

O casamento aqui descrito não é no sentido figurado, pois teve todos os ingredientes de uma união matrimonial feliz, que durou mais de trinta anos.

No início, as famílias não se entendiam: a do *P-16* lutava para que houvesse o encontro dos dois, o que era evitado de todo modo pela do *Minas* (1).

Ambos haviam se preparado cuidadosamente para uma união duradoura, mas o clã do *Minas* preferia que a solução saísse do seio da própria família. Era quase a reprodução de Romeu e Julieta falando português.

Ambos haviam tido pequenas experiências nesta área: o *Minas* com uma relação infantil com o jovem *T-28* e o *P-16* com o maduro *Antietam*. Nada sério, mas caracterizaram a descoberta das vocações (2).

Após anos de idas e vindas, finalmente com as arestas aparadas, ou quase, encontraram-se. Na primeira tentativa, talvez pela emoção, o *Minas* passou mal e não foi ao local de encontro, alegando problemas no *Mingão*. E, finalmente, houve o tão almejado conhecimento ainda não bíblico, pois isso ainda iria demorar (3).

O começo da relação foi tímido: alguns toques e arremetidas e, finalmente, um pouco completo. Catapulta nem pensar!

Havia entre eles um certo temor, pois muita coisa havia sido dita, e a dúvida era se operariam bem; se haveria pressão nas caldeiras e na estabilização do espelho; se haveria potência (no bom sentido) para o *P-16* decolar livre, enfim, dúvidas normais de um primeiro encontro (4).

"CARDEAL 0034"
Oficial da Aeronáutica

* N.R.: Transcrição da Revista Aeronáutica de set/out 2001.

Por sorte, o dia estava maravilhoso, propício a um início de relação: o vento estava forte no cenário maravilhoso de Cabo Frio.

Os primeiros dias foram difíceis, pois as surpresas do conhecimento novo foram acontecendo: como eram virtuosos, como o desempenho de ambos preenchia as expectativas, como o *Minas* era acolhedor e como o *P-16*, embora feliz, enjoava com os balanços e caturros. Como aquela união tinha a convivência dos deuses do mar e do ar, após a primeira semana de convivência tudo mudou. O que era uma esperança de acerto tornou-se uma realidade, e aquela tenra união começou a solidificar-se rapidamente.

Finalmente, após a segunda semana, estava feito o casamento que escreveria uma história de sucessos.

Foi uma história de sucessos, que para confirmar a regra, teve seus percalços.

O início feliz teve a alegria de um sem-número de qualificações, fruto do perfeito entrosamento daqueles dois.

Estavam tão bem que partiram para o exterior; a primeira viagem juntos; quanta emoção! E emoção foi o que não faltou.

Ambos querendo mostrar-se operacionalmente ao mundo, à família e, na ansiedade de chegar a Buenos Aires, atrapalharam-se levemente no caminho, o que viria infelizmente a repetir-se na saída (5).

Este foi o primeiro grande problema enfrentado pelos dois, e o fizeram muito bem, porque o superaram sem grandes traumas físicos, mas com alguma frustração, pois, após tanto treino, perderam o primeiro tempo daquela *UNITAS*, onde mostrariam as *gracinhas* desenvolvidas pela família.

Este primeiro ano de convivência foi tão rico que estabeleceu um padrão que manteria os dois unidos por mais de 30 anos.

O dia-a-dia os havia tornado tão poderosos que, mesmo quando as condições climáticas eram adversas, nenhum dos dois

se abatia, e o máximo de concessão que faziam eram algumas arremetidas e poucos *bolters* (6).

Os dois foram ficando tão orgulhosos da solidez daquela união que, mascaradamente, foram se exibindo pelo mundo afora, falando outras línguas e mostrando do que eram capazes em termos de Controle Aéreo, Operação Anti-submarino e outras menos badaladas.

É bom que se diga que nem tudo foi sucesso.

O *Minas*, com aquela deficiência, que talvez fosse congênita, algumas vezes ressentia-se do seu *Mingão*, e o *P-16*, com seu dinamismo, também *pisava na bola*, como no dia da comemoração do milésimo pouso, quando *levou o espelho nos peitos*, cancelando a festa e, de castigo, foi obrigado a dormir fora de casa (7).

Como em toda união estável, algumas verdades individuais também afloraram, como quando o *Minas* mudou as suas cores, adotando um tom mais tropicália e menos sisudo, o que levou o *P-16*, imediatamente, a adotar um *chapéu inglês* quadrado. Aquele não foi um bom ano, porque ambos, embora *fashion*, haviam perdido agressividade, o que, graças ao entendimento mútuo, foi logo corrigido (8).

Algumas vitórias da vida em comum foram aparecendo, e, após algum tempo, não havia submarino que resistisse à dupla: era um *madman* após o outro (9).

O mundo todo passou a conhecê-los: foram homenageados pelos Estados Unidos, Porto Rico, Venezuela, Colômbia, Argentina, Uruguai e Portugal. Aliás, neste último país, sem motivos aparentes, houve um desentendimento entre eles: o *P-16* só pôde voltar para casa dois dias depois em Cabo Verde (10).

