Tenerife, demandando o Porto de Dakar, no Senegal, onde atracou em 25 do mesmo mês. A FT-10 iniciou seu regresso ao Brasil no dia seguinte, suspendendo de Dakar com destino a Salvador, Bahia, onde atracou em 5 de março. Suspendeu de Salvador no dia 6, atracando no Rio de Janeiro em 9 de março do mesmo mês e ano. Foram 49.0 dias de comissão, com 32 dias de mar e 8.626,5 milhas náuticas navegadas.

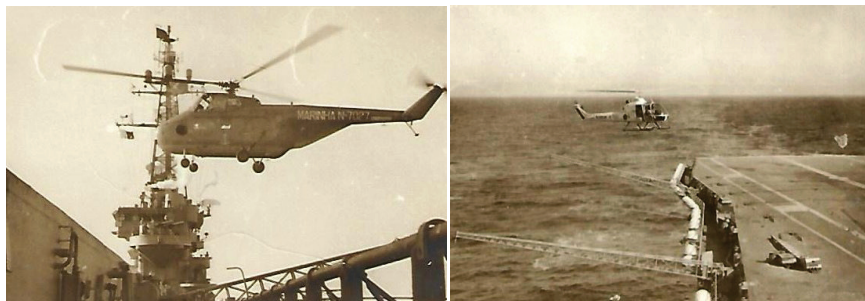
O Grupamento Aéreo embarcado no A-11 era constituído de aviões P-16A, do 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE); dos helicópteros SH-34J, do 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (HS-1); e dos helicópteros UH-5 e UH-4, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1). O chefe do Departamento de Aviação (Oficial do Ar) era o CF Xerez, aviador naval.



Foto 3 – Ilha do A-11, durante a comissão



(a)



(b)

Foto 4 – (a) Aeronaves embarcadas, P-16A e SH-34J; e (b) UH-5 e UH-4

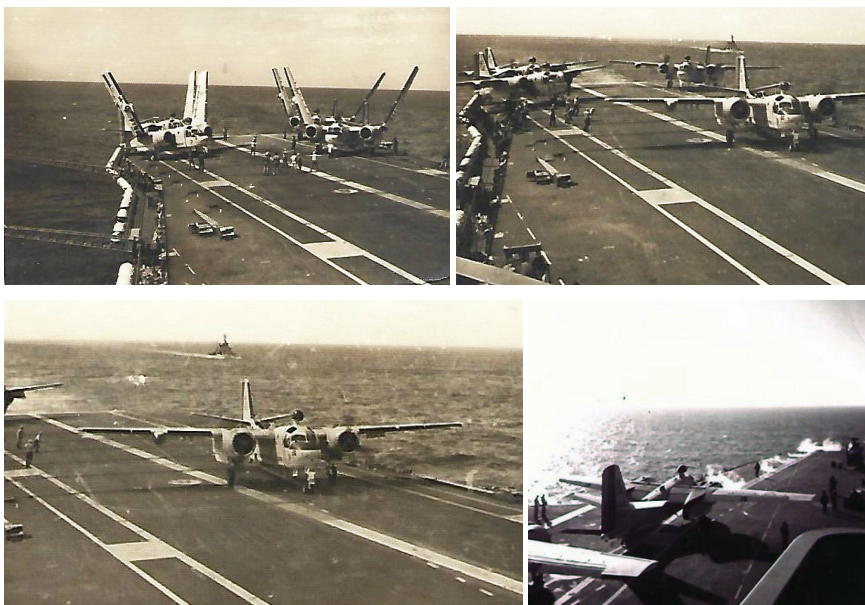


Foto 5 – Operações aéreas de decolagem livre e por catapulta dos P-16A

O primeiro porto da comissão significou muito para mim, pois Salvador é a minha cidade natal, onde nasci no mês de janeiro de 1949, quando meu pai, primeiro-tenente aviador, servia no Esquadrão de B-25, na Base Aérea de Salvador (BASV). Dessa cidade eu parti aos dez meses e 12 dias de idade (12 de dezembro de 1949), indo para Porto

Alegre, cidade da minha família e para onde meu pai havia sido transferido, não tendo mais retornado a Salvador. O primeiro local que fui visitar foi o Hospital Espanhol, na Barra, onde nasci. Depois peguei um ônibus e fui a Ondina, onde ficava a Vila dos Oficiais (tenentes) da BASV. Conheci minhas origens 20 anos depois, em janeiro de 1969.



(a)



(b)

Foto 6 – (a) A-11 fundeado em Cabo Verde, no convés de voo; (b) o autor e seus colegas de turma, aspirantes Cruz, Romani (falecido) e Fontes



(a)



(b)



(c)

Foto 7 – (a) No mar, durante as operações aéreas; (b) O autor e seu colega de turma Aspirante Fontes, com a tradicional japonesa de Marinha, gorro de lã e luvas, peças recebidas devido ao inverno no Hemisfério Norte; (c) Pode-se ver a movimentação dos P-16A, do 1º GAE, no convés de voo



Foto 8 – (a) Equipe de futebol de salão dos aspirantes embarcados na comissão, participante do torneio realizado no hangar de aeronaves nº 1, na travessia do Atlântico de Salvador à Ilha de Cabo Verde; (b) Na foto à direita, o autor no convés de voo, com o navio fundeado em Cádiz, vendo-se as “Garças” SH-34J, do HS-1

Na singradura para a Ilha de São Vicente, atravessando o Oceano Atlântico, foi realizado um torneio de futebol de salão entre oficiais, no Hangar 1, à noite, entre as equipes dos diversos departamentos do navio e a equipe de aspirantes da Escola Naval, embarcados. Também, nessa travessia, cruzamos a Linha do Equador pela primeira vez na Marinha, e, na festa em homenagem a Netuno, tivemos nosso tradicional batismo no mar.

