

Revista **aeronáutica**

Set/Out 1995

Número 206



Escola Preparatória
de Cadetes do Ar

ATÉ QUANDO?



"MacArthur combate os narcóticos".

"MacArthur assesta novo golpe no imperialismo japonês, combatendo uma de suas mais sinistras raízes, o comércio de narcóticos. Ele exigiu um relato completo dos estoques e da produção de 1930 a 1945, quando o Japão dominou a China através da difusão do vício do ópio".

("O GLOBO" - 08 de outubro de 1945)

Todas as vezes que desprezamos os ensinamentos que a história nos oferece, gratuitamente, podemos estar certos de que a obtenção dos benefícios e das vantagens advindas destes ensinamentos, por outros meios, nos cobrarão altos preços em sofrimento, desgaste e atraso em nosso desenvolvimento.

Diariamente repetimos erros de julgamento sobre situações diversas, que jamais estaríamos cometendo caso nos tivéssemos pautado nas experiências históricas de fatos semelhantes que nos antecederam.

A história se repete...

Ao realizarmos uma pesquisa, em velhos periódicos da Imprensa brasileira, chamou-nos a atenção a manchete e os comentários da abertura deste editorial, publicado ao final da Segunda Guerra Mundial.

O Japão, pequeno país-ilha, 25 vezes menor do que a China, com um décimo de sua população, através de uma estratégia maquiavélica, havia dominado o gigante sem que este se apercebesse da derrota.

Hoje, fruto da agressiva campanha encetada pelos Estados Unidos, contra o uso e a entrada de "narcóticos" por suas fronteiras, duas importantes resultantes se delinearam, e nós, alheios aos ensinamentos do passado, aceitamos passivamente a nova ordem continental sul-americana.

A primeira, segue a linha inexorável da lei do mercado: *oferta e procura*.

Diminuído o consumo, no país maior usuário de drogas do mundo, e reduzida à metade a entrada destas substâncias através de suas fronteiras, as conseqüências, claramente previsíveis, confirmaram-se: a queda do preço da droga no mercado negro, dando acesso a uma massa populacional de menor poder aquisitivo.

A segunda, de conseqüências ainda mais nocivas, está ligada ao desvio das rotas do tráfico através de outros centros populacionais.

Se por um lado, a campanha norte-americana experimentou um enorme sucesso na solução de seu problema interno, por outro lado, proposital ou não, os demais países sul-americanos tiveram suas fronteiras permeabilizadas, mergulhando na escalada degradante do consumo e do tráfico de drogas.

Nos últimos dez anos, o consumo e o tráfico, nos Estados Unidos, caíram cerca de 30%, ao passo que nos países sul-americanos, em especial no Brasil, cresceram na faixa de 300%.

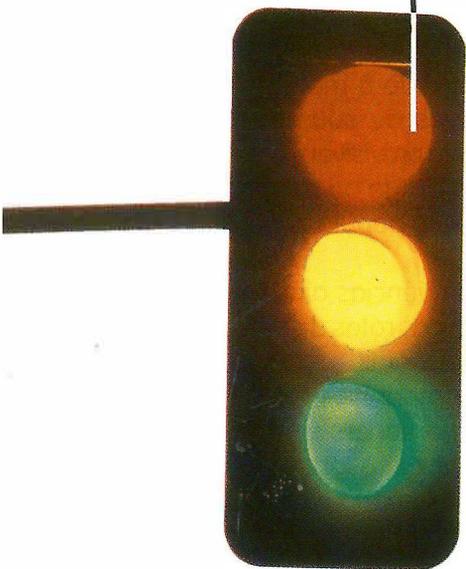
É nesta hora que a pergunta nos aflora: sabíamos ou não que tais fenômenos ocorreriam? A resposta simples e fria é: sim.

Sabendo que a derrota de um país está calcada na desmoralização de seu povo e na falta de vontade para combater, o Japão dominou a China.

Os objetivos de nossa batalha internacional, na atualidade, são, sem dúvida, a nossa independência econômica, o direito sobre as nossas fronteiras e sobre o nosso patrimônio territorial. Coincidentemente, nos últimos dez anos, tem-se acirrado a cobiça da Amazônia e a pressão sobre as demarcações de territórios indígenas em nossas fronteiras.

É hora de repensar o problema do tráfico de drogas em nosso país. Trata-se de uma guerra insidiosa e solerte e a China só se deu conta, após derrotada.

Felizmente temos este exemplo para nos alertar...



Opinião

Alerta Vermelho — A (Frota da) Força Aérea está à morte!

L. N. Menezes

05

Segurança de Vôo

SIVAM — Sistema de Vigilância da Amazônia

Carlos Adhemar Caesar Gonzaga

09

Política

Ideologias

Newton de Góes O. de Castro

13

História

João Ribeiro de Barros

A. T. Macagi

15

Caricatura do fato

O Capitão

Ronaldo Varela Correa

18

Tradição

O Correio do Acre — A rota dos sonhos e das ilusões vividas

Walter Feliu Tavares

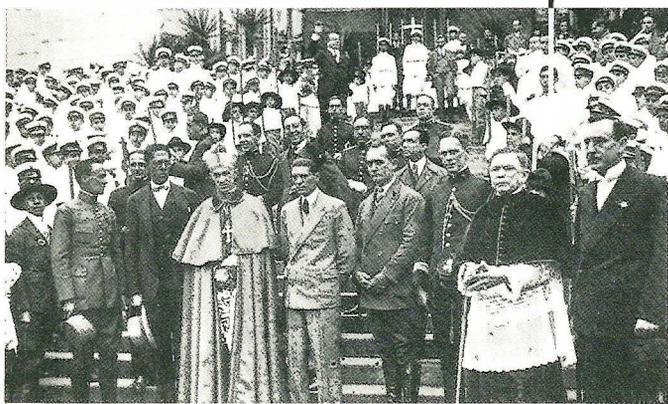
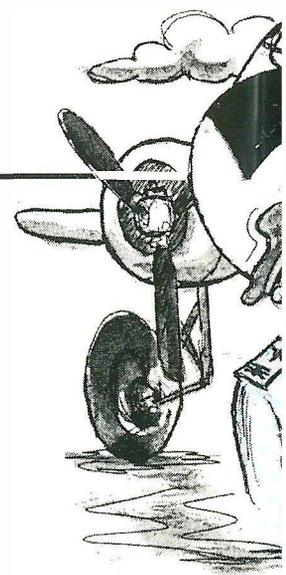
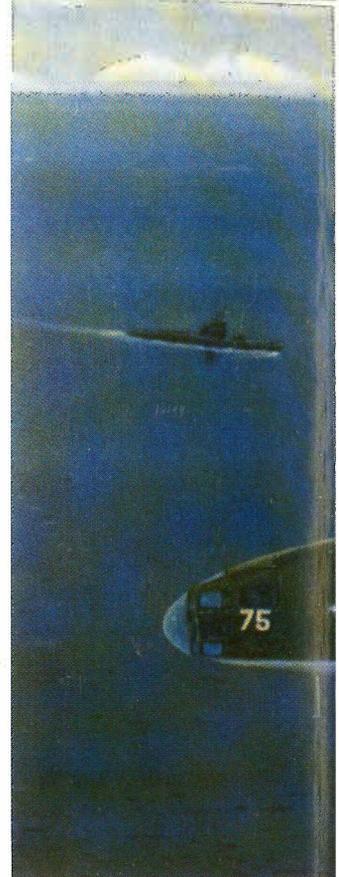
20