Assim ia a vida, quando decidiram ampliar a relação que, se era comportada antes, passou a notívaga, e, às vezes, emen-

dava dias seguidos: que beleza, que harmonia, que entendimento!

Nessa época, um pequeno sufoco, que parece até hoje inexplicado, gerou uma forte rejeição no *Minas* pelo *P-16*, talvez fruto de muita intimidade. A realidade é que aquela união fantástica tornara-se impossível. Era como se o *Minas* estivesse coberto de graxa, e por mais que o *P-16* quisesse segurá-lo, não conseguia, por mais calços que utilizasse, escorregava para todo lado (11).

Sorte que, como em toda ligação estável, rapidamente se acertaram e tudo voltou ao que era.

Alguns momentos não foram nada alegres, como as lamentáveis perdas do 20 e do 32, tragédia que serviu, porém, quando secaram as lágrimas, para uni-los mais ainda.

Outros momentos para esquecer foram aqueles em que foram cometidas pequenas infidelidades, como o *P-16* se socorrendo do USS *América* quando o *Minas* estava internado, ou quando o *Minas* recebeu alguns guapos argentinos, sendo que um deles tentou entrar para a família. Tudo porém perdoável naquela ligação tão longa (12).

Agora não pensem que ambos *deitaram* no sucesso passado. Houve um período em que partiram para aperfeiçoamentos individuais, com várias melhorias internas e externas. O *Minas* ficou uma graça com a máquina nova, o que veio atender aos desejos do *P-16*, que ficou mais pesado, passando a exigir mais vivacidade do seu parceiro.

E os anos passaram e houve a chegada da velhice, com todos aqueles inconvenientes a ela inerentes.

Aquele jovem *P-16* de outras épocas foi perdendo a inteligência, e o que era mais importante, a sua mobilidade. Finalmente o esperado aconteceu e, como se diz, o *P-16* passou desta para o *MUSAL*. O pobre *Minas* ficou inconsolável, mas a sua dominadora família iniciou manobras para substituir o *P-16* por alguém dos seus, mais jovem e vigoroso: o *A-4*.

E, nesse ponto, o *Minas* começou realmente a sentir o peso da idade, em face das exigências do seu novo parceiro, que logo dele se desinteressou quando conheceu o charmoso *São Paulo*.

E como acontece em uniões longas, quase como num pacto de morte, também o *Minas* apagou-se, literalmente.

Foi uma bela história de amor!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval / *Minas Gerais* (NAeL); *P-16*;

NOTAS PARA QUEM NÃO É DA FAXINA

Ver página seguinte

NOTAS PARA QUEM NÃO É DA FAXINA

- 1) Problema FAB x MARINHA, sobre quem equiparia as aeronaves que operariam no Navio Aeródromo (NAeL) *Minas Gerais*. Decisão tomada no Governo Castello Branco.
- 2) A Marinha operou as suas próprias aeronaves T-28 no *Minas Gerais*, e os pilotos da FAB qualificaram-se no navio-aeródromo americano USS *Antietam*.
- 3) *Mingão*: apelido afetivo dado aos eixos de propulsão do *Minas Gerais*.
- 4) A pressão nas caldeiras era indispensável na operação, pois influa no aparelho de parada, na estabilização do espelho de pouso e na velocidade do navio.
- 5) Na primeira operação UNITAS, onde o *Minas* participaria integralmente com seus aviões, houve, por deficiência do práctico que conduzia o navio, dois encalhes no canal de acesso a Buenos Aires.
- 6) *Bolter*: nome dado àquela situação em que, após o corte para pouso, o avião flutua e não engancha, sendo obrigado a rapidamente arremeter.
- 7) Durante o pouso, por estar desalinhado, o avião atingiu, com a asa, as luzes verdes do espelho de pouso, tendo arremetido para pousar no Campo de Marte – SP, para trocar a asa em 12 horas. Voltou na manhã seguinte.
- 8) Uma decisão da Marinha trocou a cor de todos os seus navios. Deixaram o tradicional cinza e adotaram um azul-turquesa. Nessa época, os P-16 tiveram suas antenas de CME pintadas em quadrículos preto e branco.
- 9) *Madman*: palavra código que indica localização precisa do submarino submerso para o ataque com torpedos.
- 10) Na volta de uma viagem a Portugal, por questões meteorológicas muito severas, os aviões só puderam ser recolhidos a bordo seis dias depois do *Minas* suspender de Lisboa.
- 11) A tinta aplicada no convés do *Minas* fazia com que os pneus do P-16 perdessem aderência e os aviões derrapassem.
- 12) Periodicamente, a Marinha argentina solicitava ao *Minas* para que seus pilotos fizessem toque e arremetida, mas um, menos experiente, conseguiu um enganche, mesmo com o gancho recolhido. O avião teve que sair de bordo pelo guindaste.
- 13) Nome dado a um grupo de pessoas com objetivos aeronavais comuns.

**Governar é prever para
prover.**

Ruy Barbosa