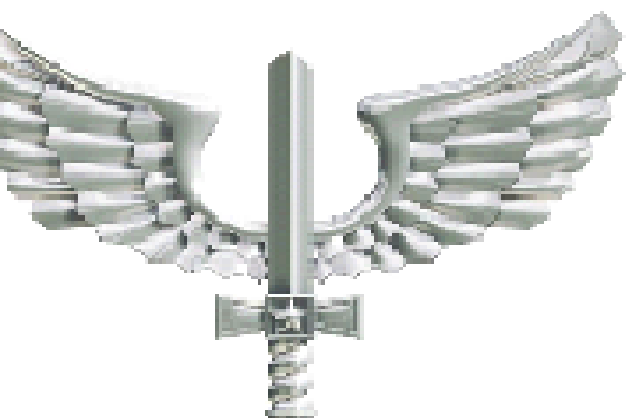




**VENTURAS,  
AVENTURAS  
e DESVENTURAS  
TOMO III - CURTAS - BOAS E MÁŠ**



**Gustavo Adolfo  
Franco Ferreira**



**GUSTAVO ADOLFO FRANCO FERREIRA**

**VENTURAS, AVENTURAS e DESVENTURAS – TOMO III  
CURTAS; BOAS e MÁ S**

1ª Edição

Ubatuba  
Edição independente  
2017

Capa do autor, a partir de símbolos publicados na Internet.

ÍNDICE		
ASSUNTO		PÁGINA
<b>Apresentação -</b> .....		7
<b>Prefácio do tomo I -</b> .....		9
<b>Curta # 1 -</b> Na “Operação Imigrantes” .....		11
<b>Curta # 2 -</b> CMRJ 1958 – 3º ano Ginásial – Capitão Chaves –Professor de matemática .....		12
<b>Curta # 3 -</b> A Polícia Especial .....		12
<b>Curta # 4 -</b> O tombo do “Jet-ski” .....		13
<b>Curta # 5 -</b> Porteira aberta .....		14
<b>Curta # 6 -</b> Bibliografia .....		16
<b>Curta # 7 -</b> O segredo do Emboaba .....		17
<b>Curta # 8 -</b> Duas visitas em Barbacena .....		17
<b>Curta # 9 -</b> O Estatuto dos Militares .....		21
<b>Curta # 10 -</b> A Carta-Patente .....		22
<b>Curta # 11 -</b> O Fundo de Saúde .....		23
<b>Curta # 12 -</b> Infâmia! .....		24

---

## Venturas, Aventuras e Desventuras – Tomo III - Curtas; Boas e Más.

---

Curta # 13	– O curso de investigador	-	25
.....			
Curta # 14	– O fim de uma força armada	-	26
.....			
Curta # 15	– Oh Céus, Mestre!	-	27
.....			
Curta # 16	– A “redentora”	-	28
.....			
Curta # 17	– Colégio Padre Antônio Vieira	-	29
.....			
Curta # 18	– Voo noturno em helicópteros	-	30
.....			
Curta # 19	– O incêndio	-	32
.....			
Curta # 20	– O Chefe Gabinete Militar	-	33
.....			
Curta # 21	– A assistência médica	-	34
.....			
Curta # 22	– A EPCAR como fim e não como meio	-	35
.....			
Curta # 23	– Pouso no mar	-	35
.....			
Curta # 24	– O capacete que voa	-	37
.....			
Curta # 25	– Pouso muito longo	-	38
.....			
Curta # 26	– Insolente!	-	40
.....			
Curta # 27	– A túnica puída	-	41
.....			
Curta # 28	– O nome da Força Aérea	-	42
.....			

---

## Venturas, Aventuras e Desventuras – Tomo III - Curtas; Boas e Más.

---

Curta # 29	– Até Assunção, Paraguai	-	43
.....			
Curta # 30	– Cão-de-guerra atrás de candidato	-	47
.....			
Curta # 31	– O “bumper sticker”	-	47
.....			
Curta # 32	– A inspeção de saúde de candidatos	-	48
Curta # 33	– Colaboradores	-	49
.....			
Curta # 34	– Juvenal, Alberto, e o outro motorista	-	51
.....			
Curta # 35	– Top, top, top	-	51
.....			
Curta # 36	– Incorbúvel	-	54
.....			
Curta # 37	– Até Uruguaiana	-	55
.....			
Curta # 38	– O duro é ser brilhante!	-	57
.....			
Curta # 39	– TPP	-	57
.....			
Curta # 40	– Pouso com vento de cauda	-	58
.....			
Curta # 41	– A disciplina, como sustento de força armada	-	60
Curta # 42	– A fita amarela	-	60
.....			
Curta # 43	– A primeira laje	-	62
.....			
Curta # 44	– Suboficial Parcianello	-	64
.....			
Curta # 45	– Na lagoa onde ficava a casa de Tião	-	64

.....							
<b>Curta</b>	<b>#</b>	<b>46</b>	-	Planadores	em	Marte	- 65
.....							
<b>Curta</b>	<b>#</b>	<b>47</b>	-	Finitude			- 66
.....							
<b>Curta</b>	<b>#</b>	<b>48</b>	-	Vozes	do	Além	- 66
.....							
<b>PÁTRIA</b>							- 68
.....							



### **APRESENTAÇÃO**

Foi ousadia e mágoa concentrada, reconheço, a publicação do tomo 1 desta série. Afinal de contas, nunca vi ninguém antecipar as circunstâncias de um assunto com a criação de outro livro explicativo. As explicações costumam suceder as descrições, não o contrário!

Mas os assuntos descritos no tomo 2 não fariam sentido se o leitor comum, principalmente os últimos lídimos representantes do Poder Judiciário, neste ano da graça de 2017, não soubessem, de antemão, onde estavam pisando e qual a natureza do indivíduo com quem estavam lidando.

Às vezes, entretanto -escapam ou são intencionalmente retiradas- tanto das descrições quanto de suas explicações, assuntos e lembranças que podem vir a ser interessantes a determinados leitores. Eis a razão da oferta deste tomo 3. Completar as lembranças concedidas a um velho que viveu a vida, não só a passou em brancas nuvens.

O prefácio do tomo 1, carinhosamente elaborado pelo Professor-Doutor VALDEMAR HIAL (tomo 1, páginas 212 a 216), continua tão válido como era quando, há vários anos, o escreveu o meu Amigo! Vale para este tomo, de novo.

Aqui não há nenhum tipo de organização. À medida que as lembranças voltavam, eram transcritas e lançadas. Os personagens que aparecem são, todos, verdadeiros. Aqueles que, na oportunidade, mereceram o respeito do autor, são identificados nominalmente; aos outros, o anonimato!

A descrição é a lembrança do autor e, por óbvio, sua responsabilidade. Alguma coisa – muito pouco, quase nada – mereceu pesquisa ou consulta.

Gustavo Adolfo Franco Ferreira



## **PREFÁCIO DO TOMO I**

**(VALDEMAR HIAL – BIÓLOGO, MEMBRO DA ACADEMIA DE MEDICINA DE MINAS GERAIS; PROFESSOR, MESTRE, DOUTOR; LIVRE-DOCENTE, REITOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERABA)**

### **Prefácio**

Feliz é o homem que tem uma história de vida para contar.

Tive o prazer de conhecer o Tenente-Coronel Gustavo Franco Ferreira durante o tempo que trabalhei no NIH (National Institutes of Health) nos Estados Unidos; tempos em que ele descreve, com detalhes, o nosso casual encontro. A partir dali estabeleceu-se uma amizade que vai além dos 40 anos. Quando fui por ele convidado para prefaciar o seu livro, confesso que senti um misto de prazer e ao mesmo tempo uma enorme responsabilidade. Esta obra requer mais de um prefaciador, tamanha é sua abrangência em todos os campos da atividade humana.

O livro descreve a trajetória de um homem que viveu intensamente tudo que se propôs fazer. Trata-se ao mesmo tempo, como ele mesmo descreve, de grandes momentos de alegrias e de tristezas. Acompanhei de perto alguns desses momentos. Eu como Professor por mais de 50 anos formei grandes profissionais, mas devo ter formado, também, quem não é digno da nossa profissão. O médico descrito aqui só pode ser, realmente, filho de um assombração. Penitencio-me, em nome da Medicina, por aquele parto da Sandra.

Senti, como se pode notar através deste livro, o amor compartilhado entre Gustavo e Sandra, um amor que se estende por décadas de convívio. O amor pela família. O companheirismo com seus colegas de farda e com seus amigos nota-se, ao lado do seu conteúdo altamente técnico, a figura humana do autor.

O livro mostra a inquietude de um homem dado a grandes venturas e aventuras.

O livro mostra um homem, por vezes, na contramão do rigor militar, mas de um rigor fantástico com seu dever de servir.

O livro mostra um homem de uma autoconfiança extraordinária. Confesso que em determinado momento da minha leitura eu não soube distinguir entre o aviador e o peão (montar em burro não é fácil!).

O livro mostra de que maneira o verdadeiro estrategista pode usar suas habilidades nas circunstâncias menos favoráveis.

A maneira como descreve as aventuras e desventuras mostra o profundo conhecimento na área de segurança de voo.

A Obra-vida do Tenente-Coronel Gustavo Adolfo Franco Ferreira mostra a trajetória de um patriota cuja existência será um grande ensinamento para aqueles que tiverem o privilégio de ler as suas venturas, aventuras e desventuras.

Uberaba, novembro de 2013

***Valdemar Hial***

**Curta # 1** – Na “Operação Imigrantes”

A Operação Imigrantes, aqui, é o pouso – na rodovia dos Imigrantes – de seis (em realidade 5<sup>1</sup>) aviões civis, pilotados por seus proprietários ou por membros do Aeroclube da São Paulo, para pousar, a comando, no leito carroçável da rodovia – SEM INTERROMPER O TRÂNSITO DOS VEÍCULOS TERRESTRES. Era a forma de encerrar uma discussão acadêmica inócua que se fazia nas altas esferas governamentais (Veja tomo 1, páginas 258 a 260). Houve uma particularidade.

Eu levei comigo – sempre fiz isto! – o filho da Isabel, para assistir e “colaborar” na decolagem. O que eu desejava já estava feito, agora era hora de oferecer a alguém algo de que nunca mais se esqueceria.

Dei-lhe as instruções que queria: **não se afaste nem um metro deste ponto** (no canteiro central da estrada) e aguarde por um sinal meu para acionar o gerador de fumaça. O gerador de fumaça era uma granada de fumaça que a PMSP havia me arranjado para demonstrar o vento aos pilotos prontos para decolar. É verdade que eu estranhei os pontos pretos distribuídos na superfície da granada; disseram-me que a fumaça gerada era preta. Aceitei.

No momento apropriado o Major Vaz e eu conferimos o dispositivo e eu dei o sinal para acionar a granada. Rolos e rolos de fumaça branca saíram dela. Ué! As marcas não eram pretas? Porque a fumaça era branca? A fumaça branca acabou em 2 minutos.

Os aviões chegaram e se colocaram no acostamento. Deviam decolar nos cerca de quinhentos metros de “pista livre” que teriam. A Polícia Rodoviária foi informada e iniciou a limpeza da pista. Os aviões tomaram posição em 1 minuto e decolaram, todos, em menos de 50 segundos.

---

<sup>1</sup> O sexto arremeteu.

Depois que a fumaça se dissipou, eu vi o filho de Isabel deitado no chão. Ele não saiu do lugar. Oh! Céus; a granada era de gás lacrimogênio!

**Curta # 2 – CMRJ - 1958 – 3º ano Ginásial – Capitão Chaves – Professor de matemática**

Não era novidade eu ir ao pau nos exames finais. Nos sete anos de Colégio, só duas vezes isto não aconteceu: no 4º ginásial e, de caso pensado, no último ano do científico. Se eu ficasse de segunda época no último ano, eu perderia a matrícula na Escola de Aeronáutica. Veja bem: Eu tinha que me apresentar dia 22 de fevereiro de 1963 e as provas de segunda época eram nos últimos dias de fevereiro. Desta vez tinha que passar direto!

O aluno podia ser reprovado e ficar de segunda época até um máximo de duas matérias. Em 1958, no terceiro ano ginásial, a toada não foi diferente. Fui ao pau em matemática – segunda época.

O colégio mantinha um “curso de férias” destinado a prover os quase-futuros repetentes de conhecimentos capazes de evitar o desastre que aparecia no horizonte. E eu fui incluído no de matemática. Segunda a sábado, inclusive, das 08:00 às 12:00. Detalhes: 1- fardado; 2- De calça garance e túnica com sete botões e gola travada por dois colchetes, tudo, sempre, abotoado; 3- Em pleno verão carioca!

Com a voz muito alta que sempre tive (mesmo antes de ficar um pouco surdo com as altas frequências do T-37) reagi a



alguma coisa, em sala-de-aula, de modo que deve ter sido impróprio. O Cap. Chaves estava de costas para a sala, escrevendo algo no quadro. Virou-se rápida e impetuosamente! *“Quem disse isto”*? Eu me levantei e ele apontou a porta da sala. *“Pode ir embora. Volta para a prova”*! Não foi amistoso, não... Voltei no dia da prova. Recebi tratamento absolutamente igual ao de todos os outros alunos. Passei na segunda-época.

---

### **Curta # 3 – A Polícia Especial**

O ditador Getúlio Vargas, muito ao gosto das ditaduras de sua época, se cercava de elementos capazes de evitar surpresas e prover sua segurança pessoal. Além do quê, também se servia de um Departamento de Ordem Política e Social, de um Departamento de Informação e Propaganda e de uma Polícia Especial, esta destinada nitidamente à sua proteção pessoal.

A Polícia Especial de Getúlio guarnecia certos pontos considerados nevrálgicos da vida cotidiana; um dos quais o Serviço de Trânsito.