Ao chegarmos a Porto Grande, na Ilha de São Vicente, o NAE *L Minas Gerais*, devido a seu porte e à capacidade do

porto, não atracou, ficando fundeado. Os aspirantes baixaram terra, e fomos passear pela cidade. Nessa licença, o ComemCh, tendo passado de carro por aspirantes em licença (éramos licenciados fardados) e não tendo sido reconhecido, quando o GT suspendeu rumo a Cádiz, deu a ordem pela fonia: “os aspirantes devem fazer exercícios de ordem unida no convés de voo do navio, todos os dias, à tarde, até a chegada a Cádiz”. E, do navio capitania, controlava tudo de binóculos. Mas nada que tirasse nosso entusiasmo, pois estávamos indo para a Europa pela primeira vez.



Foto 9 – (a) Na passagem do Equador, o tradicional batismo; (b) À direita, diploma recebido pelo autor

Chegamos a Cádiz em uma manhã de inverno, com muito frio e chuva. A maioria dos aspirantes, inclusive eu, baixou terra na primeira “condução de licenciados”, um rebocador de porto espanhol. Trajávamos o tradicional uniforme “jaquetão”, com espadim e pelerine, para nos protegermos do inverno europeu. A chuva continuou, e o mar “engrossou”, não havendo mais conduções de licenciados esse dia². Os aspirantes que baixaram terra tiveram que pedir abrigo no Cruzador *Barroso* para pernoitar e não ficar ao relento perambulando na fria noite de Cádiz. O tempo amanheceu com chuva, mas o mar estava mais calmo, permitindo ao rebocador reiniciar as conduções de licenciados. Retornei para bordo por volta das 10 horas e não mais baixei terra, encerrando minha visita àquela cidade

portuária do sul da Espanha. Vários colegas também assim procederam. Mas a noite anterior foi boa, pois nos reunimos em uma cantina espanhola bem aquecida e jantamos uma bela refeição (infelizmente, minha memória só tem essas recordações).

O trecho de Cádiz a Lisboa foi o ponto alto da nossa visita. Atracamos no cais nobre na cidade, ao lado do Cruzador *Barroso*, nosso navio capitania. Para mim, foi um retorno, pois no ano anterior, em junho, eu estava na delegação que participou das Comemorações Cabralinas, durante dez dias³.

Em Lisboa, cabe registrar a visita do grupo de aspirantes à Escola Naval portuguesa, no outro lado do Rio Tejo, com o tradicional almoço regado a vinho branco e a guerra com miolos de pão ao final, uma tradição portuguesa.



(a)



(b)

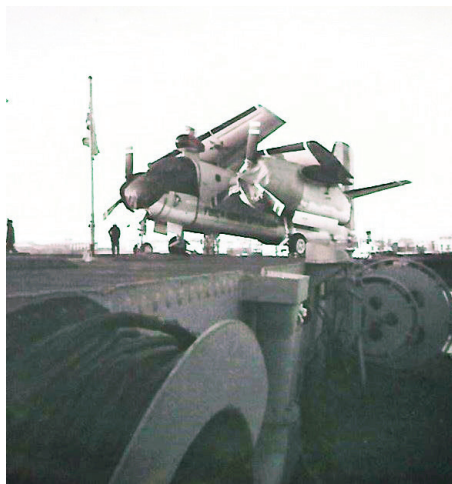
Foto 10 – (a) Chegada a Lisboa. Manobras de atracação, com submarino iniciando a atracação e o A-11 sendo rebocado; (b) Ao fundo, o centro da cidade de Lisboa

2 Por isso aquela sábia máxima na Marinha: “condução de licenciados é sempre a primeira, pois pode não haver uma segunda”.

3 Sobre essa representação, o autor escreveu o artigo “Comemorações dos 500 anos do nascimento de Pedro Álvares Cabral – 50 anos depois (1968 – 2018)”, na *Revista Marítima Brasileira*, v. 139, n. 01/03, Jan/Mar 2019, em que narra esse evento.



(a)



(b)

Foto 11 – (a) O autor na plataforma do espelho de pouso, equipamento do qual, anos depois, viria a ser o encarregado; e (b) P-16A no navio atracado em Lisboa

A saída da FT-10 de Lisboa foi épica. O Serviço de Meteorologia português estava divulgando aviso de mau tempo com possibilidade da costa de Portugal sofrer com a entrada de uma grande tempestade. Do porto de Lisboa, estava prevista, também, a saída de um grupo-tarefa da Marinha portuguesa, com navios transportes com tropas de Fuzileiros Navais e do Exército, para Angola, onde se desenrolavam lutas pela independência das colônias portuguesas na África. Só que os navios portugueses suspenderam do cais e fundearam no meio do Rio Tejo. E, logo em seguida, suspendeu a FT-10, com seu Cruzador *Barroso*, o NAeL *Minas Gerais*, o CT *Pernambuco* e o Submarino *Rio Grande do Sul*. Ao atingir a boca da barra do Rio Tejo, a FT-10 encarou o mau tempo previsto, ventos em rajadas na intensidade de um furacão e ondas que explodiam no passadiço do A-11, lavando seu convés de voo. Ainda no Tejo, as aeronaves foram “hangaradas”, e foi estabelecida “peiação” dobrada de todas elas. Fui testemunha ocular desta heroica