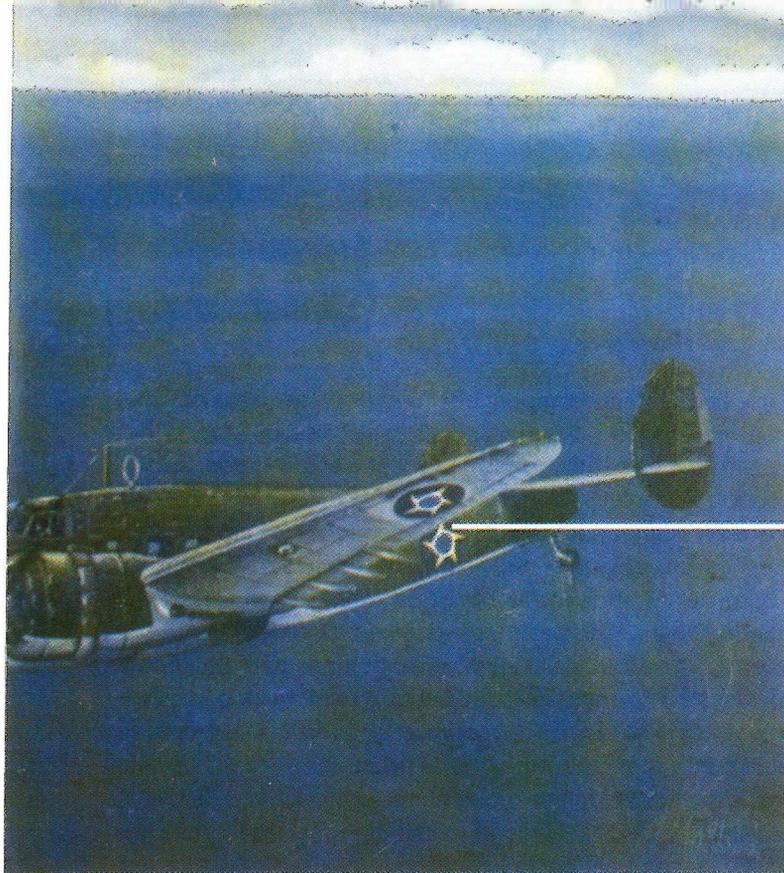
Saúde

Exercícios e boa postura, vida melhor para a coluna

Vicente Rocha

23





2ª Guerra Mundial

A batalha da Inglaterra

Aloísio Quadros

25

Submarinos em Ação

O último grande esforço alemão (2)

Ivo Gastaldoni

31

Carta aberta

Até quando?

Humberto C. Plampona Coelho

34

Encarte

Portaria nº 13

38

Seções

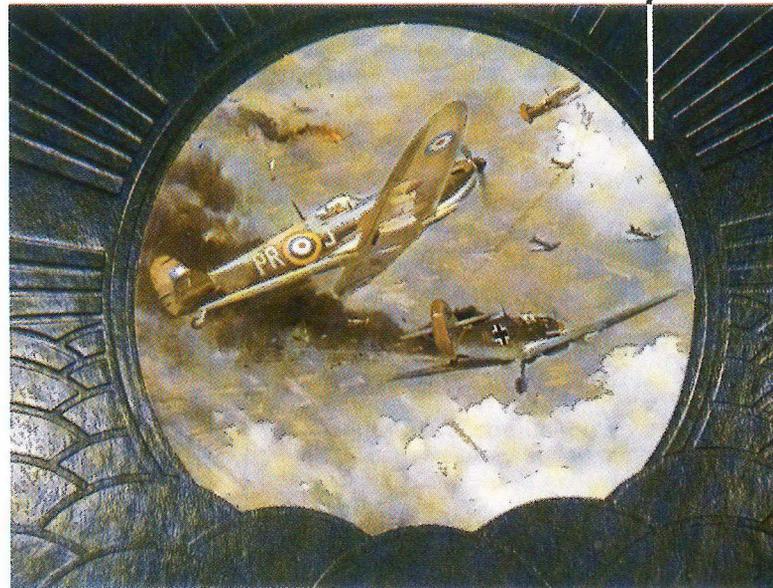
Página Um

01

Fatos e gente

O funeral de um herói

43



Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Departamento Cultural
Praça Mal. Âncora, nº 15
Rio de Janeiro, RJ
CEP 20021-200
Tel./Fax: (021) 220-3691

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Márcia Regina Galhardo

Colaboradores:

Octávio Julio Moreira Lima

Walter Feliu Tavares

Everaldo Breves

Newton G. Orsini de Castro

P. Mendonça

Gerson Antonio P. Vianna

José F. Portugal Mota

Billy Kipp

Januário Sawczuk

Jorge Longuinho

Aloísio Quadros

Marco A. M. Rocha

Araguaryno Cabreiro dos Reis

Revisão:

Dirce Silva Brizida

Fotolito:

Gráfica:

Edição e Publicidade:

UNLIKE Sistemas de Marketing

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898

Fax: (021) 266-5167

CEP 22271-110 - Rio de Janeiro

Diretores:

Antonio Frota - Comercial

Marcus Flávio - Produção

Roberto Amarante - Editor

(RG-MT/RJ 18256)

Design/Diagramação:

Gisela Martine

Montagem/Produção:

Deni Robson/Silvio José

Revisão:

Laura Figueira/Gisela Martine

Fotografia:

Silvio José

Ass. de Editoração:

Daniele Potengy

* Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral do Clube de Aeronáutica.

* Os conceitos emitidos nas matérias são de exclusiva responsabilidade dos autores.

* Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte.

* As matérias enviadas para publicação não serão devolvidas, mesmo que deixem de ser editadas.

**MANTENHA ATUALIZADO
SEU ENDEREÇO.**

mensagem do Presidente



Os companheiros que nos têm acompanhado mais de perto, nesta jornada, frente aos destinos do nosso Clube, têm presenciado, mais amiúde, os esforços despendidos na busca e na manutenção de nossa representatividade, estabilidade e independência financeira.

Hoje, podemos dizer, sem medo de errar, que caminhamos com nossas próprias pernas e nos sustentamos em estruturas musculares próprias, conseguidas após muito exercício de criatividade, bom senso, critério e, sobretudo, idoneidade. Porém, ainda estamos longe do pleno ideal.

Dentro de um grande espectro de sugestões formuladas pela Diretoria e recebidas de associados que sempre nos têm ajudado e estimulado, resolvemos encetar uma campanha no sentido de reaproximar os Sócios Remidos. Ao convidá-los, por ocasião da remissão, para que continuassem a contribuir com suas mensalidades, tínhamos em mente manter a receita financeira do Clube, assim como fazer com que todos pudessem sentir-se mais participativos e ativos no processo de crescimento desta instituição.

A aceitação desta campanha proporcionou, para todos nós, momentos de grande satisfação, principalmente, na forma carinhosa e agradável de suas manifestações.

Hoje, com grande prazer, reproduzimos a seguir, o trecho de uma correspondência recebida, que julgamos ser o resumo de tudo aquilo que vimos e ouvimos, com respeito à campanha em andamento:

"O mínimo que podemos fazer para homenageá-lo nesse final de mandato, é atender sua solicitação feita através do documento da referência — "embora atingindo a condição de Sócio Remido, opto por permanecer com a contribuição mensal" — só lamentando, porém, estarmos "tapando buracos" abertos indevidamente, e em parte, lesivamente. É dar a outra face após apanharmos na primeira. Mas os ensinamentos contidos nas Escrituras Sagradas nos ensinam que cabe a Deus julgar e punir os que voluntária ou involuntariamente nos desonram; e nisso não nos diminuiremos, principalmente na causa ora levantada a bem da nossa Instituição. Passa ser a nossa causa também. Seremos cúmplices nesse ato desprezado de amor ao "Nosso Clube"."