Não havia examinadores formados logo depois da guerra. Tal função era exercida, em dias determinados, por oficiais do Exército, a pagamento, desde que tivessem o curso de moto-mecanização. A escala corria e os escalados eram informados por uma convocação escrita distribuída pela Polícia Especial, alguns dias antes da data marcada. Meu Pai concorria.

Aos 5 anos de idade era especialmente desejado encontrar o estafeta. Ele sempre vinha com uma Harley-Davidson com *“side-car”* e os moleques - eu inclusive- eram levados a uma volta no quarteirão!

---

### **Curta # 4 – O tombo do “jet-ski”**

A minha mulher explorava um negócio de instrução de jet-ski, na praia do Itaguá, em Ubatuba. O candidato se matriculava, recebia instrução básica

---

e era autorizado a operar à vista dos instrutores, dentro de limites muito bem definidos no Saco de Ubatuba. De vez em quando, a coisa saía dos trilhos. Numa destas instruções o candidato já saiu na raia em alta velocidade, exatamente ao contrário do que havia, ali mesmo, apreendido.

Fui para o meu jet-ski (que era um pouquinho mais forte que os de instrução) e fiquei olhando o indisciplinado. Logo, logo ele desapareceu atrás do morro dos Matarazzo e eu saí em busca. Não demorou muito; o indisciplinado voltou beirando a praia de Iperoig. Eu tomei a direção oposta (do Itaguá para o 180). Se eu conseguisse encaudar o faltoso, nem reza brava me faria sair dali, até fazê-lo parar. Mas não foi bem assim, não.

Cruzamos um na proa Norte e outro na Sul, defronte da praça que viria a ser a da baleia. Eu iniciei -em alta velocidade- a curva de interceptação. Tudo parecia normal. De repente, o bico do jet-ski afundou na marola do indisciplinado e o jet parou de supetão! Não foi nada intencional do faltoso; foi incompetência da minha parte. Veja bem, no mesmo momento em que o “bigode” do deslocamento dele me alcançou, eu estava com a minha embarcação inclinada para a direita com a borda do casco a poucos centímetros da superfície, em alta velocidade. Paguei para ver... E não gostei!

Eu fui catapultado do assento indo cair a uns 20 a 30 metros adiante, de cabeça. A cabeça não entrou na água devido ao ângulo raso da colisão – três vértebras cervicais danificadas; os ombros interromperam o deslocamento e a penetração n’água – mais duas vértebras lombares danificadas. O jet ski parou a cerca de 15 metros de mim. Desmaiei, sem nenhuma consequência uma vez que estava completamente equipado. Devem ter sido poucos segundos porque, ao me voltar para a posição da escola, já havia dois jets vindo em minha direção. Não mexia as pernas; nadei só com os braços e dominei o jet pela popa. Voltei à escolinha. Daí ao médico.

Lá na clínica, eu já sentia doerem as pernas. Isto era um bom sinal: Perna que dói tem os nervos inteiros! De cervical eu tinha colarinhos. Um



pouco de repouso por uns dois dias e voltei às minhas funções normalmente. A única diferença é que, atualmente, de modo esporádico e eventual, eu preciso me apoiar em bengala. A autonomia para andar a pé também diminuiu bastante.

A propósito: Perdi a bengala que mais usava. Fui comprar outra. O atendente teve o desplante de perguntar a que me referia. “Por acaso bastão ortopédico?” “Moleque insolente”, pensei!

---

### **Curta # 5 – Porteira aberta**

Os limites do Colégio Militar do Rio de Janeiro são, no sentido horário, a Rua São Francisco Xavier, fundos do casario da Rua Gen. Marcelino, fundos do casario da Rua Dulce, Pedra da Babilônia, fundos do casario da Rua Dep. Soares Filho e Rua Barão de Mesquita até a intersecção da R. São Francisco Xavier. O Esquadrão de Cavalaria fica ao pé da Pedra da Babilônia, e compõe a ponta Sudeste de todo o Colégio. No Esquadrão há a pista, um padock coberto e outro descoberto, as baias e as outras instalações necessárias (foto ao lado).



Em 1960 ou 1961, ao chegarmos do rancho para a instrução à tarde, o pônei estava solto dentro do padock descoberto.

Em princípio, o interesse de todos os alunos de escolas de formação de natureza militar é enganar o instrutor e dar o golpe na instrução, tudo com requintes de sadismo para com os colegas. Na Escola de Aeronáutica, dizia-se, a coisa fica um pouco mais cara: é quebrar o avião e matar o instrutor!

Talvez fôssemos uns seis ou oito que chegamos no Esquadrão, naquela hora e o pobre do pônei estava solto no padock. A troca de olhares disse tudo. O pônei foi encurralado num canto qualquer e o primeiro aluno montou nele, sem sela nem rédeas. Agarrou-se na crina do indigitado bucéfalo de pequeno porte. Soooooolta! O pobre do pônei saiu em desabalada carreira junto à cerca. Duas voltas e foi cercado, de novo. Desce o primeiro e sobe o segundo. Mais duas voltas. Desce o segundo e subo eu.

O padock tinha três porteiras: uma junto ao padock coberto, outra de acesso à pista e a terceira de acesso às baias. Esta ficava a poucos metros da casa de moradia do Comandante do Esquadrão. A primeira volta não teve nenhuma novidade; mas na segunda...

O circuito era anti-horário e começava na porteira do padock coberto. Ali pelas alturas da porteira da pista eu olhei para a das baias. Estava aberta. E ao lado, de braços cruzados, à espera do desastre, o Comandante do Esquadrão! Cavaleiro pensa rápido, dizem; frequentemente malfeito, mas que pensa rápido, pensa! Agarrado com as duas mãos na crina do pônei na altura do encontro, joguei o corpo para esquerda com a intenção de cair antes que o pônei entrasse nos paralelepípedos. Não deu certo. A espora do lado direito prendeu na crina esvoaçante do pequeno pônei e ele me arrastou por alguns metros apoiado na terra fofa pelo cotovelo esquerdo. A abrasão demorou muito tempo para cicatrizar, e ainda hoje é possível ver uma sombra do que ela foi há quase 60 anos atrás!

O Comandante do Esquadrão perguntou “quem mandou apear”?! Fui para a instrução, normalmente.

Capitão de Cavalaria **PAULO RENATO ZENÓBIO DA COSTA**, meu Comandante no Esquadrão de Cavalaria do CMRJ e sorridente Oficial ao lado da porteira aberta, depois desta missão, instruiu-se, nos EEUU, no emprego de helicópteros. Voltou para escrever a doutrina de que se serviu o Exército Brasileiro para implantar semelhante uso em suas fileiras. Em 20 de janeiro de 1966, com o mesmo sorriso estampado nas faces, honrou-me a comparecer ao meu casamento e dele ser meu padrinho.

O Esquadrão de Cavalaria do CMRJ, ainda hoje, desfila com seu pequeno mascote.

---

### **Curta # 6 – Bibliografia**

As Organizações de bem, via de regra, dão à Sociedade exemplos a serem seguidos do mais elevado jaez. Assim também faz o Aeroclube de São Paulo. Há vários, selecionei um que me homenageia com especial deferência: Edgar O. Prochaska.

Aviador, dentista, mergulhador e empresário, Prochaska também se notabiliza por incentivar os outros a deixar suas experiências para a posteridade. E não é só “faça o que eu digo”; ele também escreve livros técnicos, normalmente orientados à formação de pilotos.

Em um dos livros do Prochaska – ele deve ser um pouquinho mais velho que eu estando, portanto, ali pelos 80 – lá na parte de bibliografia, aparece um registro: *Notas de aula de Gustavo Adolfo Franco Ferreira*. Eu me orgulho profundamente desta citação.

Faz poucos anos, Prochaska lançou a história completa do Aeroclube de São Paulo. Mandou-me um exemplar. Li-o avidamente.

Grande surpresa me esperava. É que no pé de uma das páginas centrais, quando falava dos esforços de segurança de voo no aeroclube, disse: “E

*havia o Franco. Era um pouco teatral e exagerado, mas a verdade é que no seu período [na DIPAA 4] os acidentes diminuiram”!*

Ele tinha toda razão. Teatralidade e surpresa eram as ferramentas que eu usava para convencer os novinhos! No tempo dos cromos em slides projetados, havia outra ferramenta. De vez em quando se incluía o slide de uma moça bonita, vestida ou não, ou de um moço em atitude sensual. A reação era imediata! Os gritos de “tira isto daí” ou de “volta, volta” acordavam qualquer aluno mais dorminhoco.

---

### **Curta # 7 – O segredo do Emboaba**

Emboaba era um alazão manhoso, com três patas calçadas de branco e cola e crina claras, mais para a cor de baio que de alazão. Tinha uma tábua de pescoço extremamente larga. Ninguém montava o Emboaba se não usasse o mimo que lhe dava.

Eu não suportava a comida do rancho do Colégio; minha mãe fazia-me u’á marmitta todos os dias de instrução. Havia, sempre, duas cenouras cruas a mais. Eram do Emboaba. Só permitia que lhe jogasse a sela se antes ganhasse as cenouras.

---

### **Curta # 8 – Duas visitas em Barbacena**

Eu tenho orgulho desmedido (talvez até exagerado) de ser cria do Exército Brasileiro. A transferência para o ramo aeronáutico sempre me pareceu como uma evolução natural de desdobramento das capacidades bélicas, multiplicadas na destruição, potencializadas na velocidade e divididas na quantidade de mão-de-obra necessária à operação de mesmo resultado.

A origem não me permitiu, na mocidade, conhecer – muito menos participar – das coisas envolvidas na formação oferecida aos cidadãos brasileiros

---

nas Escolas de Preparação de Cadetes, especialmente do Corpo em que se tornam os que cursaram e ainda cursam a Escola Preparatórias de Cadetes-do-Ar.

Na vida militar ativa, nunca coloquei os pés na EPCAR, lá em Barbacena/MG. Uma vez, depois de desviar para o Norte, acabei pousando lá, num T-6G, quase completamente perdido! Abasteci e continuei. Nem mesmo saí do aeroporto, distante da Escola.

Em 2007 – eu já tinha desaprendido até como conversar com os colegas de turma – engajei-me, junto com a minha companheira Sandra, em uma visita a Barbacena, onde, além rever alguns conhecidos, conheceria a EPCAR. Participamos da vaquinha. Chegamos à tarde do primeiro dia organizado para a permanência. Eu não conhecia nada! Telefonei para o encarregado das acomodações... *“Deve ser no hotel tal”*, disse. Fui para lá. Era um hotel de alta rotatividade plantado à margem da linha do trem. O trote no andar de cima durou a noite inteira.

No primeiro livro desta série, atribuí a mim mesmo codinome de “estranho no ninho”. Era, mesmo... Sempre fui. E “chato”, porque não bebia! Até agora ainda não decidi se estava errado ou certo!

Fomos ao hotel “chique”, nas ladeiras da cidade, onde estava reunida a maior parte dos colegas. Haveria uma reunião que já estava iniciada, antes da hora marcada. A convivência social não foi interessante, exceto em poucos momentos isolados. As Senhoras estavam reunidas em sala adjunta ao salão onde os maridos decidiam como fazer as coisas. Apareceu alguém mais atrasado que nós dois. Parou no meio da sala e vociferou em altos brados: “Meu nome é Fulano<sup>2</sup>!” A mensagem transmitida pelo olhar que troquei com minha Mulher-Companheira, foi inequívoca: Idiota! Voltamos ao puteiro e nos arrumamos para o que imaginávamos ia ser uma reunião um pouco mais formal. Não era!

---

<sup>2</sup> Não merece citação aqui.

No segundo dia, antes da parada que seria o momento especial da visita, pedi ao Comandante da Escola que me arranjasse um hotel qualquer diferente, onde se pudesse dormir sem o “entra-sai” constante no andar de cima. Ele apontou um. Era uma beleza! Um Hotel-Escola, do SENAI. Mudamos na mesma hora.

O machucado do tombo de jet-ski alguns anos antes estava incomodando severamente. O Aporandy –certamente,



hoje contando piada lá no Céu- ameaçava roubar minha bengala! A cara era de poucos amigos, como se vê aqui ao lado.

Depois da parada entretive-me em longa conversação com Celestino. Ele me disse que, na mesma hora em que eu havia aparecido na nefasta reunião no hotel chique, recebera um telefonema do orador dizendo que ia haver uma vaga no mesmo hotel do centro da cidade; será que ele não poderia ir, afinal, para encontrar a turma toda? Era a nossa vaga! Almoçamos no churrasco já pago de antemão, e iniciamos o retorno, neste mesmo segundo dia.

Três anos depois, outra reunião. Agora eu tinha três motivos para eu ir sozinho: Um colega-de-turma havia perdido uma filha depois de algum sofrimento, o panamenho ia estar lá e eu queria arranjar um exemplar da revista que a Editora Luzes havia imprimido, com a minha participação. O pernoite de todos seria no mesmo hotel-escola mencionado antes.

O companheiro a quem desejava apresentar condolências passou ao meu lado e me ignorou... O panamenho não me reconheceu, nem eu a ele. A

revista não é lá estas coisas. Completamente infrutífera, a viagem. Desta vez fui embora logo que acabou o desfile.

A propósito: perdi a revista no incêndio.