saída do Rio Tejo, pois estava de serviço no passadiço, como ajudante do oficial de quarto. As ondas arrebatavam nas vigias do passadiço. Ainda não havia presenciado nada parecido no mar nos meus dois anos na Marinha, um verdadeiro “marinheiro de primeira viagem”. Confesso que me assustei, mas mantive a postura no serviço, me espelhando no comandante do navio, no imediato e nos dois oficiais de serviço. Se eles, aparentemente, estavam calmos, eu também deveria imitá-los. Pois bem, saímos à barra. O submarino, tão logo pôde, mergulhou e sumiu. O cruzador saiu garbosamente, e o contratorpedeiro sofreu muito, assim como os aspirantes da turma acima da minha que nele estavam embarcados e que passaram por maus momentos. A história do CT *Pernambuco*, nessa comissão, me foi contada, detalhadamente, pelo seu comandante, o então CF Maciel, depois Almirante de Esquadra Walter Faria Maciel, nos idos de 1980 (mais precisamente 1982-1985), quando eu, capitão de corveta, era seu assistente.



Foto 12 – Aeronave P-16A

Os dois P-16A que estavam em terra e que seriam recolhidos logo após a saída do Rio Tejo retornaram para a base aérea onde estavam e só foram recolhidos dias depois, no A-11, com a Esquadra chegando a Santa Cruz de Tenerife, nas Ilhas Canárias.

Os práticos embarcados nos navios somente desembarcaram em Tenerife. Enfim, como mencionei acima, um “episódio épico” de nossa Marinha, que, até os dias de hoje, é cantado em prosas e versos, nas tradicionais reuniões no Clube Naval, por aqueles que dele participaram. E eu fui um deles, no gênesis de minha carreira naval.

ESTÁGIO DE GUARDA-MARINHA

Após a declaração de guardas-marinha e dos dias de férias em dezembro, retornamos à Escola Naval. Os aspirantes do Corpo da Armada foram reunidos em um dos anfiteatros de Villegagnon, onde foi comunicado que a Viagem de Instrução no Navio-Escola *Custódio de Mello* (a XIII VIGM) sairia do Rio de Janeiro no

início do mês de maio e que, até lá, todos nós seríamos embarcados em navios, no Rio de Janeiro, onde começaríamos nosso estágio de GM (13/1 a 3/5/1971) e realizaríamos os cursos regulamentares do estágio no Centro de Adestramento Almirante Marques Leão (CAAML): Combate a Incêndio (CBINC-OF), Controle de Avarias para Oficiais (OFCAV) e Assuntos Gerais para Oficiais de Quarto (ASGOQ). A relação dos navios estava discriminada em quadro-negro, e a escolha começou seguindo a ordem de antiguidade. Chegou minha vez e escolhi o NAE *L Minas Gerais*. Eu e os outros colegas que escolheram o A-11 nos apresentamos no navio em uma segunda-feira.

Comandava o navio o CMG Rafael de Azevedo Branco, e seu imediato era o CF Waldemar José dos Santos⁴.

Após as apresentações de praxe fomos reunidos na praça-d’armas para sermos distribuídos pelos diversos departamentos do navio. Não tive direito de escolha, pois meu amigo e antigo companheiro da equipe de Atletismo na Escola Naval, pertencente à turma acima da minha e que servia do navio

4 O CMG Rafael de Azevedo Branco chegou até almirante de esquadra e foi ministro do Superior Tribunal Militar, e o CF Waldemar José dos Santos chegou a vice-almirante.

como encarregado do Grupo do Pessoal, já tinha acertado com o imediato que eu seria seu ajudante e encarregado da Divisão de Pessoal (Divisão Papa).

Aqui cabe um esclarecimento para entendimento da organização administrativa do navio. O A-11, administrativamente, era organizado em departamentos. Estes tinham grupos subordinados, e os grupos tinham divisões, célula *mater* da organização administrativa dos navios da Armada. O *Minas Gerais*, navio de primeira classe, possuía os departamentos de Operações, Aviação, Máquinas, Intendência, Navegação, Armamento e Saúde e, ainda, o Grupo do Pessoal (para memorizarmos, era o Oaminasp). O Anexo B mostra o Organograma Administrativo do NAeL *Minas Gerais*. Diga-se de passagem, o A-11 tinha um primor de Organização Administrativa (OA), muito bem elaborada e escrita em seu recebimento, na Holanda. Podia ser dito que era a OA modelo na Esquadra. Uma “escola” para os tenentes que nele embarcavam.

E foi assim que iniciei minha vida de oficial neste navio, que foi uma grande escola de aprendizado para mim.