É desta forma que gostaríamos de ser recebidos no pensamento e na opinião de todos os oficiais da FAB, o que, certamente, nos conduziria, baseado num corporativismo útil, prático e de apoio mútuo, à grandeza máxima do nosso quadro social, isto é, à *universalidade*.

Contamos, no momento, com 60% dos nossos oficiais associados ao Clube e pouco mais de 20% ligados a área beneficente.

Temos certeza de que a grande totalidade dos oficiais da FAB não tem idéia do que pode representar, para cada um, em benefícios financeiros, sociais, médicos, odontológicos e muitos outros, a *universalidade*, isto é, a totalidade do universo de nossos oficiais, juntos numa mesma jornada.

Nós temos certeza:

UNIDOS SEREMOS MAIS FORTES

ALERTA VERMELHO

A (FROTA DA) FORÇA AÉREA ESTÁ À MORTE!

NR: Recente declaração do Ministro da Aeronáutica, publicada na mídia, trouxe a público uma informação assustadora (?) que veio a desnudar, mais uma vez, a verdadeira situação do material aéreo da Força Aérea Brasileira.

A referida mensagem, já pronunciada pelo próprio Ministro, aborda o "sucateamento" a que foi submetida a FAB e que vai levá-la ao estado de completa exaustão material até o princípio do novo século.

Para a sociedade brasileira, a mensagem pode soar como assustadora ou até mesmo alarmista, em que pese estar sendo pronunciada por aquela autoridade. Entretanto, para os membros da família aeronáutica nada de mais verdadeiro existe do que as palavras do Ministro. É uma verdade triste mas que, sem criar constrangimentos, é a pura verdade.



L.N. Menezes*

A deterioração material vem ocorrendo de longa data e enfrentá-la é inadiável. Mas é um processo inexoravelmente complexo: cabe analisá-lo sob a angulação técnica e com a especificidade que merece. Senão, vejamos:

Na Renovação das Frota

Aéreas: os parâmetros inexoráveis

A definição de novos programas e projetos (aquisição e/ou revitalização/modernização) que se destinam ao uso militar, em que pese a sofisticação que possa ser empregada para a aproximação ao problema, esta estará sempre eivada de projeções, estimativas, previsões e, principalmente, extrapolações.

Há que manter sempre em mente a realidade do fato de que tal definição é feita para material que entrará em serviço, seguramente, uma década após esboço do delineamento preliminar e que, durante esse exercício mental, será feita uma incursão em territórios cujo avanço tecnológico pode apenas ser prognosticado com dados disponíveis

no dia: armas, táticas, aerodinâmica, motores, metalurgia e, até mesmo, a geopolítica e a geoestratégia. Com certeza, o único elemento imutável em toda a problemática é o fator humano e seu comportamento.

...*"há um recobrimento entre o período gestatório e o geriátrico do projeto"*...

É fundamental, ainda, após expor os aspectos óbvios acima, aceitar como imutáveis certas regras estabelecidas pela experiência no trato de problemas dessa natureza:

- o período normal de gestação para qualquer *novo* sistema de armas toma, no mínimo, cinco a sete anos. A esse tempo devem ser adicionados dois a três anos para que seja possível atin-

gir nível de operacionalidade total com o sistema: manutenção, adestramento e emprego (aqui se enquadram o AMX e o ALX);

- o processo de *envelhecimento* desse mesmo sistema de armas indica a *data* em que seu emprego operacional atinge a abcissa máxima da curva de vida, mercê da atual velocidade de desenvolvimento tecnológico atingida pelos produtos militares aeroespaciais. O que significa dizer que há um recobrimento entre o período gestatório e o período geriátrico do projeto;

- as tentativas de revitalizar/modernizar os sistemas de armas "em envelhecimento" têm obtido resultados bastante acima das expectativas. Essa modernização é tentada, normalmente, no campo da aeroeletrônica aplicada, da aviônica, do armamento ou da motorização;

- com o recobrimento das diversas fases do projeto (idealização, concepção, delineamento, especificação, desenvolvimento, industrialização, empre-



"Velhos guerreiros cheios de vigor (vgcv)" : Um F-15 e um "Jaguar", atualizados, em companhia de um "Tornado", sobrevoam as reservas petrolíferas do Kuwait, durante a Guerra do Golfo.

go operacional, obsolescência e mortalidade) está tacitamente aceito que qualquer sistema de armas tem duração de *vida atualizada* de, no máximo, 10 anos, dos 30 anos que normalmente permanece com vida útil, cabendo cerca de dois/quatro anos de infância/juventude, e três/cinco anos de envelhecimento/mortalidade;

- o processo financeiro de apoio ao reequipamento das Forças Aéreas (e Armadas, em geral) em função da periodicidade acima, assume um aspecto gigantesco e assustador, dificilmente

aceito e compreendido pelas autoridades do governo (principalmente de planejamento orçamentário) e até mesmo pela sociedade, principalmente, após a cessação da bipolaridade do poder mundial e o acendimento da interminável (e tola) discussão sobre o *porquê* das Forças Armadas... Apesar da incongruência do processo, seu determinismo é irrefutável: planejando antecipadamente, é penoso. Não planejando, o processo de reequipamento é doloroso e, muitas vezes, torna-se impossível;

- as projeções, estimativas, previ-

sões e extrapolações mal feitas, ou incompletas, são a semente geradora da obsolescência mais rápida para qualquer sistema de armas. Cumpre, pois, manter os Estados maiores dotados da melhor equipe de planejamento possível...

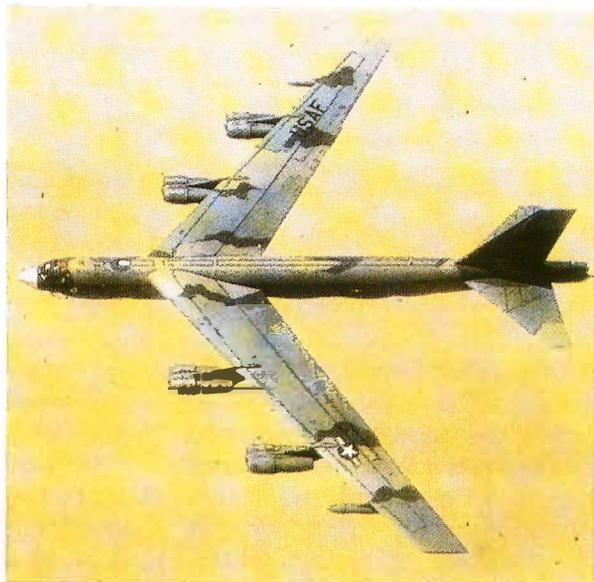
*A Situação Mundial:
Adquirir ou Modernizar ?*

Os dias em que uma Força Aérea (por maior que fosse) desativava seus aviões com alguns poucos anos e horas de serviço, em troca de novos modelos ou versões, já pertencem ao passado histórico. E saudoso.

Na realidade — e o mercado aí está para provar — é bem mais simples e fácil encontrar compradores para uma plataforma já provada em serviço (mesmo que seja recondicionada, modernizada e revitalizada) do que mobilizar sócios-usuários para compartilhar dos riscos de desenvolvimento e implantação de "novas máquinas", ou dispostos a dispendar fortunas para renovar suas frotas aéreas com aeronaves novas. Mesmo entre os países do Primeiro Mundo, são pouquíssimos os que se dão ao luxo de implantar aviões *NOVOS*...