### **Curta # 9 – O Estatuto**

Onde vai a corda, vai a caçamba. A família saiu de São Paulo, em 1956, e mudou-se para o Rio de Janeiro. Não só por questão de economia, meu Pai matriculou os dois filhos, Flavinho e eu, no Colégio Militar. Não era a praia do meu irmão Flávio. Espirrou logo, logo. Não assim comigo. Fiz o curso completo de quatro anos no ginásio e mais três no científico. Já trabalhando três turmas atrás dos de minha classe de 1941. Houve momentos em que o atraso se revestia de prejuízo; outros de interesse. O conhecimento da “vida militar”, o hábito da simples convivência com Oficiais de altas patentes, a possibilidade de entender a vida militar –ainda que sem a obrigação de realizar nada- criaram a condição ideal para a minha formação. É neste clima que meu Pai me aparece com exemplares dos Regulamentos do Exército Brasileiro, aos quais – disse – se tudo ocorresse de maneira como Ele achava que iam ocorrer, eu precisaria conhecer de cor e salteado! É destes regulamentos encadernados em capas cinza, que nasceu, em 1971, o Estatuto dos Militares, depois modificado na Lei 6.880/80.

Em plena vigência do regime militar, mas já depois do acidente com o presidente Costa e Silva. Nuvens negras pairavam no horizonte. Era indispensável afastá-las.

A codificação dos deveres e direitos de tantos quantos vivem na carreira militar facilita, tremendamente, a condução das atividades diárias. Não é um livro da “carochinha”, nem tem artigos incluídos sorratamente. É um “*vade-mecum*” completo, que sobrepuja qualquer regulamento e predomina sobre todos. O Estatuto descreve o ingresso, a exclusão, o comportamento, os deveres e, inclusive, os direitos de todo e de cada um dos militares durante sua vida militar e, sintomaticamente, até depois deles; porque a farda não

é um fato comum que se dispa no fim-do-dia. É uma segunda pele, impossível de retirar daqueles que, a qualquer tempo, a vestiram!

Um detalhe interessante: Apesar de ser completo em seus objetivos, o Estatuto dos Militares, em todos os cento e tantos artigos, tem somente UM único que trata dos direitos dos militares. Todos os outros são de suas obrigações ou das maneiras como umas e outro podem ser atingidos. Os artigos das obrigações, se desatendidos correspondem às sanções lá mesmo descritas. O artigo dos direitos, este é um só, o 50. E dá origem a motes como “Da Pátria nada se cobra, nem compreensão”.

Uma particularidade importante do Estatuto dos Militares: interessa e descreve as atitudes de cada militar individualmente, não como um conjunto ou Força e muito menos, em nome dela!

Nada é difícil na vida militar. Basta ter amor á Pátria, destemor às obrigações e, indiscutivelmente, diferenciar indivíduo de Força!

---

### **Curta # 10 – A Carta-Patente**

Aqui a mais distinta das concessões aos Oficiais de Forças Armadas no Brasil: É a única carreira de Estado cujos oficiais recebem Carta-Patente confirmatória de obrigações exigidas e direitos concedidos. Oficiais há em várias outras carreiras; somente na carreira militar, tal como definida no Estatuto dos Militares, estes recebem carta-patente, lavrada em pergaminho, nos seguintes termos: *“Selo da Republica / O Diretor Geral do Pessoal da Aeronáutica, faz saber que Gustavo Adolfo Franco Ferreira é Oficial da Força Aérea Brasileira, do posto de 2º Tenente Aviador em virtude do Decreto de 10 de julho de 1966, publicado no Diário Oficial de 11 de julho de 1966 e por isso lhe confere, por delegação do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, de acordo com o Decreto nº 52.711 de 21 de outubro de 1963, a presente Carta-Patente confirmatória do gozo das honras, direitos, regalias e vanta-*



*gens inerentes ao posto, nos termos da lei. / Brasília, D.F. em 2 de novembro de 1966 / Assinatura ilegível de Major-Brigadeiro / Diretor Geral do Pessoal”.*

Por lhes ser vedada qualquer atividade diferente das atividades da respectiva Força, nada mais justo!

---

### **Curta # 11 – O Fundo de Saúde**

O indivíduo militar é subordinado, umbilicalmente, ao Estatuto dos Militares. Os seus 160 artigos tratam da vida do militar, da ética, do comportamento, das obrigações. Um deles, somente um (o artigo 50) trata – completamente- de **todos** os direitos que possuem e que devem ser providos pela União Federal. E são quatro, somente.

- I - a garantia da patente em toda a sua plenitude, com as vantagens, prerrogativas e deveres a ela inerentes, quando oficial, nos termos da Constituição;
- II - a percepção de remuneração correspondente ao grau hierárquico superior ou melhoria da mesma quando, ao ser transferido para a inatividade, contar mais de 30 (trinta) anos de serviço;
- III - a remuneração calculada com base no soldo integral do posto ou graduação quando, não contando 30 (trinta) anos de serviço, for transferido para a reserva remunerada, *ex officio*, por ter atingido a idade-limite de permanência em atividade no posto ou na graduação, ou ter sido abrangido pela quota compulsória; e
- IV - nas condições ou nas limitações impostas na legislação e regulamentação específicas:...

O quarto direito dos militares admite múltiplas facilidades que lhe são concedidas em decorrência da exclusividade profissional e das características de vida extremamente distintas dos empregos normais e dissociadas das leis

---

trabalhistas. Uma delas (inscrita na letra “e” do inciso 4º do mesmo artigo 50) **é a assistência médico-hospitalar para si e seus dependentes, assim entendida como o conjunto de atividades relacionadas com a prevenção, conservação ou recuperação da saúde, abrangendo serviços profissionais médicos, farmacêuticos e odontológicos, bem como o fornecimento, a aplicação de meios e os cuidados e demais atos médicos e paramédicos necessários.**

O espírito desta determinação legal é humanitário e lógico. Vem dos tempos dos “Voluntários da Pátria”, dignificados em nomes de ruas em todas as cidades importantes do Brasil, mas desprezados, à própria míngua depois de afastados do serviço militar!

Pela impossibilidade administrativa e/ou financeira das forças armadas, criaram, em cada força, na década de ‘60 os infames Fundos de Saúde.

Não vou combater aqui com o vigor que merecem por um motivo muito simples: Em 9 de março de 1969, minha Mulher-Companheira sofreu um acidente médico que poderia, por todos os conhecimentos da época, custar-lhe a curta vida. Socorreu-me a Força Aérea Brasileira, não graciosamente mas em troca de serviços especialíssimos que lhe dei, de tal forma que a moléstia e as dores que a afligiam foram extirpadas até a data de hoje. Os custos que esta atitude deve ter causado foram, certamente, arcados pelo Fundo de Saúde da Aeronáutica. Insensibilidade não é um dos meus defeitos!

Mas, atualmente, as montanhas de dinheiros PARTICULARES usurpados aos militares e APROPRIADOS pela União é tão grande e tão mal empregado que os militares precisam se socorrer de “planos de saúde” privados. E há mais. Notícias dão conta de malversação criminosa dos dinheiros criminosamente arrecadados aos mesmo militares!

---

**Curta # 12 – Infâmia!**

---

A palavra “infâmia” em outras línguas faladas atualmente tem muito mais ênfase que no nosso triste português atualmente falado no Brasil. Infâmia é a negação da fama, vale dizer, da Justiça, do direito e do correto. A melhor definição que encontrei nos dicionários menos recentes foi a de que infâmia iguala ignomínia!

Na guerra franco-prussiana (1870), troços antagônicos de cavalaria se encontravam nas veredas das matas e o francês em comando desembainhava a espada e formava sua tropa para o combate. O pragmatismo do oficial alemão o fazia sacar a arma-de-fogo e matar, ali na hora, ao francês, com a espada abatida ou não.

Por mais que a espada continue sendo o símbolo do oficialato, no Brasil, é o domínio da arma-de-fogo que o distingue do pacífico ou do não-guerreiro.

Na deteriorada sociedade brasileira do início do Século XXI, o uso e o emprego da arma-de-fogo por militares guerreiros é “concedido” por psicólogos, psiquiatras e burocratas. Ignomínia, infâmia!

O artigo 50 do Estatuto dos Militares classifica o porte da arma-de-fogo como um direito dos Oficiais e das Praças especificamente assim autorizadas por seus respectivos Comandantes. Não há comparar banana com maçã. O Estatuto do desarmamento, em suas próprias linhas exime aos Oficiais. Submeter-se a ele é covardia.

---

### **Curta # 13 – O curso de investigador**

Todo curso, mesmo os mais sofisticados, não prescinde de certos tipos indispensáveis: Alguém que faz questão de demonstrar que já sabe o assunto; o realmente sagaz; o gozador; o indisciplinado e, mais frequentemente que se pode imaginar, o tipo humano inteligente e crítico!

No curso de investigador de acidente aeronáutico (?) que eu fiz em 1983, no CENIPA, lá em Brasília, havia um destes críticos sagazes silenciosos. Não me lembro mais, com exata certeza, mas parece-me que era da Marinha do Brasil.

A formatura ocorreria no salão existente no térreo (quase sub-solo) do Ministério da Aeronáutica. Num dos lados um quadro-negro representava o tipo de atividade que se ia encenar em pouco tempo. Estava escrito, com letra cuidadosa, e arte verdadeira embutida: *“O investigador de acidente aeronáutico é senhor de um oceano de conhecimentos com duas polegadas de profundidade”*.

Esta é a mais verdadeira das definições que se pode dar a um investigador de acidente aeronáutico. Não será, o investigador, conhecedor de todas as práticas necessárias conhecer para deslindar um acidente... Saberá quem faça cada coisa, com gosto e será capaz de reunir-lhes as competências! O anfitrião da formatura, lamentavelmente, não reconheceu a exatidão da máxima... Ele não era um investigador!

---

### **Curta # 14 – O fim de uma força armada**

A FAB é motivo de orgulho incontestado por muitos de seus membros. Os que salvaram, os que procuraram, os que acharam, todos se orgulham da Instituição. E do quê, nela, fizeram!

Muito comum dizerem nos dias atuais que as Instituições estão em correto funcionamento. Não estão não!

Os mais críticos, como eu, por exemplo, situam o fim da organização no meio dos anos 80. É o tempo da apologia ao óbvio e da exaltação ao inútil.

Cada uma das Forças Armadas tem suas características peculiares. A Marinha do Brasil as tem; o Exército Brasileiro as tem; bem assim a Força Aérea Brasileira.

As tarefas de interesse nacional que a Força Aérea há de cumprir são as descritas nos seus manuais de emprego, notadamente a interceptação de aviões agressores, a interdição dos campos de batalha, o levantamento das necessidades e resultados das operações. Também colabora com as outras Forças Armadas nas suas missões específicas e participa de operações combinadas.

Excluindo-se a honrada e honrosa participação do 1º GAv no Teatro de Operações da Europa em 1945, a única coisa que a FAB fez desde 1946 até 2000 foi colaborar com as outras forças armadas brasileiras. Todos os engagements reais entre 1946 e 2000 foram frustrados.

Note-se que a única missão de natureza realmente estratégica que a FAB faz em proveito nacional é a interceptação de aviões agressores e belicosos. Todos, **rigorosamente todos**, os empregos desta natureza falharam! Os mais recentes são o Iliushin cubano que pousou -porque quis- em Brasília; o Vulcan que pousou, armado, no Galeão; os helicópteros americanos que resgataram sobreviventes de um acidente de avião clandestino deles em território brasileiro; o cargueiro russo que se deu ao desplante de abastecer em Recife e, finalmente; o avião militar francês que foi pilhado sem plano de voo no Norte do país e não foi abatido; sem nem lembrar o Canberra argentino que pousou em pane no Rio Grande do Sul!

Na última década, contudo, algo parece mudar. Não na velocidade necessária nem no poder de fogo -ainda insuficientes e desprezíveis- mas na capacidade de abrir fogo quando necessário. É muito pouco, mas já é alguma coisa! A propósito: Super-Tucano não é avião de caça!

**Curta # 15 – Oh Céus, Mestre!**

Muito próximo do quartel do IV COMAR está sediado o que, naquele tempo, se chamava 1º GBS<sup>3</sup>. Incompetente em matas, alturas e mares (locais de escolha de acidentes aeronáuticos fora de aeródromos), a proximidade do quartel do GBS facilitava o uso e emprego de membros daquela Organização de Salvamento em grande parte das missões em que precisava engajar meus homens. Cumpre ressaltar que, tal como eu, nenhum deles era versado nestas capacidades citadas!

Em certo momento o então Comandante do GBS me informou que o Distrito Naval (então sediado em São Paulo) ia ministrar um curso de náutica exclusivamente para os bombeiros daquele Grupamento. Teria eu interesse de participar? Aceitei com avidez.

Aprendi muita coisa de marinharia de que não tinha a menor ideia! De especial validade a arte de fazer nós. Um Capitão-Tenente ministrava as instruções em duas partes: Marinharia e Navegação Costeira. De marinharia aprendi muito; de navegação, menos, porque tudo o que se faz na aviação decorre da navegação iniciada exatamente pelas marinhas do mundo. E eu já conhecia bastante de navegação aérea para adaptá-la, com facilidade, à velocidade menor e à exatidão muito menor exigidas pelo uso náutico dela.

Houve uma prova final. Todos os Bombeiros foram aprovados no nível “arrais”; somente eu tive a sorte de ser aprovado no nível “mestre”.

Usei muito a credencial obtida.

---

**Curta # 16 – A “redentora”**

O movimento militar de março de 1964 é chamado, por alguns de ditadura; por outros de redentora. Nem é uma coisa, nem é a outra. A ditadura

---

<sup>3</sup> Grupamento de Bombeiros de Salvamento.

---

não chegou, no máximo, a “ditamole”; nada reformou no comportamento social que continua o mesmo de desde sempre! Redentora... Este é um termo muito forte. Seria necessário redimir erros que continuaram -para depois deteriorarem de forma incontrolável.

Mas, por outro lado parte do período de regime militar deixou úteis marcas indeléveis na sociedade de mais idade. Os jovens não sabem, houve muita coisa melhorada naqueles 20 anos; principalmente no princípio deles.