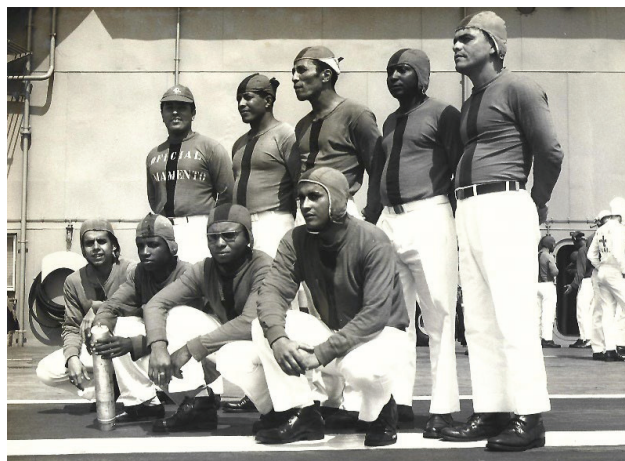
Nesses meses de estágio, além de estudar para os cursos mencionados, me integrei perfeitamente à vida de bordo no nosso navio-aeródromo. Realizava minhas tarefas como encarregado da Divisão Papa, tendo o amigo Tenente Chedid como meu encarregado do grupo e meu grande instrutor em todos os aspectos da vida no navio. Fui integrado a uma das seis divisões de serviço de oficiais, na qual executava as funções de ajudante do oficial de quarto no portaló; ajudante do oficial dirigente de tráfego, nas Comunicações; e oficial conferente de compras, esta sempre no amanhecer, quando os mantimentos e as compras chegavam a bordo. Nesse período, houve o campeona-

to de futebol de salão da Esquadra, quando participei da equipe do *Minas* como seu goleiro. Enfim, foi um excelente estágio, o aprendizado foi grande, e devo muito às orientações que recebi do Tenente Roberto Chedid, mais antigo e grande amigo, desde os tempos da equipe de Atletismo na Escola Naval.

Sai-me muito bem nos cursos, no estágio a bordo e, chegando o dia de embarcar no navio-escola, despedi-me do A-11 com uma grande certeza: a partir daí, faria tudo para continuar no primeiro terço da turma, podendo escolher o NAeL *Minas Gerais* como a minha primeira comissão na Marinha, após o regresso da viagem de instrução, mas aí como segundo-tenente, e com todas as responsabilidades inerentes a oficial da Armada, previstas na OGSA (Organização Básica para o Serviço na Armada).

MEU PRIMEIRO EMBARQUE NO NAEL *MINAS GERAIS* (1971 A 1974)

Em 1º de outubro de 1971, fui desligado do NE *Custódio de Mello*, após a Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, de acordo com a mensagem da Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (DPMM), e, no mesmo dia, apresentei-me no NAeL *Minas Gerais*, atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Éramos 11 segundos-tenentes da Turma Barão de Teffê, a saber: Ricardo de Moraes, Andrade, Amaral, Arthur Oscar, Roberto Gomes, Motta, Marcus Vinicius, Bahia e o autor, do Corpo da Armada; e Washington e Almeida, do Corpo de Intendentes. Fomos recebidos pelo encarregado do Grupo do Pessoal, na praça-d'armas, e aí conduzidos ao imediato e por ele ao comandante, CF Waldemar e CMG Branco, respectivamente. No dia seguinte, logo após a parada, no convés de voo, retornamos à



(a)



(b)

Foto 13 – (a) Divisão V-4 em postos de voo e (b) municiamento de boias radiossônicas no P-16A

praça-d'armas, dessa vez para dizermos nossas preferências de departamento para servirmos. E assim fomos distribuídos: Operações – Ricardo de Moraes, Arthur Oscar e Bahia; Aviação – Roberto Gomes e Athayde (autor); Máquinas: Motta e Cambiaghi; Intendência: Washington e Almeida; Navegação: Andrade; e Armamento: Amaral e Marcus Vinicius.

Nessa data foi iniciado nosso período de dez dias de adaptação a bordo e recebimento das funções de encarregados das divisões, nos respectivos departamentos, até o dia 10 de outubro de 1971.

Chegando ao Departamento de Aviação, o autor e o Segundo-Tenente Roberto Gomes foram apresentados ao encarregado do Grupo da Manobra de Aeronaves, CC Carlos Eduardo Chrockatt de Faria, aviador naval; ao subchefe do Departamento de Aviação (ajudante do oficial do ar) CF Arnaldo, aviador naval; e, por fim, ao chefe do Departamento de Aviação (oficial do ar), CF José Paulo Machado Chagas, aviador naval.

Após o período de adaptação e do recebimento das funções do Segundo-Tenente

Luiz Sérgio Vaz Pereira, da turma acima da minha (excelente pessoa e colega), assumi, em 11 de outubro de 1971, a Divisão V-4 – Armamento de Aviação, do Grupo da Manobra de Aeronaves, no Departamento de Aviação, de acordo com a Ordem de Serviço nº 0119/71, do NAE L *Minas Gerais*. Além disso, por tradição no Departamento de Aviação, o oficial mais moderno do departamento assumia as funções de ajudante do subchefe do departamento, cumulativamente com suas funções de encarregado de Divisão. E eu era o mais moderno. O subchefe era o responsável pela parte administrativa de todo o Departamento de Aviação, e o ajudante era o responsável pela parte de pessoal, escrituração de Cadernetas-Registro (CR), controle do Posto Superior e confecção dos expedientes para a assinatura do chefe do Departamento; enfim, era o secretário do Departamento de Aviação.

A Divisão V-4, Armamento de Aviação, era a responsável por todos os paióis de munição de aviação, onde eram armazenados os foguetes SBAT-70, bombas de profundidade (PDC) e boias radiossônicas, entre

outros, e seus elevadores de transporte. Os torpedos MK 44 eram da atribuição do Departamento de Armamento, que tinha seus paióis e oficinas próprias para seu manejo.