Aí está, portanto, uma situação que não só os usuários/compradores en-

B-52 "Stratofortress". Um bilhão de dólares foram dispendidos na produção de, aproximadamente, 300 unidades destes magníficos bombardeiros. Desde sua entrada em serviço, em meados de 1952, tem tido a sua vida prorrogada através de constantes modernizações tecnológicas nas áreas de motores, "avionics" e armamentos. Sua parada está prevista para o ano 2.000 (?).



frentam como os próprios fabricantes/fornecedores. Acresce a tudo isso o fato de que, na medida em que o envelhecimento das aeronaves ocorre (e, por consequência, surgindo a redução da sua capacidade operacional), a inclinação natural da escolha recai sobre um *novo* produto.

Entretanto, *novas* fórmulas normalmente custam fortunas, o que reduz (em certos casos, drasticamente) a quantidade numérica, ou até mesmo impossibilita o lançamento do programa. Mesmo para os "grandes"...

Por essas, e por outras razões, o mercado mundial comprador da indústria aeronáutica tende ponderavelmente para a modernização/revitalização dos seus produtos (aviões e sistemas), o que compele o complexo industrial mundial a se organizar para atender a essa nova demanda.

Essa atitude mundial dos compradores provém da redução generalizada dos recursos orçamentários destinados aos ministérios militares, conjugada (dizem os políticos/economistas) com a redução da *ameaça* a nível global. Além disso, a Guerra do Golfo permitiu o surgimento de uma idéia-mestra baseada, por exemplo, no sucesso dos "velhos guerreiros cheios de vigor"... Mas não foram apenas os franceses que vieram para o cenário operacional com aeronaves sobejamente voadas, com mais de 20 anos de vida e com capacidade operacional totalmente atualizada como os F1 e Jaguar. Os americanos também operaram com seus F15, A6, F111 modernizados etc., e os alemães levaram ao combate seus F4 e Alpha Jet, e os ingleses seus Harrier, todos em plena capacidade operativa, a despeito da avançada idade... e graças ao processo de rejuvenescimento que lhes foi aplicado.

Essa idéia-mestra ganha mais substância na medida em que a tese da revitalização/modernização ganha adeptos "in-house", captando a simpatia da indústria local, que é sempre



"Alpha Jet". Outro "vgcv" em atividade, nos últimos conflitos no Oriente Médio.

convidada para participar do processo. A meta é reduzir custos (nem sempre obtida) e/ou transferir conhecimentos, além da "mensagem" no ego da engenharia nativa que, com programas dessa natureza, ganha foros de competência técnica/gerencial às vistas da indústria aeronáutica/espacial mundial.

Em função dessa técnica, e partindo da premissa de que os "avionneurs" pouco se interessam pelo processo industrial de "up-grading" de produtos (mesmo para os de sua fabricação, já que essa atividade lhes "rouba" a possibilidade de vender produtos novos), uma "família industrial" desponta no mercado mundial: plantas especializadas em serviços de "transformação e cirurgia de sistemas/células". Aqui as indústrias de Israel, África do Sul, Cingapura, Bélgica etc. ganham um parágrafo especial...

Nesse panorama, não são os "dobradores de chapa" que levam a melhor parte e, sim, os industriais de equipamentos e sistemas, já que as "caixas-pretas" envelhecem mais rapidamente que as células... É nessa hora que os fornecedores de computadores

de tiro, visores, radares, sistemas de navegação/ataque, telas multifunção etc. são beneficiados. Mas, ao mesmo tempo, aparece um fantasma terrível, que impõe *todas* as restrições ao processo: ele se denomina INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS e que, em certo aspecto, ganha peso específico superior ao da modernização da célula propriamente dita e que tem limitado o acesso de diversos pretendentes a esse cobiçado novo campo de atividade. O que pode vir a ser o problema da indústria aeronáutica brasileira...

A Situação Brasileira: A FAB em mortalidade...

Em termos gerais, toda a frota da FAB (aeronaves de combate ou não) atinge seu limite gerontológico nos próximos 5 anos. Ou seja, ao romper do ano 2000, praticamente *todas* as aeronaves em serviço estarão em obsolescência ou em desativação. Pelo menos, é assim que o Sistema Lógico da FAB conclui nas suas análises recentes. E foi assim que o Ministro da Aeronáutica recentemente abordou a situação periclitante de material aéreo.

Independentemente da existência ou não de recursos, este é um fato que



O "A6-E" que vimos em ação, eficientemente, na Guerra do Golfo, é, hoje, uma nova aeronave, em face da sua remotorização e atualização tecnológica.

deve ser considerado urgente e que impõe a adoção de medidas emergenciais, cujos resultados práticos (infelizmente) ocorrerão, somente a partir dos próximos 5/7 anos. O que significa dizer que as decisões tomadas *hoje* tomarão corpo a partir de 2000, que é a data em que aeronaves do tipo F5E, F103, C130, Buffalo, C91, VC93, T25, T27 e, principalmente, os AT26 estarão em agonia. Até mesmo o "novo" AMX entrou no mesmo processo, por não ter sido submetido ao seu "mid life update"... Tudo fruto dos parâmetros inexoráveis...

Partindo da premissa de que inexistem recursos para *aquisição* de aeronaves *novas* e de que as modernizações/revitalizações, no momento financeiro atual, são mais palatáveis do que as aquisições e, ainda, a *quantidade* de programas dessa natureza, a serem disparados *ao mesmo tempo* (sem o quê a FAB corre o risco de estar com a maioria de sua frota "groun-



AMX — aeronave comprometida pela ausência de um planejamento do tipo "mid life up grade".

deada" no início dos anos 2000), parece ser imperioso priorizar e dar partida imediata ao processo. Assim mesmo, adotando o caminho de menor impacto financeiro, é fácil perceber que o somatório dos programas mencionados ascende a várias centenas de milhões de dólares, em uma época em que até "recursos para prover a subsistência das próprias praças" são considerados insuficientes... (razão do "meio-expediente" que vem sendo praticado pela FAB de longa data?...).

Conclusão

Pelo que se percebe, a "solucionática" da problemática de reequipamento da FAB tem sido perigosamente postergada

pelos últimos governos e uma vontade política para tanto ainda não foi claramente demonstrada... A persistir a situação, a FAB, ao invés de modernizar/revitalizar economicamente e voltar a voar, será conduzida a uma *aquisição direta*, intoleravelmente cara, considerada financeiramente inaceitável a despeito da inoportunidade... e da afirmação de que "o momento aeronáutico-militar-mundial" caminha para o *reaproveitamento* do material em serviço e, não, para *novas* aquisições.

Entretanto, qualquer que seja a opção: ADQUIRIR / REVITALIZAR / MODERNIZAR, o imprescindível é sustar imediatamente a morte a que está sendo submetido todo o material aéreo da FORÇA AÉREA!

Com a morte dele, morreremos todos nós, também...