Há um ponto de corte onde os militares travestidos de políticos (talvez até eficientes) deixaram de sê-lo para se transformem em vilões da política... E não é o AI-5, não. É antes!

Historicamente, desde os tempos do Império, os militares são chamados -ou se apresentam voluntariamente- para colaborar com a organização política da Nação. Não é nada demais. São nacionais como todos os outros e seres politicamente organizados como poucos dos outros.

Em 1964, não foi nada diferente.

A diferença, o ponto de corte, a degradação do militar ocorreu dois anos depois, quando o primeiro interventor militar passou a chamar a si mesmo de presidente e aceitou a prorrogação de seu “mandato” (leia-se: domínio) para um período igual aos dos políticos eleitos que não tinham nem têm a competência, o nacionalismo e a facilidade que o regime militar a ele concedeu.

É uma pena. Acenderam-se os fogos da inveja e da competição dentro de organizações que deveriam ser coesas e estanques a tais fragilidades. Imperou a cizânia. Que pena!

Logo que meu Pai voltou da guerra, fomos morar num edifício (chamava-se Primavera; hoje chama-se Mediterrâneo) existente na Rua Humaitá 200. Bem perto dali, logo passado o quartel do Corpo de Bombeiros, na Rua Humaitá, 52, havia o Colégio Padre Antônio Vieira.



Foi lá que eu fiz os meus quatro anos de primário.

Havia o rabugento Dr. Werneck, o diretor, que gostava de chamar os alunos de “burro”. Meu Pai ensinou-me a retrucar: “*Não sou seu filho!*” Mas também havia o respeitoso Dom Tomás, de ascendência hispânica (se é que não fosse espanhol, ele mesmo). Afável e carinhoso, fazia o “homem bom” da dupla Werneck e Tomás.

Dona Leda foi minha primeira professora. Eu gostava dela e a via com olhos de profunda admiração. Não era muito bonita, mas era maravilhosa, Da. Leda!

---

### Curta # 18 – Voo noturno em helicópteros

O voo noturno em helicópteros não é nem mais fácil nem mais difícil do que o de aeronaves de asa fixa. Tem suas manhas, tem suas ilusões, exige cuidados específicos, mas em nada difere, um do outro.



Durante muito tempo, aqui no Brasil, foi proibido para pilotos civis, mesmo que eles, - os pilotos e seus helicópteros - fossem credenciados e adequadamente equipados. Como se pilotos militares, só por o serem, fossem mais capazes que seus companheiros civis. Balela!

Uma revendedora de helicópteros tinha todo o interesse comercial em liberar o voo noturno para os helicópteros de matrícula civil. Fui chamado.

Eles tinham razão. Estudei a matéria e fui ver o equipamento dos helicópteros que usavam. Recebi um “briefing”, nas instalações da própria montadora em Itajubá. Em Santos/SP, fiquei sabendo das ocorrências anteriores e de seus motivos. Misturei tudo e desenhei o que seria o pior cenário.

Havia uma outra situação. Tínhamos decidido que o melhor procedimento haveria de ser apresentar uma petição de modificação no SRPV SP e deixar que dali fosse (pelos canais demorados e regulares) às autoridades do ramo. Não, não era masoquismo... Era exploração do “terreno”!

Enquanto eu preparava o documento que viria a ser apresentado e me inteirava da real situação do que se apresentava pela frente, o piloto-civil, então instrutor de oficiais da PMSP, com um único helicóptero operando a partir do pátio da ROTA, na Av. Tiradentes, em SP, e Salgado; também piloto de helicóptero, sondavam o meio civil e verificavam quais helicópteros podiam ou não podiam ser homologados para voo noturno. A petição incluiria uma lista em determinada data, de quais aeronaves estavam - ou não - em condições e, também, dos pilotos habilitados conhecidos.

Havia uma importante “pegadinha” no trajeto: Se eu aparecesse, ia tudo por água abaixo!

Não é difícil entender: o Chefe do SRPV SP, era um colega de turma meu e o estagiário mais antigo da turma de 1966 no 1º/4º GAv. E ele não gostava nadinha de mim; sentimento lógico e justificável, além de recíproco. Se ele soubesse que o autor era eu, estávamos perdidos! Ninguém ia voar à

noite! Argumentação escrita, com a possibilidade de obtenção de louros pelo próprio SRPV SP, era só entregar e esperar. O Comandante Salgado<sup>4</sup> foi incumbido de fazer a entrega. Não enunciou -disse-me ele- nenhuma palavra que pudesse associar o trabalho à minha pessoa.

O trabalho seguiu seu destino. Foi aprovado por quem deveria ser. O Chefe do SRPV SP levou os louros. Os helicópteros corretamente equipados passaram a voar à noite em São Paulo. Eu ri em silêncio do engodo ao “bolinho”.

---

### **Curta # 19 – O incêndio**

O dia 10 de outubro de 2016 era para ser um dia importante. Acabou sendo lamentável!

Depois de marches e contramarchas, depois de fingimentos e de mentiras, depois de falsidades e crimes, depois de vinte anos de tensões e prejuízos; finalmente, às 14:00 horas de 10 de outubro de 2016, eu haveria de entrevistar-me com o Comandante do Comando Geral de Apoio, seu Chefe de Estado-Maior e mais quem eles quisessem. O assunto era para ser a conclusão administrativa das falcatruas feitas o nível daquela autoridade, acima e abaixo, pelo menos desde 14 de outubro de 1996, na venda de aeronaves “indesejadas” pela Força Aérea Brasileira.

O encontro foi organizado pelo Exmo. Sr. Ten.-Brig. Bastos.

A distância temporal de vinte anos não é aproximação; é real! Quatro dias depois se completariam os vinte anos desde que a Diretoria de Material

---

<sup>4</sup> Lamentavelmente uma das primeiras vítimas fatais do desacerto atual do país, assassinado friamente numa cabine de banco em praça pública.

---

da Aeronáutica publicou um Aviso de Licitação para venda na modalidade de leilão, de cinco aeronaves F-5B, as rainhas do hangar de Santa Cruz.

Eu estava à testa do grupo que venceu o leilão, ainda não completado, nem em 14 de outubro de 2016 nem na data de publicação deste impresso!

A noite foi difícil. Reli e revi múltiplas vezes os meus argumentos e documentos. À frente de um espelho treinei expressões faciais, exatamente como fazem os atores.

Às 6 horas da manhã, impossibilitado de dormir devido à grande tensão que o evento próximo causava, fui à padaria vizinha e tomei um café da manhã calmo e demorado. Voltei à casa às sete horas., acordando a minha Mulher-Companheira. Conversamos um pouco e fui ao banho. Ela levantou-se e foi e saiu do quarto para esquentar os copos de leite que tomamos juntos, todas as manhãs.

***“Gustavo – A casa está pegando fogo!”*** Era pouco mais de 07:20 horas.

Não foi difícil extrair a Sandra e determinar que descesse pelas escadas e ficasse no térreo. Voltei ao apartamento e foi aí que fiquei como que preso na parte do apartamento não atingida pelas chamas.

O fogo começou no escritório, onde deveriam estar todos os meus documentos e, principalmente, aqueles que comprovam os malfeitos na FAB entre 14.10.1996 e 10.10.2016.

Fumante inveterado desde a primeira juventude, já sabia de pulmões danificados e incompetentes para as funções que realizam. Morador em sétimo andar, imaginei que as escadas do Corpo de Bombeiros alcançariam a minha janela. Fui para a mais distante do foco o incêndio.

Uma equipe, que imagino tenha sido de cinco Bombeiros, me tirou do inferno, pelas escadas do prédio. (Há quem diga, maldosa e mentirosamente,

que eu fiquei ensinando o que eles deviam fazer! Calúnia! Eu estava desacordado!).<sup>5</sup>

Passei pouco mais de trinta dias no hospital, dos quais, mais de vinte na UTI. Minha Mulher-Companheira ficou ao meu lado! Consta que, diariamente, alguém telefonava perguntando se ainda eu estava vivo.

---

### **Curta # 20 – O Chefe do Casa Militar**

A vida militar – e eu a vi de muito perto – embota a capacidade de observação dos humanos. A nobre característica do militar de alma, a prevalência do sentimento de **“Pátria acima de tudo e de qualquer coisa”** os cega para as outras nuances da vida, igualmente importantes ou necessárias.

Logo no início da década de oitenta, quando o “milagre brasileiro” já estava implodindo em seus próprios erros, quando a inflação começou a corroer o poder de compra do povo, chegou o momento de prover à classe militar de reajuste salarial. As falas na caserna diziam que o reajuste correto, naquele período, teria que ser maior que 30%.

A Presidência da República tinha dois gabinetes distintos destinados a prover informações ao Presidente: o Civil e o Militar.

Com trombetas e tambores, o Chefe da Casa Militar da Presidência vai à televisão anunciar o reajuste salarial. Durante vários minutos, perante a Nação em transmissão “ao vivo”, servindo-se de argumentos inverídicos, impróprios, falsos e mentirosos, o oficial-general do Exército brasileiro empenha-se em provar que era melhor à classe militar receber um reajuste de 12% em vez do reajuste de 20% pleiteado! Obrigado, general; O Senhor ganhou mais uma estrela que lhe compensou o prejuízo do anúncio vil. E a clas-

---

<sup>5</sup> Sensacionalismo destrambelhado:

se militar – TODA ELA – ficou conhecendo qual era, verdadeiramente, o seu inexistente valor pessoal!

---

**Curta # 21** – A assistência médica

A letra “e” do inciso 4 do artigo 50 do Estatuto dos Militares -já copiada na curta #11- trata da **obrigação** do Estado em prover assistência médica a seus membros. Todas as três forças dispõem de, e mantém, um serviço de saúde bastante sofisticado e plenamente equipado.

Veza por outra, aparecem nestes serviços entes iluminados, eficientes médicos ou brilhantes pesquisadores. Recentemente eu mesmo deparei-me com um destes. Chama-se Francisco serve (ou servia) no Hospital da Aeronáutica em São Paulo. Lá mesmo, neste mesmo hospital pululavam indivíduos vestidos de branco que não seriam aceitos em nenhuma outra instituição, senão nas irresponsáveis.

Mas não é só. O que o Estatuto descreve como **obrigação** do Estado, é fonte de renda financeira malversada pelo estado bem debaixo das vistas obliteradas ou coniventes dos generais

**Curta # 22** – A AFA como fim e não como meio

Muito frequentemente, a aprovação de um menino -dizem que, atualmente, inclusive meninas- na Escola Preparatória de Cadetes (seja do Ar, do Exército ou do Colégio Naval) é o primeiro sucesso da novel vida dele ou dela!

“O que sois, ó Jovem”? “Eu sou aluno(a) da EPCAR”, responde com brio.

“O que queres, ó Jovem”? “Eu quero ser Cadete na AFA”!

A resposta contida nesta caixa-de-diálogo não é rara... É constante.

---

Os jovens admitidos na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, sediada em Barbacena, MG, têm por objetivo serem incluídos na Academia da Força Aérea. Os deveres que lhes serão exigidos não são objeto dos cuidados destes mesmos jovens.

Pior ainda. A Pátria, cuja menção na atual constituição federal ocorre **UMA ÚNICA VEZ**, nem lhe passa pela cabeça!

---

### **Curta # 23 – Pouso no mar**

Vai uma explicação rápida para quem não é do ramo da aviação.

O voo visual na costa Sul (pelo menos) segue uma prática muito útil. Quem desce, vai em cima da praia, nos cortes visíveis dos morros, ou bordejando os maciços do ramo interno da Serra do Mar que mergulham; quem sobe escolhe, sempre, poucos metros dentro d'água, além da arrebentação. Este tipo de voo é indispensável quando a meteorologia o impõe. Frequentemente é usada, mesmo em dias claros e abertos.

Vai outra, para quem não conhece as praias de Ubatuba.

Das 73 praias de todos os tipos com que o Município brinda seus munícipes e visitantes, a praia da Enseada é a mais calma. Quem quiser voar hidroavião em Ubatuba, escolha a praia de Enseada. Está tudo disponível lá!

Experimentava um flutuador que o Pieske havia feito para o MX2 do Florentino. Arrastava o avião até o mar na Praia do Iperoig (ali onde hoje está a pista de skate), decolava para o Sol nascente, bordejava Praia Grande e Toninhas e me jogava na Enseada. A Sandra ia de carro. O ponto de apoio era o Hotel Mediterrâneo da Dona ALBA, que cuida de lá há tantos anos!

Na volta, pelo mar, contorna o Wembley e tirava uma reta desde a Ilha Anchieta até o restaurante do Jura, no início da Praia Grande. Transpassa o

istmo da Praia do Tenório e está no Saco do Itaguá para pousar e recolher o avião.

Sandra ia de carro. Chegou de volta ao Itaguá... O avião não estava lá. Voltou à Praia Grande, lá também não. Foi às Toninhas para me achar bem, já na praia.

A ignição do motor ROTAX de dois tempos e ignição singela que equipava os primeiros ultraleves, era iniciada ou terminada pelo aterramento da bobina de ignição à massa do motor. Na presença de terra, o motor funcionava; na ausência, parava. E o fio-terra se travava na carcaça externa (depois de passar pelo interruptor à mão do piloto) por um terminal de encaixe colocado de cabeça para baixo, isto é, com a baioneta fixada ao motor virada para baixo. A trepidação fez o resto... O terminal caiu e o motor parou.

A Praia das Toninhas tem um pouquinho de marolas, algumas até altas. Notei correnteza me levando à terra e padeci um pouco quando senti que o aviãozinho ia virar de lado, na altura da arrebentação. Não tinha jeito. Tinha que arranjar uma “âncora de mar”. E não havia nada a bordo. Pulei na água e me agarrei no pequeno tubo de arrasto que os MX têm para evitar raspar a cauda no chão. A âncora-de-mar era eu! Pouco antes da arrebentação, o avião começou a cavalgar uma marola que se formava e eu a reboque dele até a praia. Uns banhistas me ajudaram a tirar o avião do mar.