A rotina do Departamento de Aviação era regida em viagem pelos postos de voo. Normalmente eram “tocados” antes da alvorada e se prolongavam até depois da meia-noite, quando todas as “garças” deveriam estar “hangaradas”, realizando suas rotinas de manutenção e reparos. E assim virávamos noite e dia, dia e noite, com operações aéreas diurnas. Foram a fase áurea do NAeL *Minas Gerais* os anos de 1971 a 1973.

No ano de 1971, nos meses de outubro e novembro, realizamos a Operação Unitas XII, quando o A-11 foi até Puerto Belgrano, na Argentina, e, a partir daí, integrou a Força-Tarefa Unitas em sua Fase VI, Rio de Janeiro e Salvador. Ainda em novembro, houve a tradicional demonstração de operações aéreas para a Escola Superior de Guerra (ESG) e, no mês de dezembro, o encerramento do ano com a Operação Dragão. Na Operação Unitas, qualifiquei-me como oficial de lançamento de aviões, diurno e noturno, em decolagens livres, do voo 3 (seção de ré do convés de voo).

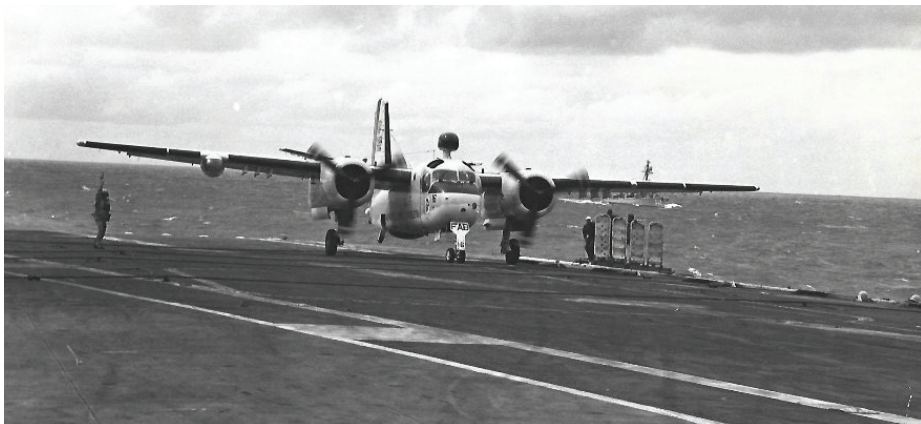


Foto 14 – O autor em lançamento livre diurno, com o OSP na plataforma



Foto 15 – Demonstração para a ESG: (a) integrantes do Departamento de Aviação (oficiais e praças) e (b) oficiais do Departamento de Aviação – sentados: CF Arnaldo, CF José Paulo, CC Faria e 1º Ten Cícero; em pé: CT Md Joanor, o autor, 2º Ten Roberto Gomes, CT Geraldo, CT Setta, CT Taveira e 2º Ten Antonio Jannuzzi

Importante mencionar outro fato que aconteceu em agosto de 1971, quando eu ainda não havia embarcado: o acidente ocorrido a bordo, com perda total da aeronave P-16A que caiu no mar, mas sem perdas de vidas, pois os dois pilotos se salvaram e foram recolhidos por um helicóptero, o famoso Pedro, e pelo navio “guardas de aeronaves” (CT da classe *Pará*). O navio estava realizando Operação Catrapo (qualificação e requalificação de pilotos em pousos e decolagens a bordo no navio) e, ao vir para pouso, entrou alto na final e recebeu o aviso pela fonia do oficial sinaleiro de pouso (OSP) para

arremeter, o que fez em sequência. Mas, ao fazer a arremetida, o gancho tocou o convés de voo e pegou um cabo, já em voo de arremetida, com toda a potência. O avião ficou preso no cabo e descentralizou do eixo do convés de voo, quando o piloto cortou os motores. A sequência das fotos (Foto 16) mostra a atitude do avião preso e já dentro da água.

O ano de 1972 iniciou-se com o desembarque do encarregado da Divisão V-3, Hangar, CT José Luiz Gatti, aviador naval, e com minha indicação para assumir essa Divisão. Em 21 de fevereiro de 1972, recebi as funções, de acordo com



Foto 16 – Acidente no mar com aeronave P-16A
Fotos: Segundo-Tenente Alex, encarregado da Divisão O-6 (Fotografia)

a Ordem de Serviço nº 016/72, cumulativamente com as que já exercia, as de encarregado da Divisão V-4. Ainda nessa data, assumi as funções de encarregado de Esportes do navio, recebendo-as do 2º Tenente Aranha, turma acima da minha. Assim, iniciei o ano exercendo três funções a bordo. Um pequeno parêntese: a Divisão V-3, Hangar, tinha como atribuições os hangares 1 e 2 e era responsável por todas as manobras com as aeronaves. Além dessa tarefa principal, a Divisão era

responsável pelo combate a incêndio nos dois hangares e, para tal, seu encarregado cuidava do Reparo IA, localizado avante do Hangar 1, dentro da estrutura do Controle de Avarias do navio. Era, também, responsável pela operação e pela manutenção dos geradores de espuma (4) para o combate ao incêndio no combustível de aviação e pela armazenagem e controle de todo o estoque de Aero Foam, líquido que alimentava os geradores para produzir a espuma para o abafamento do incêndio.