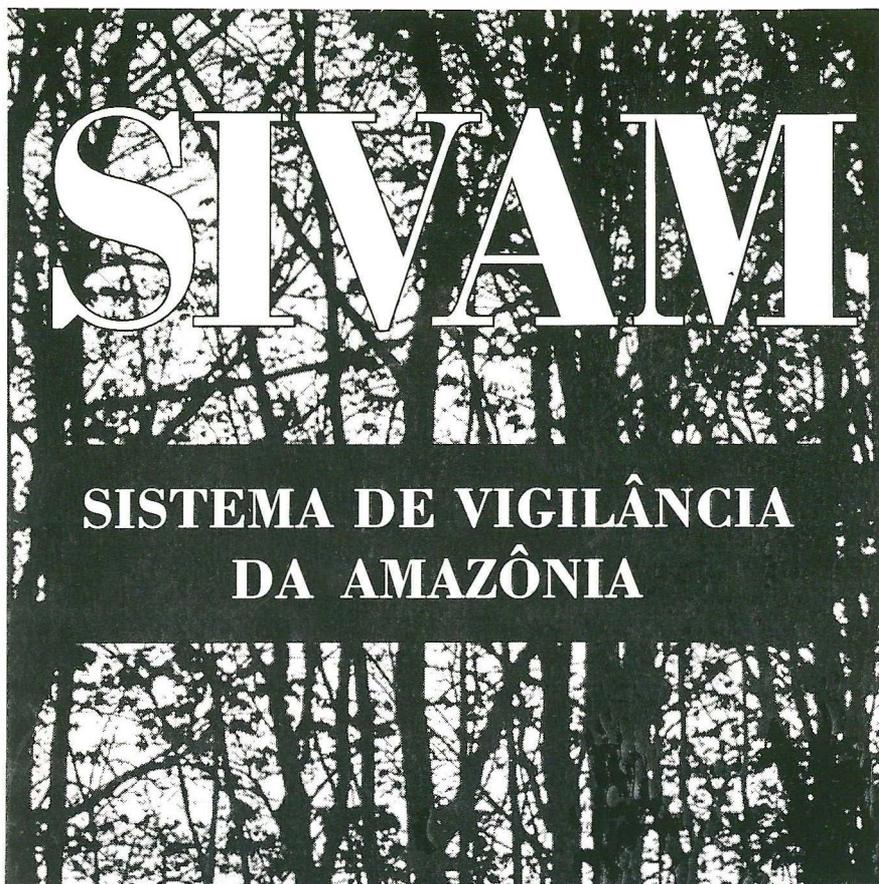
AVIADORES, ALERTA!

"Afastado de meu avião sou um simples homem comum, um mestre sem alunos, um escultor sem mármore, um Sacerdote sem Deus..."

*O autor é Maj-Brig.-do-Ar R/R



"Xavantes" e F-5 E da FAB, aeronaves que estão em agonia, no alvorecer do ano 2000.



Carlos Adhemar Caesar Gonzaga*

A Amazônia, com cerca de um terço de toda a área de florestas tropicais do mundo, é essencial para o clima e para a diversidade biológica da Terra. Mais da metade das espécies conhecidas são encontradas ali. As queimadas na floresta, responsáveis por 15% do dióxido de carbono liberado para a atmosfera do mundo, a poluição dos rios por mercúrio dos garimpos, a disseminação da malária, o desmatamento indiscriminado, o uso inadequado da terra e os conflitos entre posseiros e índios são alguns dos problemas críticos desta abandonada região, que ocupa a maior parte do território brasileiro.

Alguns países, tecnologicamente mais avançados, talvez possuam hoje mais dados sobre a Amazônia do que nós, donos dela. Imagens, captadas por satélites franceses, russos e america-

nos, estão disponíveis para quem quiser comprá-las. É necessário, entretanto, possuir-se a capacidade de processá-las para que os produtos finais sirvam para alguma coisa. Hoje, nossa capacidade de processamento não permite a digitalização das imagens, em um nível tal que possibilite, aos usuários, a localização geográfica correta de pontos da superfície. Tal capacidade, entretanto, já existe em todo o Primeiro Mundo.

Aliada à falta de recursos, é grande a desinformação, mesmo nos nossos meios científicos, de como as coisas funcionam na realidade. Por exemplo, supõe-se que satélites imageadores, como os Landsat, SPOT e Tiros, sejam capazes de proceder a levantamentos geológicos, detectando e apontando minérios no subsolo. Na verdade, isto não

é possível porque tais satélites captam apenas o retorno, em várias faixas do espectro eletromagnético, daquilo que é refletido pela superfície iluminada pelo sol, como numa fotografia. Não conseguem penetrar além da superfície da folha mais alta da árvore mais alta. Mesmo os satélites militares de órbita baixa, que são capazes de fotografar um selo no solo, não conseguem ver o que está em baixo do selo. Isto, entretanto, não elimina a importância dos satélites. Para um analista experientado, eles vão mostrar os indícios necessários a uma investigação posterior. A partir desses indícios, outros meios de prospecção, como aviões equipados com radar de abertura sintética e varredores multiespectrais, vão indicar os locais mais prováveis de ocorrência mineral. A real comprovação, entretanto, só será conseguida quando o geólogo examinar o terreno escondido sob as copas das gigantes árvores da Amazônia. Existem, portanto, três níveis de observação: primeiro, os satélites, que dão a primeira "pista", depois, os aviões, que voando a médias e baixas altitudes, examinam melhor as pistas, e finalmente, o especialista que determina o quê e onde. Felizmente, os dois níveis essenciais podem e devem ser exclusivamente brasileiros.

A partir do reconhecimento de que são insuficientes os meios hoje disponíveis, para os brasileiros coletarem informações e gerarem conhecimentos úteis sobre as potencialidades, as limitações e as realidades regionais, e, para minimizar o problema, o governo do Brasil resolveu criar o Sistema de Vigilância da Amazônia, o SIVAM.

O programa SIVAM foi iniciado durante a Conferência Rio 92 e será a infra-estrutura do Sistema de Proteção da Amazônia, o SIPAM. O SIVAM será composto por uma grande quantidade de sensores e estações de usuários remotos, ligados a centros regionais de coordenação por uma vasta e abrangente rede de telecomunicações.

O objetivo do SIVAM é, portanto, a implementação de uma infra-estrutura de vigilância e análise que vai prover o governo brasileiro das informações necessárias à preservação e ao desenvolvimento sustentável da região amazônica. As informações geradas pelo SIVAM vão auxiliar as organizações governamentais e outros usuários na execução de tarefas tais como:

- Proteção do meio-ambiente
- Controle da ocupação e do uso da terra
- Zoneamento ecológico e econômico
- Atualização cartográfica
- Prevenção e controle de endemias
- Proteção das populações indígenas
- Vigilância e controle das fronteiras
- Monitoração da navegação fluvial

e de queimadas

- Identificação e combate às atividades ilegais
- Monitoração e controle do tráfego aéreo cooperativo e não-cooperativo

Para atender estes requisitos, o SIVAM vale-se de modernas tecnologias de sensoramento.