Com a chegada da Sandra e minha caixa de ferramentas que ela levava e trazia sempre, consertei a ignição do ultraleve, viramo-lo para o mar, ultrapassei a arrebentação e decolei. Agora acompanhei o carro da Sandra até que ela parou no Iperoig, defronte da pista, para me recolher.

---

### **Curta # 24 – O capacete que voa**

Nós, o Miguel e seu filho, o Fábio e eu mesmo havíamos concluído uma revisão obrigatória nas asas inferiores do Petrel U4056. Era dia de fes-

ta... O avião estava voando, de novo. No fim da tarde promovi uma seção de voos pelo circuito para que cada um pudesse voar um pouquinho.

E o Fábio foi ficando para trás.

Às tantas, já quase no pôr-do-Sol, a Sandra me alertou sobre o risco de o Fábio não ser levado para o pequeno passeio que estávamos propiciando. Ele foi o próximo.

Muito rapidamente (e, confesso, SEM a necessária atenção), admiti ao Fábio na nacele. Decolamos na 27, em Ubatuba.

À vista do morro da caixa-d'água existente na cabeceira 08, fiquei rastejante para obter velocidade rapidamente e poder sair do obstáculo sem nenhuma dificuldade. O Fábio não tinha passado a jugular do capacete e eu não tinha inspecionado este detalhe antes da decolagem.

Ele botou a cabeça para fora do para brisas, desejando ver a pista de onde tínhamos decolado. O fluxo de vento entrou pela frente do capacete e o arrancou da cabeça; o ponto seguinte era o disco da hélice de impulso, na parte de trás do avião. Colidiram. Romperam-se (com um estrondo agudo e muito alto) as três pás da hélice. O Capacete virou pasta de massa de vidro.

Pane de decolagem. Um dos dois eventos mais caros na aviação! O Tenente Maurício tinha ensinado direitinho. Como evitar e, se não pudesse evitar, como sair delas andando!

Ao abaixar instintivamente o nariz do avião, vi que ainda restava um restinho de pista asfaltada. Decidi jogar o avião ali mesmo.

Ao entrar no “palier”<sup>6</sup> ainda havia alguns metros de pista à frente. Decidi abaixar o trem de pouso. Paramos, sem motor, com as rodas principais ainda na pista e a bequilha dianteira já na grama!

---

<sup>6</sup> Momento em que o avião é levado a voar paralelo a pista para diminuir a velocidade e resultar pousado



Sorrisos amarelos de parte a parte.

Ao sair do avião vi o jipe amarelo do Feijão já quase no meio da pista; atrás, muito atrás, outros carros em socorro.

---

### **Curta # 25 – Pouso MUITO longo**

Cada avião novo apresentado a cada aviador exige a adaptação dele ao tipo. Cada avião tem suas manhas, seus defeitos, suas capacidades. Os pilotos de prova os testam, afinal, para quê, senão para informar aos simples aviadores, de antemão, o que vão encontrar

A FAB comprou Sêneca (U-7). Eu fui levado em um voo de adaptação. Note-se que era a primeira vez que eu voaria em aeronave bimotora (excluindo-se os T-37 cujos dois motores ficavam dentro da fuselagem como se fossem um só). O avião era do ETA 4 e vinha equipado com um HF SSB<sup>7</sup>, capaz de falar, de onde quer que estive, para o Brasil e p'ro mundo! Ia ser um circuito fechado, com pousos intermediários em locais onde havia serviço a realizar. Apesar de aluno, eu era o Comandante da aeronave, eis que o instrutor escalado havia sido membro de uma das turmas às quais ensinei enquanto servia no DPEAer, depois AFA.

Literalmente, logo depois da partida o instrutor ligou o HF, inundando a cabine do avião com os ruídos característicos destes rádios. Falou com o Esquadrão, falou com o controle, conversou com Centro, depois com outro Centro, perguntou a alguém sobre a meteorologia no primeiro destino, discutiu alguma coisa com outro avião do mesmo Esquadrão em voo lá na Amazônia. Tudo acompanhado do ruído infernal do SSB<sup>8</sup>!

Nós dois - que deveríamos por todos os motivos estar conversando sobre o voo - não trocamos nenhuma palavra durante todos os 50 minutos

---

<sup>7</sup> Alta frequência de banda em um lado só.

<sup>8</sup> Particularmente, eu acho que ele não sabia usar o rádio!

---

que durou a voo até o primeiro pouso. Preparei o avião (ele continuava falando e eu não aguentava mais) e pousei numa pista de grama molhada. Usei, idiotamente, para um avião de 1200 quilos a mesma técnica que se usava para outro de 7500 quilos. Não funcionou – e ele se despedia no SSB. Nos últimos metros de pista ficou evidente que eu ia varar a pista – ele trocava frequências no SSB. Ia bater na cerca da cabeceira oposta; chutei um cavalo-de-pau com auxílio do motor de fora.

Ao descermos do avião, as únicas coisas que lhe disse foram: “Cala a boca; não mexe mais nos rádios do avião”.

Inspecionei as hélices e passei o avião e as pernas de força pelo teodolito. Pernoitamos neste mesmo lugar. No dia seguinte encerrei a instrução e passamos a voar como uma tripulação normal, isto é, trocando os assentos a cada perna. Todo o resto do voo só se ouvia, a bordo, os pedidos de um para o outro, nada mais.

---

### **Curta # 26 – Insolente!**

Já se viu antes que, durante o período em que estive no hospital, após o incêndio aqui em casa, alguém telefonava diariamente perguntando se eu ainda estava vivo. Não era só maldade do interlocutor... Era burrice, também.

Mas ele se entregou sozinho. Não foi preciso fazer nenhuma força!

O extinto Chefe do extinto Estado-Maior do extinto IV Comando Aéreo Regional (já inócuo e incompetente, na prática, há muitos anos) poucos dias depois que tive alta do hospital. No envelope que vai aqui, produziu o ofício (isto mesmo, **ofício**) também estampado, dirigido à minha Mulher, informando normas, e sugerindo procedimentos, ilegais!

Certamente antevendo o fechamento do COMAR, o seu último Chefe do Estado-Maior resolveu chutar o balde. E o fez logo com minha Mulher e Companheira de mais de 50 anos! Além de insolente, covarde.

Não cruze comigo, coronelzinho de merda, em nenhum lugar!

Vejam só o que teve o desprante de escrever, assinar e remeter.



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
QUARTO COMANDO AÉREO REGIONAL**

Avenida Dom Pedro I, nº 100 - Cambuci  
São Paulo - SP- CEP 01552-000

Tel: (11)3382-6100 / Fax: (11)3382-6148 / e-mail: protocolo.ag@comar4.aer.mil.br

Ofício nº 1/SERMAB-4/845  
Protocolo COMAER nº 67260.000768/2017-40

São Paulo, 17 de janeiro de 2017.

A Senhora  
SANDRA BUENO FRANCO FERREIRA



Assunto: Inaptidão Psicológica para manuseio de Arma de Fogo.

Senhora,

1. Cumprimentando-a, informo a V.Sa. que, seu marido, o T Cel AV RF GUSTAVO ADOLFO FRANCO FERREIRA, CPF: [REDAÇÃO] e identidade 162.934 COMAER, foi considerado INAPTO no Teste de Avaliação Psicológica realizado com a finalidade de renovar seus Certificados e Portes de Arma de Fogo, conforme o Formulário de Parecer Psicológico expedido pelo Núcleo de Hospital de Força Aérea de São Paulo no dia 11 de maio de 2016. Por essa razão, considerando o fim do prazo previsto para realização de um novo exame, esses documentos não serão renovados.

2. Assim, a fim de cumprir as exigências previstas no Art. 67 do Decreto nº. 5.123/04, solicito a V. Sa. que sejam providenciadas as transferências de propriedade das armas de fogo registradas no nome dele, se for o caso, mediante alvará judicial, aplicando-se ao(s) interessado(s) na aquisição as disposições previstas no Art. 12 do Decreto supracitado. Além disso, que as armas de fogo permaneçam sob a vossa guarda e responsabilidade e depositada em local seguro, até a data da expedição do Certificado de Registro e entrega ao(s) novo(s) proprietário(s).

3. Por fim, coloco à disposição de V. Sa. para maiores esclarecimentos o Maj Carlos Pisete, 3S M.Ferreira ou 3S Renato, que poderão ser contatados nos seguintes telefones: (11) 3382-6111 e (11) 3382-6139.

Atenciosamente,

GERALDO CORRÊA DE LYRA JÚNIOR Cel Av  
Chefe do Estado-Maior do IV COMAR

Cumpre notar que mente e distorce os fatos. Principalmente que eu ainda estou vivo (será que foi ele ou a mando dele?) e que o mencionado artigo 67 do mencionado Decreto, não trata do assunto abordado.

É, realmente prudente, coronelzinho de merda, não cruzar comigo!

---

### **Curta # 27 – A túnica puída**

Nas solenidades em que deve ou pode comparecer, a Bandeira Nacional é transportada, em princípio, pelo Oficial mais moderno do quartel onde Ela será exibida. Na Base Aérea de Fortaleza, em setembro de 1966, a mim me cabia emocionante honra de portar a Brasileira – evento

A faixa do copo que pode sustentar a Bandeira quando hasteada, em Fortaleza, estava danificada. As pequeninas pernas que prendem o copo metálico à faixa – que deveriam ser protegidos por uma cobertura dura como um couro fino - estavam expostas. Os movimentos marciais exigidos levaram uma das perninhas metálicas a puir minha túnica, na altura e no corpo do bolso grande, do lado direito.

Aquela tinha sido minha única túnica até ali. E ainda seria a única túnica por mais dez anos. Sandra quis cerzir o dano. Eu não deixei, ostentava-o como galardão!

### **Curta # 28 – O nome da Foça Aérea**

No momento de sua criação do Ministério da Aeronáutica, a Força Aérea Brasileira reuniu os meios humanos e materiais da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro; e passou a dominar sobre a Aviação Civil até então “controlada” ou descontrolada tanto na operação aérea quanto nas instalações terrestres. Eram tempos de guerra. Eram tempos de força.

O conjunto de patrimônio subordinado ao Ministério da Aeronáutica, incluindo a Aviação Civil, admitiu a imaginação de um tripé de responsabilidades, sob a direção do Ministro Salgado Filho, formado pela Infraestrutura Aeronáutica, pela Aviação Civil e, também - mas naquela época -, principalmente, pela Força Aérea Brasileira. Nas escolas dizia-se que a FAB era o “braço armado” da Aeronáutica!

Depois da gestão do Ministro Salgado Filho, TODOS os Ministros da Aeronáutica foram Oficiais-Generais da FAB.

Em 1973, com interesse exclusivamente econômico e financeiro, foi fundada, pela FAB e subordinada a ela, a INFRAERO. (Penso que foi um erro, razão porque, atualmente, refiro-me à empresa estatal como INFRAERrO). Responsabilizada por operar aeroportos, deveria substituir a FAB na gestão deles. Não ocorreu. Os quadros da Infraero foram, até muito recentemente, completados ou compostos por militares da reserva ou da ativa. O recente divórcio entre a INFRAERrO e a FAB extrai do tripé, imaginado pelo Ministério da Aeronáutica, a perna da infraestrutura.

Em 2005, já em pleno domínio do regime comunista no Brasil, cria-se a Agência Nacional de Aviação Civil que passa a controlar ou tumultuar a Aviação Civil no Brasil. É tão grande o descontrole que dei-lhe um apelido: ANArC. Foi-se a segunda perna do tripé.

O que sobrou?

Da estrutura inicial em tripé, a única coisa que sobrou com alguma aparência de organização, é a FAB. O resto acabou!

A criação do Ministério da Defesa, nos primórdios da implantação do comunismo no Brasil, denegriu a imagem das forças armadas no Brasil e derogou as capacidades dos comandantes de cada Força Singular<sup>9</sup>. Sozinha no tripé de sua formação original, a partir da criação do Ministério da Defesa, não tem a Força Aérea Brasileira direito, sequer competência de se denominar “aeronáutica”.

O comandante do agrupamento humano e material em que se constitui a FAB não é o “comandante da aeronáutica”, é o Comandante da Força Aérea.

---

### **Curta # 29 – Até Assunção, Paraguai...**

Muito tarde em uma noite qualquer apareceram na minha casa três homens escoltados pelo Comandante-da-guarda. O Sargento explicou: eram o pai e os irmãos de um caminhoneiro de quem não tinham notícia. O caminhão desaparecera após embarcar, em Porto Velho, na balsa com destino a Manaus. Fomos à Academia onde eu tinha um SSB semelhante àquele da curta #25.

Falamos com Porto Velho. O Sargento RT TE<sup>10</sup> que nos atendeu prometeu consultar o porto e retornar. Fez. A notícia era boa: o caminhão estava bem, a bordo de uma balsa que se atrasara vários dias no trajeto. O caminhoneiro procurado foi consultado e informou estar bem. Mudei para a frequência da balsa. O Pai falou com o filho, no meio da Amazônia. Voltaram os três para Cascavel, PR.

---

<sup>9</sup> Governos “comunistas” se servem de Ministros da Defesa desta filosofia.

<sup>10</sup> Radio telegrafista de solo

Seis meses depois, saímos, a Sandra e eu, para uma excursão para Su-  
doeste, até aonde durasse um terço do dinheiro disponível. Era pouco... Não  
ia durar muito. Iniciaríamos o retorno quando o valor fosse alcançado.