Foto 17 – Hangar 1, com aeronaves hangaradas (P-16A, UH-12 e SH-3D)



Foto 18 – A Divisão V-3, com seu encarregado (o autor) e seus integrantes. À direita do encarregado, o Suboficial (RV) Marques, contramestre do Hangar, sargentos (RV) Diamantino, Célio, Abel e Nonato, orientadores (em pé) e cabos e marinheiros (agachados)



Foto 19 – Oficiais do Departamento de Aviação: CC Martins, CF Fued, CT Taveira, CT Setta, o autor, 2º Ten Walter, 2º Ten Ney, 2º Ten Roberto Gomes (em pé); e CT Hermes (Deptº de Máquinas), CT Geraldo, CT Millen, 1º Ten Cícero e o 1º Ten (Md) (agachados)

No primeiro semestre de 1972, o A-11 realizou várias comissões de adestramento e qualificação e requalificação de pilotos em pousos e decolagens a bordo, tanto para o 1º GAE como para HS-1 e HU-1, e recebimento e despedida do presidente da República de Portugal, que veio ao Brasil a bordo de navio.

No segundo semestre, com a chegada a bordo dos novos segundos-tenentes (turma abaixo da minha), em 2 de setembro de 1972, passei as funções de encarregado da Divisão V-4 e as de ajudante do subchefe para o Segundo-Tenente Ney Gustavo de Albuquerque Lima, meu amigo desde a Escola Naval (Ordem de Serviço 0092/72, do NAeL *Minas Gerais*).

O A-11 participou da Operação Unitas XIII, passando por Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Em Recife, o navio não atracou, ficando fundeado fora dos molhes do porto. Desse fundeio, de cerca de uma semana, tenho uma história para contar. O comandante do 1º GAE, TCel (Av) Drummond,

e o Cap (Av) Bezerra realizariam uma viagem até Fortaleza, decolando com um P-16A pela manhã, bem cedo, antes de o navio investir para o fundeio. Na tarde anterior, no convés de voo, após retornar de um voo de treinamento, o comandante perguntou-me se eu gostaria de visitar meus pais em Natal, já que meu pai era o subcomandante do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), naquela cidade. Disse-lhe que gostaria, mas eu tinha minhas funções a bordo e que não me sentia confortável em sair do navio, fundeado por quase uma semana. Pois bem, sem nada mais me falar, no jantar à noite, com o comandante do navio, ele fez o pedido por mim, sem que eu soubesse. À noite fui chamado ao passadiço, e o Comandante Branco me perguntou se eu gostaria de ir, como se eu não soubesse de nada. E assim lá fui eu, muito feliz, pois não via meus pais havia bastante tempo. Decolamos catapultados, e esse foi meu batismo no 1º GAE, e, menos de uma hora depois, eu estava na Sala de Operações de Natal,

e, sem cortar os motores, o avião seguiu para Fortaleza. No regresso, mesmo procedimento. Na hora acertada, lá estava eu na Sala de Operações e, sem cortar os motores, embarquei no avião, rumo a Recife. Isso era um domingo. Fui com os pilotos para o Cassino dos Oficiais da Base Aérea de Recife, onde pernoitamos, e, no dia seguinte, segunda-feira, com o A-11 navegando, pousamos a bordo.

Novo batismo, pois pela primeira vez era enganchado.

Nesse segundo semestre, além da Operação Unidas, o navio realizou pequenas comissões de adestramento: uma viagem à Ilha da Trindade, levando o vice-presidente da República, e demonstração para autoridades estrangeiras e estagiários da Escola de Guerra Naval. O ano terminou com a Operação Dragão.

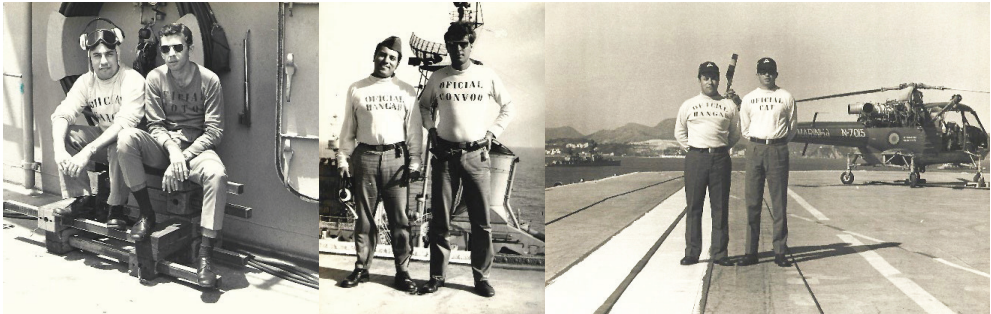


Foto 20 – O autor com o 2º Ten Alex, 2º Ten Roberto Gomes e CT Eurico, amizades forjadas no A-11



(a)

(b)

Foto 21 – (a) À esquerda: 2ºTen (QC) Jorge, 1º Ten (Av) Huber, 2º Ten Ferreira, 1º Ten Cícero, autor, 1º Ten Av Milton, 1º Ten Roberto Gomes, 1º Ten (Md) e 2º Ten Valim; CT Geraldo, CT Eurico, CT Millen e 1º Ten Ricardo (falecido); (b): 2º Ten (QC) Jorge, CT Geraldo, 1º Ten Cícero, 2º Ten Ferreira, autor, 1º Ten Roberto Gomes, CT Eurico, 1º Ten (Md), 1º Ten Ricardo de Moraes (falecido), CC Setta, CF Mesiano e CT Millen



Foto 22 – Na saída para demonstração às autoridades estrangeiras, meu irmão, cadete do último ano da AFA, estando de férias, embarcou para assistir, também, às operações aéreas. Na foto, o Cadete Bohrer no convés de voo



Foto 23 – CT *Paraná* (D-29)

Em 1972 realizei no CAAML o Curso de Tática Antissubmarino para Oficiais de Quarto (TASOQ), incluindo a parte prática no mar, no CT *Paraná* (D-29), quando fiz 2,5 dias de mar e 713 milhas náuticas navegadas. Tive sucesso, tendo sido aprovado nesse curso em 16 de outubro de 1972, requisito para promoção a primeiro-tenente.