Os sensores e os sistemas a serem implantados incluem estações receptoras de satélites imageadores e meteorológicos, radares primários e secundários de controle de tráfego aéreo, radares meteorológicos, plataformas de coleta de dados ambientais, estações meteorológicas de superfície e de altitude (balões), auxílios à navegação aérea, equipamentos para interceptação e localização de sinais eletromagnéticos, comuni-

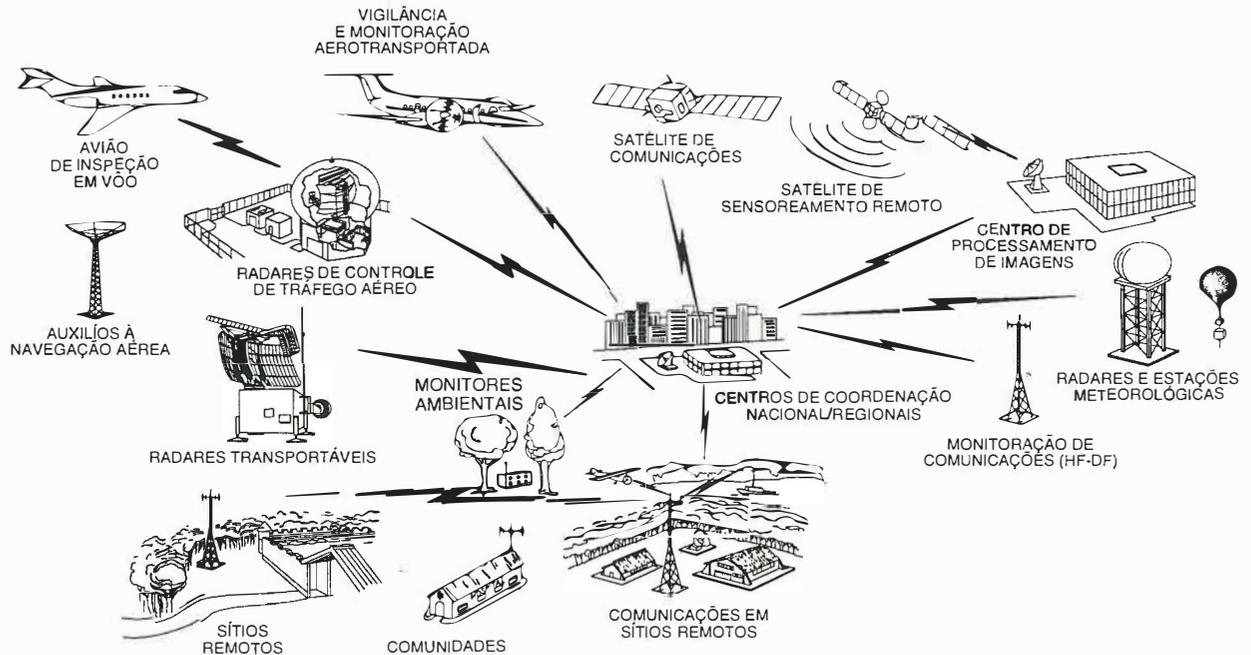
cações-rádio e telefonia, facilidades fax, modem e computador para, inicialmente, oitocentas pequenas comunidades, aviões, laboratórios, aviões de vigilância-radar e aviões de sensoramento equipados com radares de abertura sintética, imageadores espectrais e a infravermelho.

Estes sensores, assim como aqueles operando de satélites de imageamento e de meteorologia, coletam dados que são transmitidos, através de uma rede integrada de telecomunicações, para diferentes centros de processamento.

Nos três Centros Regionais de Vigilância, em Manaus, Porto Velho e Belém, bem como no Centro de Coordenação Geral em Brasília, redes de estações de trabalho com computador proverão processamento de imagens de satélites, desenvolvimento e uso de softwares



EMBRAER EMB-120 — Brasília em configuração para missão de vigilância.



aplicativos e de ferramentas de desenvolvimento de programas, gerenciamento e uso de extensas bases de dados das mais variadas origens, além de formação e especialização de usuários do sistema.

Cada Centro Regional contará com um Centro de Desenvolvimento de Usuário, onde especialistas de todas as áreas de interesse poderão se reunir e desenvolver aplicativos. Para tal, estarão disponíveis as mais modernas ferramentas de programação, bem como os aplicativos anteriormente disponibilizados. Uma vez desenvolvidos, os aplicativos poderão ser usados remotamente, sem o auxílio dos especialistas que, liberados, poderão se dedicar a novas conquistas. Isto faz com que o sistema possa crescer constantemente em capacidade e poder.

Além dos Centros Regionais e do Centro de Coordenação, o SIVAM estará propiciando um significativo aumento de capacidade de coleta e de processamento ao Instituto de Pesquisas Espaciais (INPE), que será o provedor do programa de ge-

renciamento de informações geográficas do sistema. O software SPRING, do INPE, será a plataforma básica para o desenvolvimento dos aplicativos que envolvem este tipo de informações.

O custo total do projeto, implantado, será de aproximadamente 1,4 bilhão de dólares, totalmente financiados por recursos externos, a taxas de juros muito atrativas. O financiamento cobre desde o levantamento em campo até a garantia de dois anos de todos os sistemas, passando por obras civis, transporte, seguros, gerenciamento, instalação, testes, treinamento e operação assistida. Deste valor, 38% correspondem a investimentos em empresas brasileiras, fabricantes e fornecedoras de serviços, gerando empregos e planos de carga.

Como participantes nacionais, salienta-se a Embraer, que estará fornecendo oito Brasília, cinco equipados para vigilância-radar e três para sensoriamento remoto. O desenvolvimento destas novas plataformas dará condições à indústria aeronáutica brasileira de participar do reduzido clube dos for-

necedores de aeronaves equipadas para monitorar o planeta.

OSIVAM estará completamente implantado em cinco anos, porém ao final do terceiro ano grande parte dos sensores e o Centro Regional de Manaus já estarão disponíveis. Antes disto, ainda durante o primeiro ano, um Centro de Desenvolvimento de Protótipos dará condições aos futuros usuários de, através de simulações dos sensores, desenvolver aplicativos e programas que poderão ser empregados assim que os sensores sejam instalados.

O SIVAM será instalado com intensa participação da indústria e dos técnicos brasileiros e será operado exclusivamente por brasileiros, conservando em mãos brasileiras o destino estratégico de nossas riquezas.

Em resumo, dentre os principais benefícios do SIVAM para o Brasil, salientam-se a capacidade de controlar efetivamente uma área imensa e a capacidade de promover a integração das comunidades entre si e com o ecossistema, garantindo, para sempre, a soberania brasileira na Amazônia.

SIVAM - Capacidades a Serem Empregadas nos Centros Regionais de Vigilância

Para proteção do meio ambiente:

<i>Função</i>	<i>Algumas Capacidades Utilizadas</i>
Monitoração de deflorestamento	Imagens de satélites / Vigilância aérea / Processamento de dados / Bases de dados
Monitoração de queimadas	Satélite Meteorológico / Relatórios de investigações / Processamento de dados
Monitoração de inundações	Sensores aerotransportados / Monitores ambientais / Satélite Meteorológico
Monitoração de poluição dos rios	Monitores ambientais / Imagens de satélites / Sensores aerotransportados
Monitoração de poluição do ar	Monitores ambientais / Estações meteorológicas de superfície / Balões meteorológicos / Satélite Meteorológico

Para planejamento regional:

<i>Função</i>	<i>Algumas Capacidades Utilizadas</i>
Apoio a ações de zoneamento e controle do uso da terra	Imagens de satélites / Sensores aerotransportados / Processamento de dados / Softwares / Bases de dados
Predição de inundações	Satélite Meteorológico / Monitores ambientais / Processamento de dados / Varredores multiespectrais aerotransportados / Softwares
Levantamento de dados climatológicos	Sensores aerotransportados / Monitores ambientais / Imagens de satélites / Satélite Meteorológico / Estações meteorológicas
Previsão meteorológica	Radar Meteorológico / Monitores ambientais / Imagens de Satélite Meteorológico / Estações e balões meteorológicos / Softwares
Incremento às telecomunicações	Estações terrenas de comunicações por satélites / Rede em HF / Enlaces locais via rádio e/ou por fios
Mapeamento e cartografia	Imagens de satélites / Varredores multiespectrais e radar imageador aerotransportados / Bases de dados / Softwares de informação geográfica
Apoio à prevenção e controle de epidemias	Monitores ambientais / Rede de comunicações / Usuários remotos / Bases de dados / Softwares