Já em Ponta Grossa, o primeiro revés: todas as acomodações que co-  
nhecíamos estavam lotadas devido à realização de um “exame do artigo 99”.  
Estava cheirando muito mal... Poucas chances de passar dali. Era melhor  
passar, ir a um cinema, comer um lanche e, depois, dormir no carro antes  
de voltar. Assim pensamos fazer.

Na hora do lanche – já passava das 11 horas da noite – havia uma fa-  
mília composta de mãe e seis filhos em escadinha, parados do outro lado da  
rua. O penúltimo atravessou e nos pediu um pão. Eu, que já estava prestan-  
do atenção neles todos há algum tempinho, chamei pela Mãe. Vieram todos.  
“- O que Vocês comeram hoje?” Perguntei. O menorzinho almoçou; todos  
tomamos café de manhã, foi a resposta. Parecia verdade. Hoje, tenho certe-  
za, ERA VERDADE!

Lancharam todos o que era adequado à idade de cada um. Pergunta-  
dos se queriam mais alguma coisa, a Mãe interveio e disse que “Não, esta-  
vam todos satisfeitos”! Paguei a conta e tomei o caminho da rua. A Mãe  
chamou nossa atenção. “-**Deus há de lhe pagar**”, disse, do fundo da alma!

Conversamos um pouquinho na rua. “*O passeio, certamente, tinha a-  
cabado. Vamos dormir no carro e amanhã iniciamos o retorno.*”

Saindo da lanchonete, ao virar a primeira esquina, demos de cara com  
um hotel que não aparecia no Guia do Quatro Rodas. Parei para ver. Estava  
vazio. Tinha sido reformado e reaberto naquele dia. A diária era metade do  
que eu havia previsto; e como éramos os primeiros clientes após a reforma,  
ainda haveria um desconto. No dia seguinte fomos atendidos com um café-  
da-manhã muito melhor que os sanduiches da noite anterior. Eu brinquei  
com a Sandra: “Se Você comer bastante a gente chega a Cascavel”! Fomos.  
Chegamos às 3 horas da tarde já morrendo de fome.

Tratei e abasteci o carro e perguntei quanto devia. “- O seu dinheiro, aqui, não vale nada”, disse o frentista! Do escritório do posto de estrada apareceu o mesmo senhor a quem eu havia ajudado alguns meses antes. Comida, espera um pouco. Levou-nos a um restaurante na cidade, propriedade de alguém da família. O valor da despesa? Zero, nada! Partimos em direção a Foz do Iguaçu.

Chegar no cair da noite em um local desconhecido não é nada agradável. Fui para o quartel do Exército. Conversando com o Oficial de Dia soube que tinham um hotelzinho de trânsito onde eu seria bem-vindo, até porque já havia um Major da FAB alojado lá com a esposa. O Oficial de Dia chamou no telefone: O Comandante do quartel nos convidava para jantar com ele. Boca livre em comemoração ao dia das Mães. O Major e sua Esposa também estavam. No dia seguinte fomos conhecer as cataratas. A Sandra me pediu um refrigerante e eu errei – juro que errei – o barzinho onde serviam aos não-hospedados lá. Fomos parar no bar principal do Hotel das Cataratas. Havia, cedo naquela manhã, uma única mesa ocupada: o piloto do Hughes 500 que fazia voos panorâmicos e o casal da véspera. Sentamos lá. A Sandra tomou a coca-cola que queria.

Instruído como achar o piloto do helicóptero, foi ter com ele – e por consequência com nós quatro – o Comandante do quartel em cuja residência havíamos jantado a véspera. O Coronel foi rápido: Estava com alguns parentes e pleiteava um voozinho para conhecerem as quedas. Foram dois voozinhos para levar a família do Coronel mais um voozão para nós quatro, com direito a auto rotação dentro da garganta do diabo. O almoço foi no Hotel, por conta do gerente!

À noite visitamos o cassino, do outro lado da fronteira. Decidimos que podíamos perder até dez dinheiros<sup>11</sup>. Sandra ganhou no jogo e ficamos com mais cem dinheiros! No dia seguinte iríamos a Assunção!

---

<sup>11</sup> O preço de um tanque de gasolina da Variant que usávamos.



Chegamos à noite e Sandra tinha uma dor de cabeça infernal. Nas farmácias não aceitavam dinheiro brasileiro. Parei na Embaixada e encontrei lá o mesmo Sub Oficial da FAB que havia me tratado como filho em Ilhéus, alguns anos antes. Remédio e alojamento gratuitos. Fugi do Adido que me conhecia e não gostava de mim nem eu dele. O único encontro com o touro sentado foi acidental e inesperado e meu comportamento não foi estas coisas. Deixa p'ra lá. Não vou comentar.

Dois dias depois, almoçando, bateu a saudade dos filhos. Um olhou para o outro e sem mais aquela decidimos iniciar o retorno. Primeira pernada até Ponta Grossa, dormimos no carro, no pátio da Polícia Rodviária e chegamos em São Paulo no dia seguinte.

Ao retrospecto temos a certeza de que aquela Mãe, perdida na noite garoenta de Ponta Grossa, vários dias antes, havia, realmente, desejado que uma força maior nos desse de volta o que Ela e os filhos tinham recebido. As “coincidências”, contadas, não cabem nos dedos das mãos e dos pés!

---

### **Curta #30 – Cão-de-guerra atrás de “cãodidato”**

Um candidato a ingresso na EPCAR, gordinho acima da conta, lamuriava-se porque imaginava não conseguir fazer as duas voltas no perímetro do quartel, na hora do exame físico, dentro do tempo permitido. Quando chegou a vez dele, chamei o Soldado-treinador de uns cães-de-guerra que havia por lá. “Fica pronto”, foi a ordem. Quando o gordinho passou a primeira vez pelo portão das Armas, atrasado, o cão começou a latir. O Soldado foi atrás do gordinho. Chegaram em tempo de aprovação!

Muitos anos depois, encontrei-o - agora Oficial Superior da FAB.

**Curta # 31 – O “bumper sticker”**

A cultura norte-americana se serve de um instrumento específico: o “bumper-sticker”. Em realidade é um adesivo capaz de aderir às superfícies dos para-choques metálicos e que devem, se Deus quiser, transmitir uma mensagem religiosa, ou jocosa, ou política, ou esportiva.

Logo que recebemos o rádio nº 24 de 14 de dezembro de 1996, do secretário (vale dizer “faz tudo”) da Comissão que alienava os F-5B por leilão, reunimo-nos, à noite em minha casa e criamos este adesivo que está aqui acima. A estampa é a imagem do F-5B que a Northrop restaurou para entregar junto com as seis unidades brasileiras. Quando o Paulo Sérgio Longo e eu retornávamos de Lagoa Santa depois de o Chefe da DIRMA ter perguntado quanto eu queria para abandonar o leilão e não ter gostado da resposta, no mesmo Bandeirante administrativo do Diretor do PAMASP; dei-lhe um e-

xemplar de presente. Ele não gostou e enfiou no saquinho da cadeira da frente!



**Curta # 32 – A inspeção de saúde de candidatos**

A inspeção de saúde de candidato a qualquer atividade na Força Aérea Brasileira é o momento mais importante de qualquer seleção e seus agentes, os médicos, são vistos com “cachorros comendo manga”!

As turmas -quando maiores que a capacidade de inspeção das juntas – são divididas e comparecem aos hospitais em dias e horários diferentes.

Na Comissão de Seleção, a parte administrativa que compilava os resultados e indicava os aprovados ou não, constatamos algo estranho: Os candidatos examinados na oftalmologia nos dias pares apresentavam um

índice de reprovação de 87%; os examinados nos dias ímpares, somente 27%. Algo estava errado!

Conversando com o Diretor do Hospital, decidi a Autoridade repetir o exame de uma das turmas ímpares num dia par, sem dar satisfação a ninguém e sem alardes. Aos candidatos, só a informação que precisavam repetir. O Diretor assistiu. O resultado foi uma reprovação de -SOMENTE – 25%.

O Diretor do Hospital verificou que as lentes corretoras que o médico oftalmologista que examinava os candidatos nos dias ímpares usava estavam antigas e não atualizadas. Corrigiu-se a lente do médico e se fez passar tanto por ele como pelo outro, os candidatos reprovados. A reprovação real não era de 87%... Era de 27%. Salvaram-se algumas carreiras.

---

### **Curta #33 – Colaboradores**

Ninguém consegue algo se não tiver a colaboração de um ou muitos terceiros. A atividade militar não foge à regra. De memória vou tentar fazer aqui a mais difícil das tarefas: Lembrar de todos!

Os primeiros de tais indivíduos foram meus Professores e Instrutores.

Há uma diferença clássica entre uns e outros: os primeiros falam a pequenas (ou grandes) coletividades; os segundos só a Você.

Lembro-me com afeto de Donas Léa e Maria e de Dom Thomas, todos do Colégio Padre Antônio Vieira, lá o Rio. Lembro-me dos Professores do Colégio Militar do Rio de Janeiro e de um de seus Comandantes, AUGUSTO DA CUNHA MAGESSI PEREIRA!

Lembro-me com especial ênfase de **PAULO RENATO ZENÓBIO DA COSTA**, Oficial de Cavalaria, Comandante do Esquadrão de Cavalaria do Colégio Militar do Rio de Janeiro; depois, padrinho do meu duradouro casamento.

Seguido, muito de perto pelo 1º Tenente **ANTÔNIO MAURÍCIO FERREIRA**; que me ensinou a voar.

Eu teria muito gosto que o terceiro fosse me instrutor lá no estágio de piloto-de-Caça, lá em Fortaleza. O destino não quis assim. Ao revê-lo, muitos anos depois, a única lembrança que tinha era a de que era um modelista de mão-cheia. Esqueceu-se, até, que eu tinha sido subordinado exatamente a ele! Mas foi “tipo”.

Finalmente – e este eu o tenho até hoje, aos 96 anos de idade, Sua Excelência o Tenente-Brigadeiro **CLÓVIS PAVAN**, quem, com seu modo firme mas afetuoso e decidido, orientou ou me fez ver a maneira de ser da vida civil que eu viria a enfrentar logo depois das instruções com me deferiu.

Ombreiam, estes Homens, com meu Pai.

A vida profissional militar que trilhei é dividida, para efeito prático, em duas etapas de diferentes durações: o Link Trainer lá em Pirassununga e a Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, a partir de São Paulo.

Na atividade produtiva, ainda em Pirassununga, lembro-me, com saudade de Ophir Dualibi, Mário Mancini, Carlos Alberto Ghezzi, Paschoal Mantovani Filho, Pedro Pazzito Filho, Sérgio, Marques e Godofredo.

Em São Paulo, na Prevenção Acidentes, de Ruy Bherings Martinelli, Wagner Kuroiwa e de mais dois colabores próximos, cujas vidas, ao fim de tudo, afastaram-se trilhando caminhos que eu não respeito.

Finalmente, com carinho, respeito e afeto, lembro-me, no fundo do coração, de **DIVONSIR GONÇALVES VAZ**, Oficial Especialista em Avião, aviador, investigador de acidente, companheiro presente e amigo fiel, cujas opiniões, na Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, ultrapassam - de longe – a média dos profissionais desta atividade.

**Curta #34** – Juvenal, Alberto, e o outro motorista

Juvenal era Soldado quando eu andei pela primeira vez de CIPAA do COMAR4. Foi a Santos fazer o curso de Cabo e voltou, agora Cabo-Motorista! Juvenal tinha uma característica irremovível, à noite, no mato. Só aparecia quando desejava, através do largo e franco sorriso!

Juvenal estava sempre pronto para qualquer serviço que lhe coubesse. Tornou-se amigo do tipo que não se precisa – nem se deve – usar a toda hora. Atualmente Juvenal enfrenta dificuldades na carcaça velha de guerra. Assim mesmo, arranjou u pouquinho de forças para, junto com sua companheira de sempre, honrar-me nas festividades das minhas bodas e ouro

O Alberto era uma figura. Forte que nem um touro bravo, não acompanhava com os neurônios a fortaleza inquestionável. Tudo lhe tinha que ser explicado detalhadamente; nada ao acaso. E tem mais, três (talvez quatro) etapas era o máximo!

Quando a tarde estava calma, era comum todos nos sentarmos juntos ali na sala da Comissão e, enquanto alguém fazia alguma coisa, ou o Bheringhs ou Vaz, ou eu mesmo, ficávamos doutrinando os menos graduados nas coisas da farda. O assunto era a revolta da chibata. O telefone tocou e todos pressentiram ser uma ocorrência importante. Desapareceram, cada qual para seu canto para recolher ferramentas e materiais. Eu também.

Alberto apareceu na minha porta. Literalmente: Coronel, tem “prevista de revolta?!”

O outro que tivemos não era do meu melhor agrado. Que esteja bem!

---

**Curta #35 - Top, top, top** (inicialmente publicado em 27.07.2017)

Nestas últimas semanas relembramos o acidente da aeronave Airbus 320, pertencente à extinta companhia Transporte Aéreos Marília (TAM), no

aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Uma centena e meia de vítimas fatais, ocupantes ou não da aeronave, essencialmente porque o avião não parou nos limites físicos da pista em que pousava.

Há poucos dias faleceu um sujeito ocupante do Palácio do Planalto, então com assento no terceiro andar, quem, poucos dias depois do acidente em Congonhas foi pilhado e filmado no sinal típico da gíria brasileira de “fude-ram-se”, repetido três vezes: Top, top, top. O capacho que lhe acompanhava na filmagem confirmou a intenção!

Do ponto de vista técnico, os fatores que determinaram a ocorrência deságuam em um único motivo: a aeronave não parou nos limites da pista, nada além disto!

Mas porquê? Porque não parou o avião nos limites da pista, dotado que é dos mais vigorosos sistemas de frenagem? Porque pararam os outros gêmeos e não parou este? Esta a razão de ser da investigação do acidente aeronáutico, a qual, quando é usada sem tergiversações espúrias, pode resultar no impedimento da repetição do acidente e, como consequência óbvia, na salvaguarda de vidas como as que aqui se desperdiçou; ousou dizer, desnecessariamente!