No ano de 1972, tivemos uma comissão de um dia, quando foram feitas demonstrações, para FAB e Marinha, da aeronave VSTOL AV-8, Harrier. Foi uma manhã de operações com essa aeronave, com pousos e decolagens, uma tentativa de influenciar a FAB a adquirir a aeronave VSTOL.



Foto 24 – Grupo da Manobra de aeronaves, oficiais e praças, Equipe de Crash e UH-5



Foto 25 – O Harrier e CT Geraldo, o autor e o 1º Ten Roberto Gomes



Foto 26 – O Harrier e os oficiais, 1º Ten Ricardo de Moraes, CT Téó, autor, 2º Ten Ferreira, CT Millen e CT Geraldo

Também em 1972, fui chamado para os exames de seleção para o Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais (Caavo). Realizei, inicialmente, o exame psicotécnico e fui aprovado. Em seguida, os exames médicos, na Junta Médica de Aviação (antiga Jespa), sendo aprovado em todos eles, faltando o eletroencefalograma. No dia marcado, compareci ao Hospital Central da Marinha (antigo HCM), na chamada “Pedreira”. O equipamento estava avariado e me enviaram para uma clínica particular em Copacabana. Realizado o exame, dias depois recebi uma mensagem

da Jespa: reprovado, incapaz para o Curso de Aviação. A partir daí, uma outra história na minha vida naval, que relatarei em outra sequência. Fui à Junta Superior de Saúde e mantiveram minha incapacidade, então definitivamente, para cursar Aviação Naval. A primeira decepção na carreira. Fiz, então, o requerimento para a segunda opção, o Curso de Eletrônica para Oficiais. E a vida seguiu.

Iniciamos 1973 com a viagem de aspirantes a Salvador e depois algumas comissões de adestramento para qualificação de pilotos em pouso a bordo.

Em 31 de agosto de 1973, fui promovido a primeiro-tenente, pela Portaria nº 0838/73.

No início de outubro, meu colega de turma, 1º Ten Roberto Gomes, então encarregado da Divisão V-1, desembarcou para o Curso de Aperfeiçoamento de Submarinos. Fui o escolhido para exercer suas funções, as de encarregado da Divisão V-1, Convés de Voo. Assumi em 11 de outubro de 1973, de acordo com a Ordem de Serviço nº 0087/73, do NAcL *Minas Gerais*. Fui dispensado das funções de encarregado da Divisão V-3, passando-as para o 2º Ten Roberto

Ferreira da Silva, recém-embarcado, proveniente da Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

A Divisão V-1 tinha como atribuições todo o convés de voo, a manobra de aeronaves e o combate a incêndio em toda sua área. Para tal, possuía, sob a subordinação do encarregado da Divisão, o Reparo VIII e a Equipe de Crash, ambas as funções exercidas por um ajudante, o ajudante da Divisão V-1 e oficial de Crash. Era o meu ajudante o Segundo-Tenente Ricardo de Lima Vallim, também da turma recém-embarcada, e que veio a se tornar um grande amigo.

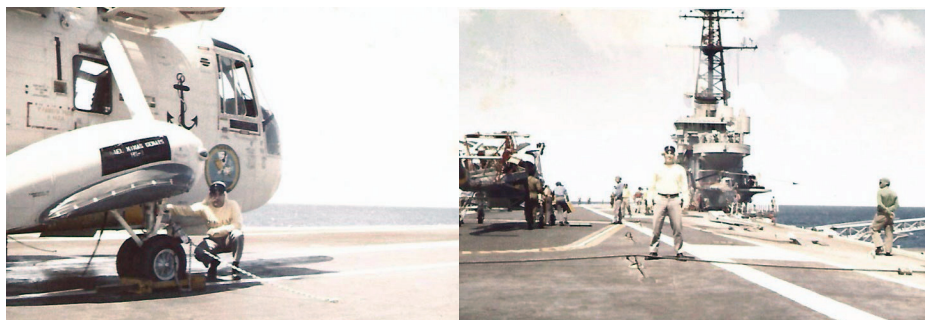


Foto 27 – O autor, encarregado da Divisão V-1, no convoo, com aeronaves SH-3D e UH-2



Foto 28 – Mostra de Pessoal passada pelo Contra-Almirante Ricart, chefe do Estado-Maior da Esquadra, na Divisão V-1. À esquerda, o CMG Cravo, comandante do navio, e o autor, encarregado da Divisão

No segundo semestre de 1973, realizamos uma comissão Rio de Janeiro – Montevidéu – Rio de Janeiro – Salvador – Rio de Janeiro, a Operação Unitas XIV, e, finalmente a comissão Rio de Janeiro – Salvador – Rio de Janeiro. Essa comissão, com avarias graves no Departamento de Máquinas do navio, determinou sua imobilização no cais do AMRJ, para realizar um grande período de reparos e modernização. O NAE *L Minas Gerais* somente voltaria ao mar, saindo à barra do Rio de Janeiro, em 1979, no mês de setembro.