Para ações policiais e de combate ao crime:

<i>Função</i>	<i>Algumas Capacidades Utilizadas</i>
Monitoração do tráfico de drogas	Radares primários de solo e aéreos / Vigilância a infravermelho aerotransportada / Varredura multiespectral / Interceptação de comunicações / Processamento de dados / Softwares especiais
Monitoração da extração e do contrabando de minerais preciosos e madeiras raras	Radares primários de solo e aéreos / Imagens de satélites / Varredores multiespectrais / Processamento de dados / Softwares detectores de mudanças entre imagens
Monitoração de invasões de fronteiras e divisas	Radares primários de solo e aéreos / Imagens de satélites
Monitoração de violações de reservas indígenas	Imagens de satélites / Sensores aerotransportados
Monitoração das fronteiras nacionais	Radares primários de solo e aéreos / Sensores a infravermelho / Imagens de satélites /
Monitoração de queimadas	Satélites / Sensores aerotransportados
Monitoração da navegação fluvial	Sensores aerotransportados

Para controle do tráfego aéreo:

<i>Função</i>	<i>Capacidades Utilizadas</i>
Auxílio à navegação aérea	Radiofaróis / VOR-DME / Global Positioning System / ILS
Visualização de aviões cooperativos	Radar secundário
Visualização de aviões cooperativos com equipamento não funcionando	Radar primário / Radar aerotransportado
Visualização de aviões não-cooperativos	Radar primário / Radar aerotransportado

*O autor é Cel. Av. R/R e Eng. de Eletrônica.

Ideologias

Newton de Góes O. de Castro*

"Muitos odeiam a verdade. Uns porque não conseguem alcançá-la. Outros porque nasceram, cresceram e se fizeram na mentira."

Wilhelm Dilthey

Apesar das ideologias não se limitarem a análises teóricas, ao formularem princípios para uma prática sócio-político-econômica voltada para a realidade, a experiência mostra-nos que ideologias só têm natureza prática, material é objetiva para as lideranças. Para as massas, qualquer ideologia é valor. Ontologicamente é redução da matéria ao pensamento, aspiração, modelo perfeito que caracteriza-se como guia e bandeira. Sonho que enleva, que valoriza e que distingue, sendo compromisso, dedicação, idealismo enraizado na alma, valor subjetivo. Transcende a objetivos práticos. A verdade é reduzida aos valores do indivíduo, ao seu pensamento metabolizado em processo de retroalimentação. Busca a realização quimérica, imaterial, símbolo e escopo da conquista de ideais. A realidade do mundo está no seu idealismo imaterialista. *Navidareal, para as massas, as ideologias existem por condicionamento, pelo estabelecimento de associação entre estimulação e processo de excitação, tendo por finalidade fazer os indivíduos e as coletividades adquirirem determinados comportamentos, independentemente do conhecimento e da razão.*

Após as revoluções e as conquistas, os homens da ação objetiva e do ajuizamento prático, instrumentalizando a ideologia implantada, geralmente buscam e conquistam o Poder, eliminando ou afastando os ideólogos que marcharam orgulhosamente entre balas e baionetas, porando bandeiras com os olhos voltados para o céu. *Os ideólogos somente vencem batalhas.*



O nosso problema não é ideológico, mas eminentemente prático. É necessário bom senso e descondicionamento. Ideologia só tem servido para mascarar intenções; formas de disfarçar os interesses de grupos dominantes. O fundamental é a garantia da cidadania e do civismo, nas suas aplicações práticas universalizadas.

Infelizmente, parte da nossa elite e do nosso povo, ou por condicionamentos impostos por forças externas ou por falta de uma compreensão da nossa realidade ou, ainda, por conveniências pessoais sustenta, ideologicamente, pontos de vista contrários aos interesses de todo o povo brasileiro, mesmo observando a derrocada e o colapso de ideologias que pretendiam eternizar-se. Em todo o mundo, milhões morreram em vão. Já que muitos não querem raciocinar com simplicidade, sugiro que não teorizem e estabeleçam comportamentos objetivos, práticos e apropriados às nossas necessidades. Não devem emoldurá-los com ideologias que, como todos sabem, dualizaram o mundo, permitindo que a maioria da huma-

nidade fosse mantida em guerras, na fome e na miséria.

Aqueles que instrumentalizam as ideologias para atender as suas ambições, valorizando objetivos pessoais e materiais, são os que sempre detêm o Poder. Efetivamente, as ideologias nunca estarão materializadas no mundo e sim condicionadas utopicamente nas nossas mentes. Teoricamente bandeiras. Praticamente ferramentas da hegemonia, do domínio e do Poder.

A ideologia nos cega para a realidade, tornando-nos instrumentos de uns poucos. Jamais vimos e veremos ideologias que possam causar transformações sócio-político-econômicas serem aplicadas integralmente. Em nome de seus princípios sempre prevalecerão objetivos hegemônicos, discriminação, interesses pessoais e de grupos.

"É fantástico acharem que esquerda e direita signifique algo" (Delfim Netto).

A China é um país comunista, sendo alvo de sérias denúncias referentes a violações dos direitos humanos. Entretanto, há, prioritariamente, transferência internacional de capitais para essa nação. O capital de risco (não especulativo) tem-lhe garantido, significativamente, desenvolvimento. Fora o dinheiro destinado às sedes do Poder supranacional (78% de todo o capital disponível), são aplicados nesse país 57% dos recursos destinados às nações emergentes. No Brasil, somente 9%. Onde está a ideologia? A preocupação é econômica. Os elementos que compõem a equação "relacionamento entre nações", principalmente os ideológicos, são somente meios para a preservação de interesses.

Sempre a ideologia como idealismo imaterialista para os subdesenvolvidos, e objetivos econômicos para os que controlam o mundo estratégica-

mente: mecanismo de domínio e de defesa dos interesses de uma classe dominante. Ideologia deve ser legislar decentemente, organizar, administrar e cultivar o civismo, objetivando os legítimos interesses nacionais. A Suécia, a Dinamarca e a Noruega possuem sistemas sócio-político-econômicos constituídos por diferentes princípios ideológicos. Agem com dignidade e honestidade, objetivando o bem-estar da família nacional. É o que importa. Estabilidade sócio-político-econômica e garantia da segurança interna. "The world is business". A mola do mundo, obviamente, é o interesse econômico. Ideologias são instrumentos do Poder para manter a sua hegemonia.

A maioria da nossa elite política, por falta de consciência objetiva da nossa realidade e entre duas correntes ideológicas, como também, desejando vida privilegiada, priva-se da percepção correta dos nossos problemas sócio-político-econômico-militares. Deste modo, vem contribuindo para as dificuldades que nos são impostas interna e externamente. Inautenticamente, por falta de consciência própria, se utiliza do que é particular de consciências alheias. Devemos temer os brasileiros radicais e os ambiciosos que só pensam no êxito pessoal. Sabemos que eles são os instrumentos mais poderosos a serem manipulados. São os nacionais que ajudam, significativamente, a levar as nações à desagregação ao permitirem a formação de um exército de miseráveis e o aviltamento das Forças Armadas.

Condicionem uma coletividade com uma ideologia, com uma crença, e será fácil dominá-la.