É uma autópsia dos destroços, a investigação na ausência de testemunhas vivas. E ela SEMPRE conta a história por trás do fato. Não é jogo de adivinhação, não é manifestação do além, não é suposição. É técnica. Digo-o com a experiência de haver coordenado mais 1500 investigações em mais de 50 anos de convivência com a matéria e com a indispensável colaboração de Divonsir Gonçalves Vaz, Wagner Kuroiwa, Ruy Bherings Martinelli e outros notáveis.

Dois dias depois do acidente – talvez tenham sido três ou quatro ou cinco – a Folha de São Paulo publicou, na primeira página, uma foto colorida de uma das pernas de força sendo erguida por empilhadeira, ainda com

pneus no eixo. É claramente nítida, nesta foto de primeira página do periódico, a mancha da vulcanização decorrente de aquaplanagem!

Aquaplanagem? Que negócio é este?

Aquaplanagem é o efeito hidráulico que impede um engenho qualquer (um casco de embarcação ou as rodas de um carro ou de um avião) de romper a tensão superficial da água depositada numa superfície qualquer. A aquaplanagem está umbilicalmente ligada à velocidade do engenho no momento em que pretende romper a superfície da água para fazer contato com o concreto subjacente, à forma da sua área de contato e, de modo muito especial, à quantidade de água existente na superfície.

A velocidade da aquaplanagem (em nós) nas aeronaves foi definida na década de 60. É  $9 \times V^{-p}$ . Onde “p” é a pressão dos pneus principais, expressada em lb/pol<sup>2</sup>.

Quando, numa deformidade de estrada, na presença da água depositada e na velocidade determinada para aquele veículo, um ou mais pneus de carro se separam mecanicamente da pista, perdem DEFINITIVAMENTE o contato com o solo, parecendo “derrapar” sem nenhum controle e sem direção. Há muitos filmes desta condição. Nos aviões, quando estão em vias de tocar o solo (Note-se: muito próximo da velocidade de aquaplanagem) e o fazem de modo gentil, sem o pouso brusco determinado pelo fabricante, e na pista há água depositada, o avião PODE entrar em aquaplanagem já no toque ou, por azar, ainda depois dele, em um movimento qualquer do amortecedor de uma das pernas. Na véspera deste lamentável acidente que aqui se comenta, houve outro com outra aeronave. A aquaplanagem deste acidente anterior ocorreu somente na roda direita do avião que, em consequência do quê “rodou” na pista resultando parado na direção oposta à do pouso.

Há um meio mecânico de evitar a aquaplanagem. Chamam-no “*grooving*”.

Consiste em escavar sulcos perpendiculares à direção de pouso, os quais, aliados ao declive lateral naturalmente imposto na construção da pista, até nas tempestades mais violentas, faz surgirem pequenas frestas de concreto capazes de evitar ou impedir ou interromper a aquaplanagem. Dotar uma pista deste dispositivo é obrigação do Estado através de qualquer uma das duas “agências reguladoras” que tratam da Aviação Comercial: a Infraerro e a Anarc.

O aeroporto saía de obras na pista principal. Dois indivíduos interessados na rápida operação da pista principal (muito maior que a auxiliar) protestaram pela abertura das operações antes mesmo de se fazer os sulcos INDISPENSÁVEIS. A decisão cabia ao cão recentemente falecido. Foi favorável aos petionários e contrário à boa técnica da operação aeronáutica.

Depois do acidente consumado e depois de “convencidos” os investigadores “de araque” da não participação da falta de *grooving* entre os fatores contribuintes do acidente, uma rede de televisão apressou-se em divulgar a notícia, contra todas as evidências existentes e em desfavor das vítimas e contrariedade da legislação aplicável.

Top. Top. Top!

---

### **Curta #36 – Incorbuvel**

Não vá ao dicionário... A palavra não existe.

Esta é do acervo de um jornalista comunista, bem-sucedido, filiado ao partido, que só não é parente porque cunhados não o são! Gosto dele; é meu amigo.

Durante o regime militar, a partir do Ato Institucional nº 5(?) instalaram-se nas redações dos jornais “censores” munidos de tesouras e não de penas. Só cortavam e destruíam, não construíam nada!



O jornal “O Estado de São Paulo” quando era mutilado em cima da hora de rodar seus exemplares por um de tais “censores(?)”, adotava a humilhante iniciativa de substituir os textos censurados por receitas de bolo as quais tinha, já formatadas, tanto para substituir chamadas mutiladas de primeira página, como textos inteiros no corpo do jornal.

Inquiridos por “autoridades superiores” ou “a mando destas” sempre informavam ter havido um problema incorbuvel na rotativa. Na primeira linha deste texto se recomenda não procurar no dicionário, porque lá não existe. Os censores, idiotas, também nunca foram ao dicionário para conhecer o problema incorbuvel!

Virou jocosidade, e eu me servi do termo, nesta acepção, por muitos anos. Sempre que eu me enrolo em alguma explicação ou quero enrolar alguém, lá aparece o “incorbuvel”!

---

**Curta #37 – ... Até Uruguaiana!**

Esta talvez seja a maior história deste livro. É enorme. De curta não tem nada!

Depois que eu fui dispensado da caça, lá em Fortaleza, após concluir o curso inteiro, desacorçoado, desloquei-me, sem, mais aquela, para Pirassununga, onde já esperava um dos sonhos de infância: ser instrutor de Cadetes!

Cheguei em novembro de 1966, o primeiro dos Segundo-Tenentes a Chegar à sua unidade. Dispensei as férias, até porque as últimas semanas em Fortaleza, ainda antes de a Sandra vir para São Paulo, haviam sido férias!

No finzinho do ano de 1966, adaptei-me (ou fui adaptado) à vida oficialato e, para ser sincero, não gostei muito, não. Preferia concentrar-me no meu trabalho – inventava novidade atrás de novidade – e no ano de 1967, participei da instrução de muito jovens que formaram o COFAR 2 em YS.

Cansei-me e à Minha Mulher. Precisava de férias. Merecia o direito concedido em Estatuto. O Comando da Escola de Aeronáutica não regateou nem complicou e eu entrei em férias no dia escolhido. Viemos para São Paulo.

Eu já me dava muito bem e conhecia, até com certa intimidade ao SO Parcianello que dominava sobre o CAN SP, em Congonhas. Parcianello conhecia todas as rotas do CAN da FAB e todos os trajeto comuns de todas as aeronaves que operavam em Congonhas! Decidimos assim:

- 1- Nós pegaríamos um C-54 em Santos até PA;
- 2- Um C-47 até Buenos Aires.
- 3- Permanência de uma semana em Buenos Aires
- 4- Retorno na semana seguinte.
- 5- Início dia tal às 0800 em Santos.

Parecia a viagem dos sonhos para as primeiras do casal!

Na véspera do início (D-1) passei em Congonhas para ver se havia alguma alteração... Havia. O C-54 foi cancelado, e, com ele, foram cancelados todos meus devaneios de oferecer à novinha as primeiras férias de casada com um passeio digno de nota. Comprei-lhe um mimo e fui para casa do pai dela (onde estávamos hospedados) vestir a farda.

O comandante da Zona Aérea era o lendário Brigadeiro Vaz que havia presidido a CGI da revolução e implantado as SUCIRSAR de tão tristes memórias. Permitido, entrei na sala da Autoridade para ver, acima de todos os outros, aquele mesmo rádio de cancelamento do C-54 que já conhecia lá do posto CAN de SP.

“- Brigadeiro, esta é minha primeira férias e eu prometi a Minha Mulher leva-la para rever amigos e parentes no Sul. Olha ai... Não posso mais.”

“- Mas, Filho eu não posso fazer nada!”

“- Pode sim. Por favor, me empresta ser Regente.”

“-Mas o regente está indisponível!” “- Eu conserto!”

“-Mas Você não pode pilotar, está de férias!” “Eu tenho piloto.”

O Brigadeiro desistiu: “Tá bem se consertar e arranjar piloto, pode ir!”

Na Cavu, no Campo de Marte, arranjei, emprestados, os dois burrinhos de freio que estavam falhando. Fui a Cumbica e disse ao Comandante da Base que o COMZE 4 queria usar o tem RINO para ir ao SUL com o Regente. O Comandante não obistou, desde que viesse um rádio do COMZAE, pedindo.

Voltei ao COMZAE ali pelas 4 horas da tarde. “- *O comandante da Base, concorda, mas lhe pede um rádio para confirmar.*” Eu já tinha o formulário pronto. Assinou. Remeti. Decolamos à 0700 de dia D, o mesmo que seria do C-54. Passamos duas semanas de férias, simplesmente maravilhosas!

---

**Curta #38 – O duro é ser brilhante!**

Esta estória curtíssima ocorreu na fase em que eu afastei-me, completamente, da FAB. Um dos colegas de turma foi designado para uma função extramuros. Era assim como cuspir em terra seca.

Ao receber a visita de outro destes tantos colegas-de-turma, o fez sentar-se em sua própria cadeira de trabalho. Na parede oposta, bem alto, lá em cima, estava escrito: “É DURO SER MODESTO QUANDO SE É BRILHANTE!”

O personagem não é um destes amorfos com QI de ameba que abundam as forças armadas, nem tão rara joia. Misturou tudo. O duro mesmo é ser brilhante!

---

**Curta #39 – TPP**

Assim como a disciplina é parte intrínseca de uma Força Armada, assim, também, a hierarquia.

---

A hierarquia militar, no quadro do oficialato, no Brasil é a organização dos membros de uma das três forças armadas segundo os seguintes princípios, nos níveis apontados. No generalato, a amizade, a capacidade de bajar, a sorte de estar em determinado local na hora certa, geralmente de calamidade pública, e, em casos isolados, a competência acumulada com uma pitada de autopromoção, nos níveis menores; no nível dos oficiais superiores, de major a coronel – esta é a fase em que se trabalha nas forças armadas – a competência (leia-se: merecimento) assoma. Há três patamares aqui: ou o oficial é militarmente desprezível, ou é “normal”, ou joga sombra em seus colegas e chefes. Estes são alvo da ira de toda a classe; os segundos ou caem fora e se dão bem na vida civil ou ficam e arriscam a sorte ao generalato<sup>12</sup> e os primeiros se desdobram em puxação-de-saco que pode dar resultado ou não. No primeiro e último casos há a TPP (tensão pré-promoção). A moléstia TPP se estende ao generalato em seus três postos, com requintes de ser capaz de transformar um algoz contumaz em santo-de-pau-oco!

A Hierarquia rígida leva indivíduos capazes e úteis à Força à oclusão e cráspulas aos postos de comando.

---

### **Curta #40** – Pouso com vento de cauda

Ubatuba, pouco depois do raiar-do-Sol. Inspecionei a pista e vi o Paulistinha pousando do mar para a terra. Uma rápida olhada para a biruta confirmou: Ele estava errado. Afastei-me e fiz o circuito correto, na altitude certa e com as curvas previstas completamente definidas para ser visto pela outra aeronave. Na reta final, dei de cara - ainda que muito longe – com o aviador que pousava de vento de cauda. Recolhi tudo e mantive minha altitude para no circuito, agora a esperança que ele me visse muito acima dele e no circuito correto. Qual nada! O aviador (assim mesmo, de caixa baixa) não olhava

---

<sup>12</sup> Existe a história de um que, ao saber em voo de reabastecimento que “não seria promovido” debulhou-se em lágrimas.

---

para nada fora de seu avião. Recolhi tudo e continuei a descer, agora em alta velocidade, com energia acumulada. Quando cruzei com ele, bangornou a asa na faca enquanto eu fazia um tráfego muito curto, quase em cima da pista e pousava. Ele levou mais de dez minutos para chegar no pátio.

“- A sua intenção é me matar”? Foi a pergunta maldosa. “Eu estava treinando pouso com vento de cauda.” “-Mostra seu Manual de Treinamento, quero conhecer esta manobra!” que, evidentemente, não existe!

Havia algo diferente naquele menino. Não era indisciplina, era adestramento!

Muito bem, escreva mil vezes: “Não devo pousar na pista oposta” e me entrega amanhã, aqui, às 08:00. Se preferir não fazer, te mando de volta para a escolinha!

Poucos minutos antes das oito, enquanto eu aguardava na casa do Sala de Tráfego, um italianão de dois metros de altura e cento e trinta quilos de peso e aproou minha posição. Parou alguns metros distante e disse quem era e a que vinha. Disse que o filho não tinha conseguido acabar o castigo em tempo, mas que faltava muito pouco. O filho viria, disse, releve-o, pediu. Não demorou muito apareceu Augusto Pagliacci Jr., de olheiras fundas, ao lado de Valéria que trazia um caderno na mão.

Contei as folhas. Estava escrito mil vezes que ele não devia pousar na pista errada.

Augustinho persiste na atividade tendo alcançado muitas láureas na sua carreira. Tem dois filhos e dois netos. A vó Valéria não deixa de estampar um sorriso, sempre. Augustão, o pai, já foi encontrar-se com seus companheiros Bersaglieri; Don’ Alba, está entre nós!

---

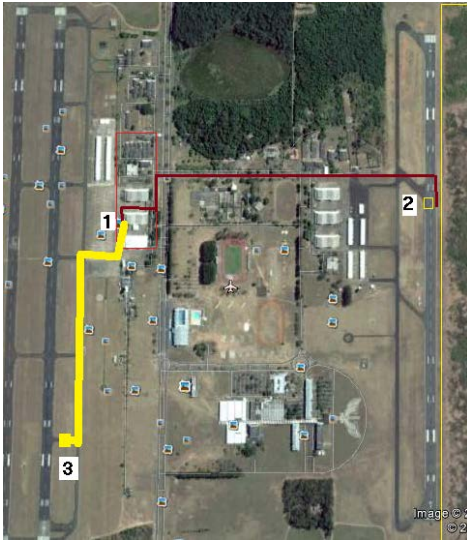
**Curta # 41** - A disciplina, como sustento de força armada.