No final de 1974, o autor foi designado para compor a Turma 1/75 do Curso

de Aperfeiçoamento de Eletrônica para Oficiais (CAEO).

Em 29 de abril de 1975, passei as funções de encarregado da Divisão V-1 ao 1º Ten Dêlcio, meu colega de turma da Escola Naval e integrante da nossa equipe de Futebol de Salão, da qual eu era o goleiro.

Meu desembarque do A-11 se deu no mesmo dia, para a Diretoria de Eletrônica da Marinha (DET), tendo a despedida na praça-d'armas ocorrida antes do almoço, presidida pelo imediato, CF Rocha Fernandes, e com a presença do comandante do navio, CMG Cravo. Nesse dia, ocorreram vários desembarques de oficiais para cursos de aperfeiçoamento.

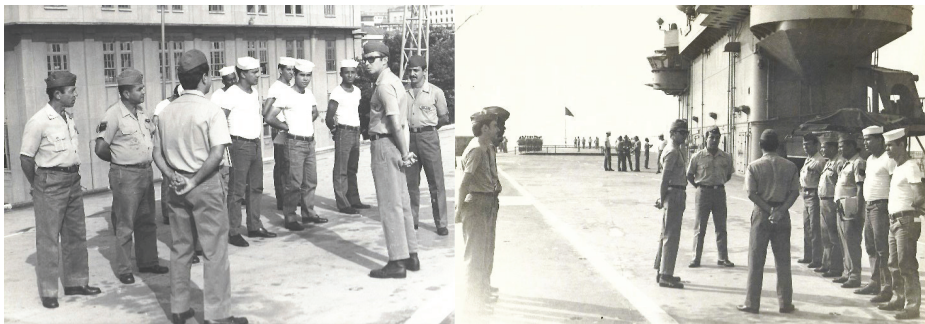


Foto 29 – Passagem das funções de encarregado de Divisão V-1 para o 1º Ten Dêlcio, presidida pelo CC Eurico, encarregado do Grupo da Manobra de Aeronaves



Foto 30 – Na praça-d'armas, o comandante do navio, CMG Cravo, e o imediato, CF Rocha Fernandes, com os oficiais desembarcando: o autor falando e os 1º Ten Marcus Vinicius, Silva, Wellington e Haranaka. Ao fundo, oficiais do navio

Em meu primeiro embarque no NAcL *Minas Gerais*, o navio teve três comandantes e três imediatos. Embarquei sob o comando do CMG Raphael de

Azevedo Branco. Na sequência, o navio foi comandando pelos CMG Francisco Aripena Leão Feitosa e Geraldo Sylvio Cravo Guimarães.



(a)



(b)



(c)

Foto 31 – (a) CMG Aripena, (b) CMG Branco, (c) CMG Cravo
Quando embarquei, o imediato do A-11 era o CF Waldemar José dos Santos, substituído pelo CF Anísio Augusto Gantois Chaves e, posteriormente, o CF José Paulo Machado Chagas



Foto 32 – Passagem do cargo de imediato do CF Waldemar para o CF Anísio (foto do acervo particular do CMG Anísio Augusto Gantois Chaves, gentilmente cedida ao autor)



Foto 33 – Cerimônia de passagem do cargo de imediato do CF Anísio para o CF José Paulo, presidida pelo comandante do navio, CMG Cravo (foto do acervo particular do CMG Anísio Augusto Gantois Chaves, gentilmente cedida ao autor)



Foto 34 – Mostra de Pessoal passada pelo CMG Aripema, comandante, acompanhado pelo imediato, CF Anísio. Oficiais superiores do navio formados: CF Fued (Cheav), CF Chagastelles (Cheop) e CF Amorim (Chemaq), três primeiros à direita (foto do acervo particular do CMG Anísio Augusto Gantois Chaves, gentilmente cedida ao autor)

1973 – O VOLEIBOL NAS HORAS DE LAZER NO A-11

A vida no NAeL *Minas Gerais* também comportava horas de lazer e diversão, como as animadas partidas de voleibol que jogávamos no elevador de aeronaves AR, entre o hangar de manutenção e o hangar 2, sempre no horário do almoço.

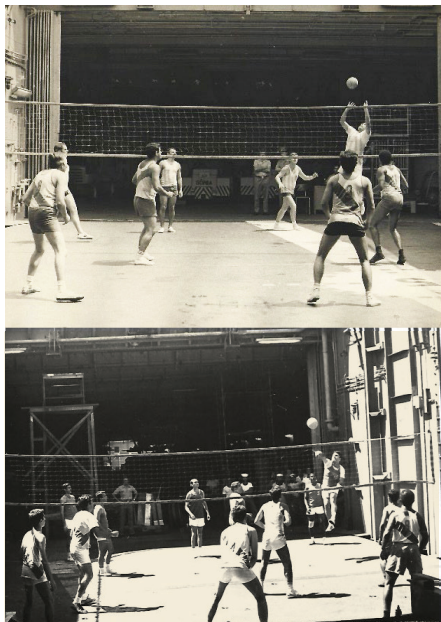


Foto 35 – Partidas de vôlei no A-11



Foto 36 – Os jogos aconteciam no intervalo do almoço

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
 <FORÇAS ARMADAS>; Navio-Aeródromo *Minas Gerais*;
 <VIAGENS>; Viagem de Instrução;