---

Disciplina não é obediência cega como imaginavam os antigos crisóis do militarismo. Disciplina é a obediência consciente de uma ordem dada e recebida cujos resultado será favorável ao objetivo colimado. Se não for assim, o recipiendário da ordem tem duas alternativas: ou se cala e cumpre, aviltando seu próprio sentimento e valores, ou se desliga da Força. Eu fiz isto.

### Curta # 42 – A Fita amarela

Não é inédita; já foi publicada em RESERVAER. Como não consegui achar agora, muitos anos depois e quando achei o computador não deixou abrir. Vai repetida.



A instrução do Cadete-do-Ar inclui aproximações (manobras próximas ao solo que permitirão ao avião pousar se vier a ter uma pane no circuito). Nas primeiras turmas de Pirassununga, isto era treinado na “pista de grama”, localizada mais a Este de onde hoje estão os prédios de alojamentos.

Na gravura incluída, tomada nos tempos atuais, em (1) o estágio avançado e o equipamento de voo; em (2) a barraca onde ficavam os instrutores nos treinamentos de aproximação; o retângulo amarelo (aparentemente arado) era a pista de grama; a linha marrom era o trajeto de volta, a pé; e a fita amarela o objeto desta narrativa! As distâncias terrestres são da ordem de 800 a 1000 metros, talvez um pouco mais.

Ora, pois.

O Cadete decolava da pista de asfalto, saía do tráfego, contornava o campo por Norte ou Sul, conforme a decolagem e entrava em Saturno<sup>13</sup> para fazer o circuito da pista de grama, sem colocar os pobres incautos que trabalhavam no chão em risco!

No primeiro circuito fazia um pouso completo e o instrutor – se fosse o caso de treinamento solo – desembarcava para ficar sofrendo junto com os outros as barbaridades de que são capazes os membros desta estirpe, os Cadetes-do-AR!

Não havia comunicação rádio. Era visual, abanando as almofadas amarelas. Instrução mesmo, só depois, o debriefing.

No que deveria ser o seu último pouso de treinamento, o Cadete recebia um sinal circular que lhe dizia: “no próximo pouso, para e me pega.” E pegavam... Bem, quase todos!

Bataglia, meu Cadete, Aluno e Amigo.

Recebeu o abano, acusou com a mão esquerda durante a arremetida, fez o que deveria ser o último pouso, arremeteu, circulou de novo e, ao passar ao meu lado, me deu um adeusinho sorridente! Quando o vi sair do tráfego para ir para a pista de asfalto – eu devia estar do tamanho de um rato – tive a certeza que o meu negro destino seria andar desde a barraca até o equipamento, debaixo de Sol escaldante, cansado, na poeira, sem nenhuma árvore por abrigo ou parada. Não me lembro, mas devo tê-lo xingado até a enésima geração!

Quando cheguei ao estágio, encontrei o meu aluno suando às bicas, e trazendo na face duas bolas do tamanho das de tênis, no lugar dos olhos.

---

<sup>13</sup> Entrada do tráfego, perpendicular às pistas, a Este do campo.

“- Vem, meu Filho!” E comentei cada um dos pousos que o Bataglia havia feito no treinamento. Acertos e erros. Sua ficha será branca<sup>14</sup>; pode ir. Agora a cara era de espanto! Ué, ele não vai fazer nada?

Duas semanas depois, estávamos escalados para um voo por instrumento<sup>15</sup>, eu e o Bataglia! Fizemos o briefing para o VI e o Bataglia parecia ter esquecido o episódio anterior. Estava calmo, sabia a lição e não demonstrava ansiedade. Voou perfeitamente bem aquela missão de VI, o Cadete-do-Ar Bataglia!

Sáímos da pista na primeira intersecção, como era de meu hábito. Parei. “- Bataglia, meu Filho, vem cá.” Ele se desamarrou, saiu para a asa do avião e deu os dois passos agarrado até a nacele dianteira. “-Bataglia, meu filho, tira teu paraquedas do avião, amarra os cintos e vai para o estágio a pé.” Continuei: “- *em cima da linha amarela da pista de táxi dos aviões... Não sai dela!*”

Ao descer do T-6, o infausto Bataglia já devia ter, lá no fundo da alma, aquele pontinho de interrogação que a todos nós acompanha. Foi até a ponta-da-asa esquerda e ficou esperando eu mexer o avião. Os olhos começaram a crescer, de novo, quando recebeu o sinal de “*après vous*”. Eu o vi, coitado, desconsolado e cabisbaixo indo para a linha amarela da pista de táxi. Deixei-o afastar-se uns vinte metros. Entrei na rolagem em “S” obrigatória nos T-6 porque não é possível ver à frente devido ao motorzão que está ali; e, montado nos pedais de freio, dei a primeira manetada! Bataglia correu! Era mais ou menos o mesmo clima, a mesma hora e a mesma distância. Bataglia fez correndo, com o paraquedas nas costas!

E foi assim, desde a primeira intersecção até colocar o avião nos calços. Bataglia se tinha acabado na corrida! Vingança maligna!

---

<sup>14</sup> Ficha branca – voo normal, aceitável.

<sup>15</sup> No V.I. o instrutor comanda da frente e o Cadete vai encerrado em um túmulo de lona no banco traseiro.



**Curta # 43 – A primeira laje**

Alguns pilotos, pousando isolados, esmeram-se em sair da pista de pouso para deixá-la livre a quem precisar dela. Quem sabe, um dia pode ser ele mesmo!

Eu fui um destes. Os pousos que ocorreram além ou muito além da marca inicial da pista foram erros. O objetivo sempre foi arredondar no deserto<sup>16</sup> e pousar na primeira laje. Este era, pelo menos, o papo no cassino dos oficiais depois do dia de trabalho;

Parênteses. No Destacamento Precursor da EAer em Pirassununga, havia um hábito difundido. Sempre que dois aviões isolados se encontravam em voo, era sagrado, havia um combate! No fim, alguém sempre balançava as asas em desistência e entrava numa curva de reunião. Juntavam-se assim, os dois aviões combatentes e se tornavam num elemento coeso indo para o pouso. O “vencedor” escoltava o “vencido”. Para ter certeza que não ia ser vítima de uma falcaturia qualquer, o vencedor pousava atrás. Sa’ como é, não? Confiar, desconfiando! Fim do parênteses.

Os combates aconteciam todo dia a toda hora. Em nome da Verdade, não me lembro exatamente deste. Só sei que pedi arrego e balancei as asas para a reunião pela esquerda. No antigo T-6 já não era possível identificar o piloto dentro de capacete com a viseira baixada. A gente só ia saber quem ganhou na hora da gozação!

Toquei na primeira laje e saí na primeira intersecção.

O vencedor, atrás, tentou repetir... Não tinha espaço para frear antes da primeira intersecção. Montou em cima dos burrinhos de freio e capotou!

---

<sup>16</sup> Superfície plana antes da pista, desejavelmente livre de obstáculos.

Até hoje não se sabe quem ganhou aquele combate; se ele que venceu nos ares, ou eu que sai inteiro!

---

**Curta # 44 – Suboficial Parcianello**

Parcianello já apareceu por aqui (foi na curta # 37). O suboficial Parcianello chefiou, durante muitos anos, o “posto CAN” no aeroporto de Congonhas. Conhecia todas as rotas do CAN, conhecia a capacidade de todos os aviões que voavam o CAN, conhecia todas as ordens e diretrizes referentes ao emprego CAN. Parcianello se confunde com o CAN; o que se disser de um, aplica-se ao outro.



O tempo mudou a geometria do aeroporto de Congonhas. Uma segunda pista, hangares do outro lado, demolição do Hangar VARIG, construção de uma sobre sacada que escondia a visão da pista, demolição do saguão de entrada e do salão de bailes do mezanino. Demoliram o CAN. Demoliram o Parcianello.

---

**Curta # 45 – Na lagoa onde ficava a casa de Tião**

O Capelão do Destacamento era Sebastião – Capitão Capelão que fazia serviço de religião até a bordo de avião, sempre sem alteração! Alma boa. Ser singular, militar exemplar, capaz de misturar cadetes com religião, sem desfazer nem de uma nem dos outros!

Sebastião morava numa casinha simples existente na área da elipse vermelha, à beira de uma lagoa onde até pescávamos; junto de onde atualmente fica o portão das armas da AFA.

Eu me eximo de responsabilidade, mas mostro a fonte: Délcio Francisco de Possas Santos, o Délcio Cascadura. Tião já tinha ido para Guaratinguetá onde, certamente, também deve ter ajudado muita gente.

Consta que alguns Cadetes (leia-se textocéfalos com testosterona exacerbada e competência limitada) juntaram-se a algumas moçoilas menos que puras e fizeram um luau tupiniquim no lago da casa do padre.

A patrulha pegou!

Foram submetidos a Conselho de Instrução, não pelo exercício sexual realizado mas porque o realizavam dentro dos muros de um quartel. O risco era grande, apesar de inconveniente à Força: desligamento. Um dos oficiais presentes ao Conselho pediu a palavra: O Cadete Fulano não deve ser desligado porque, segundo se apurou, ele não chegou a manter relação com sua parceira.

Foi aí que casa caiu. Mais de metade dos conselheiros preferia punir só este! Os Cadetes continuaram e a Nação não desperdiçou nada.

---

### **Curta # 46** - Planadores em Marte

(Veja Venturas, Aventuras e Desventuras – Tomo I - páginas 232 a 236)

A nós da CIPAA 4 (depois DIPAA 4) parecia que a presença de atrações diversas interessava aos presentes. Nós tínhamos a pretensão de que os aviadores se interessavam pelos casos e pelos causos mencionados, analisados ou comentados; mas que suas companheiras (que, afinal, permitiam ou não a presença deles, durante 4 dias, entre 19:00 e 23:00) precisavam ser bem atendidas e dispor de algo que lhe prendesse a atenção.

Foi assim que surgiu a ideia de incluir exposição estática de aeronaves que chamava a atenção de todos os passantes da Av. Olavo Fontoura e, nela, improváveis planadores.

A primeira pedida resultou favorável. A AFA faria deslocar, na véspera do evento, um rebocador e dois planadores. Nós já tínhamos pousado 5 aviões na Imigrantes, sem interromper o tráfego. Dois planadores sem interditar o campo: moleza! Fui a Pirassununga, conversei com os pilotos, combinamos códigos e sinais e, no momento aprazado surgiram os três sobre a Serra da Cantareira. Nós estávamos prontos no solo; quatro de cada lado da pista, deitados na grama do chão. O rebocador cruzou a pista, sobre a intersecção, e o planador mais afastado se desligou. Fez 270<sup>0</sup> pela esquerda, sobrevoou o metrô e pousou a 50 metros da intersecção. Levantaram-se Mário e Marcelo e, como gatos, alcançaram as pontas das asas do planador. Saíram da pista quando o segundo planador já estava em cima do metrô. Agora foi a vez de Pablo (chileno que para nós era o Pablito) e o meu Paulo Rafael. Nada diferente. Pista livre. Deitaram-se na grama para indicar ao piloto-rebocador e à torre. À madrugada, foram todos, os planadores, rebocador, aviões e helicópteros, levados para o Anhembi, outra vez, sem incomodar ninguém.

---

### **Curta # 47** - Finitude

Não adianta procurar no dicionário... Não tem!

Seguindo a onda dos neologismos, faz poucos dias, Lott saiu-se com esta! Eu ainda preciso meditar muito para descobrir o que ele quis dizer!

---

### **Curta # 48** – Vozes do Além

No ano seguinte à conclusão do curso de oficial aviador, a turma inteira (cerca de 84 irresponsáveis meninos) fomos divididos em duas partes: Uma foi para Natal para fazer o curso de pilotagem de bimotores e outra parte para Fortaleza, fingir que estava fazendo o curso de piloto de caça. Neste ano, note-se, ainda havia a divisão entre caça e bombardeiro.

Há um episódio muito interessante, nesta fase.

---

Eu estava de oficial de operações naquele dia e tinha por obrigação atender a todos os aviões que chegassem à base, inclusive os aviões que, iniciados em Natal, iriam - em viagem de instrução - até Belém.

Recebi Gil, AL e Lacerda, LCAL, os quais, com um instrutor, fariam o circuito. Corria a gozação esperada quando Lacerda me perguntou quem era o pacau<sup>17</sup> número tal. Era Fulano, QUE NÃO HAVIA VOADO NAQUELE DIA!

Lacerda ouviu, na fase de decolagem em Natal, o pacau qualquer coisa arremetendo exatamente quando decolaram algumas horas antes!

Dizem que há uma explicação: A mensagem de arremetida, transmitida na véspera, tinha ficado batendo e refletindo no cinturão da Van Allen até assumir uma posição que a trouxe à Terra, EXATAMENTE onde estava o Murriçoca sintonizado na mesma frequência. É muito improvável, mas aconteceu!

---

### **Curtas # 49 e # 50**

Era a minha marca para encerrar esta coletânea. E não houve meio de a 49 e a 50 aparecerem na memória. Não tem importância; ficam sendo a # 1 e a # 2 quando aparecerem.

---

**Há algo mais que, nestes tempos conturbados e plenos de falsos profetas e de lulas e camarões e melancias e traidores, eu não haveria de esquecer:**

---

<sup>17</sup> Pacau – Código rádio dos pilotos de Fortaleza

---





**PÁTRIA**

**ACIMA DE TUDO!**