Quando vivemos em sociedade e permitimos a formação de milhões de marginalizados, com níveis mentais baixíssimos, adiamos que se organizem. Entretanto, imediata e fatalmente, no dia a dia, seremos vítimas desses seres humanos. Assaltos e homicídios são praticados diariamente por pessoas ignorantes e pobres, com ódio no coração e na alma.

A principal forma de controle das nações subdesenvolvidas pelas elites dominantes tem sido a dualização ideológica. Saímos do falso dilema "comunismo X capitalismo", que era, na realidade, hegemonia americana contra hegemonia soviética. Conseqüentemente julguei que, livres dessa limitação e de suas graves conseqüências, poderíamos tratar dos nossos interesses, com objetividade, da maneira como é feita pelos grupos privilegiados que controlam, dos grandes centros do Poder, as atividades sociais, políticas, econômicas e militares de todas as nações. Infelizmente vejo, mais uma vez, dualizarem o nosso discernimento: neoliberalismo X social-democracia". Em conseqüência, mais uma vez, através de posicionamentos ideológicos, os espertos, os irresponsáveis e os audaciosos conquistarão posições privilegiadas, ou no Poder ou na Oposição, e os destinos do nosso país serão tratados ao nível "ideológico" (interesses de grupos que objetivam o Poder e vida privilegiada). Claro, com raríssimas exceções, as quais raramente terão condições para influenciar as nossas instituições.

A nossa ideologia deve ser conquistar segurança e nível sócio-econômico desenvolvido: ordenamento jurídico que discipline eticamente o comportamento dos agentes econômicos, dos funcionários públicos e dos políticos, com caráter essencialmente punitivo, a prazo curto; estabelecimento de uma política de investimento; maximização da produção e da pesquisa; economia livre da mentalidade estatizante; justa distribuição de renda; e, fundamentalmente, desenvolver ações que profissionalizem pelo menos a juventude brasileira, deixando a política puramente assistencialista para os milhões de adultos incapazes de prover o seu sustento. Por outro lado, é necessário que tenhamos um Estado bem estruturado e um governo com plena capacidade moral e legal para garantir o livre comércio, sem favorecimentos impostos por oligopólios ou

por outras forças políticas e econômicas.

Qual a ideologia que devemos preservar? Guerrilha no México e em outras nações; guerras na Bósnia e na Chechênia; fome e morte em vários países africanos. Milhões de crianças subnutridas nas nações subdesenvolvidas, como também nas desenvolvidas. Se observarmos esses conflitos, face a múltiplos interesses econômicos, passado e presente, causas e conseqüências, poderemos entender como o mundo funciona. Conseqüentemente adquiriremos uma compreensão mais objetiva da nossa realidade, proporcionando-nos melhor posicionamento no contexto internacional, permitindo-nos criar verdadeiras instituições que venham a estruturar e preservar o nosso lar-nação.

A vida é um eterno aprendizado. As transformações em todos os campos das atividades humanas ocorrem, hoje em dia, a uma grande velocidade. Ontem serve como exemplo; hoje é a realidade que prepara o futuro; o amanhã poderá trazer-nos dificuldades e sofrimentos, se não entendermos bem o que temos que fazer hoje.

Creio que a palavra-chave para o nosso desenvolvimento e autodeterminação não é ideologia e, sim, os vocábulos discernimento e humildade. O primeiro, para nos dar capacidade de julgar, e o segundo, para nos proporcionar condições de reformularmos o que pensamos, se for o caso, sem xenofobismos, xenofilismos, radicalismos, egoísmos, medos e vaidades, mas com imparcialidade e coragem. Em síntese, cultuemos a seguinte necessidade: um país onde se possa viver decentemente, com segurança. Em conseqüência, virá a seguinte pergunta: o que devemos fazer? O nosso problema é prático e, não, ideológico. Livres e conscientes, tenhamos como parâmetro para julgamento a verdade universalizada. Por exemplo: não deixar criança morar, passar fome e ser assassinada nas ruas.

*O autor é Cel. Av. R/R

Em 1906, o brasileiro Alberto Santos-Dumont projetou-se mundialmente, quando decolou, por meios próprios, no 14-Bis.

Vinte e um anos após, no dia 28 de abril de 1927, outro brasileiro, João Ribeiro de Barros, projetou-se internacionalmente no cenário aeronáutico, após a 1ª travessia do Atlântico, sem auxílio de qualquer frota e mesmo do governo, que não lhe dava crédito e declarava publicamente: "Trata-se de uma idéia absurda: se a Europa não faz, como iríamos fazê-lo?"

É importante lembrar que o grande Lindebergh somente conseguiu decolar dos Estados Unidos e pousar na França, 22 dias após o feito do nosso patricio João Ribeiro de Barros.

João Ribeiro de Barros, filho de Sebastião Ribeiro Barros e de Dona Margarida de Oliveira Barros, nasceu em Jahú, estado de São Paulo, no dia 4 de abril de 1900.

Iniciou seus estudos no Ateneu Jauense, prosseguindo no curso secundário do Instituto de Ciências e Letras de São Paulo, indo até o segundo ano de Estudos Jurídicos e Sociais da Universidade de São Paulo.

Apaixonou-se pela aviação, quando seu pai convidou o aviador Luiz Bergmann para, em Jahú, divulgar o genial Alberto Santos-Dumont.

Com os conhecimentos até então adquiridos e estimulado por alguma vivência na área da mecânica, seguiu para os Estados Unidos, em 1919, onde aprofundou seus estudos de Engenharia Mecânica.

Em 21 de fevereiro de 1923, conquistou o brevê internacional nº 88 da Liga Internacional dos Aviadores da França.

Voltando ao EUA, em 1926, completou o Curso de Pilotagem e Navegação Aérea, seguindo depois para a Alemanha, onde realizou o curso de Acrobacia Aérea.

João Ribeiro de Barros dizia que o avião não poderia depender de outras máquinas para cruzar o oceano. Deveria, isso sim, cruzar com seus

João Ribeiro de Barros



A. T. Macagi*

de Jahú: a aerodinâmica das barcas; os comandos; a capacidade dos tanques de gasolina e óleo foi aumentada para 300 kg e 250 kg, respectivamente; foram, também, revisadas e modificadas as hélices tipo S.I.A.I., cujos passos variavam na faixa de 1880/1950 RPM para 1999/2200 RPM, com diâmetro de três metros. Depois de tudo pronto, decolaram para Gênova, onde fizeram uma completa revisão no Jahú.

Ribeiro de Barros estava pronto para o que havia planejado: transpor o Atlântico com os recursos próprios de um avião. Não quis navios ao longo da rota, como fizeram Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em 1922, quando, com auxílio do governo português, cruzaram o Atlântico, de Portugal ao Brasil, contando com uma esquadra, para o balizamento da rota, e com três aviões "Farey": Luzitânia, Santa Maria 1ª e 2ª. Foi, na realidade, um grande feito dos portugueses, mas João Ribeiro de Barros, com mais três companheiros — navegador, Brigadeiro Newton Braga; co-piloto, Ten. João Negrão; e mecânico, Vasco Cinquini — fez o mesmo trajeto sem esquadra, sem rádios e sem reabastecimento no ar, ou mesmo no mar.

Decolaram de Gênova no dia 13 de outubro de 1926.

Voaram de Gênova até Alicante, na Espanha, onde ficaram retidos, pois, como disseram, não sabiam dos seus propósitos e, além disso, houve sabotagem antes da decolagem.

É preciso que se diga que os italianos estavam em preparativos para a realização da mesma travessia e, desta forma, não tinham interesse em ter

próprios meios, sem auxílio, até mesmo de rádios.

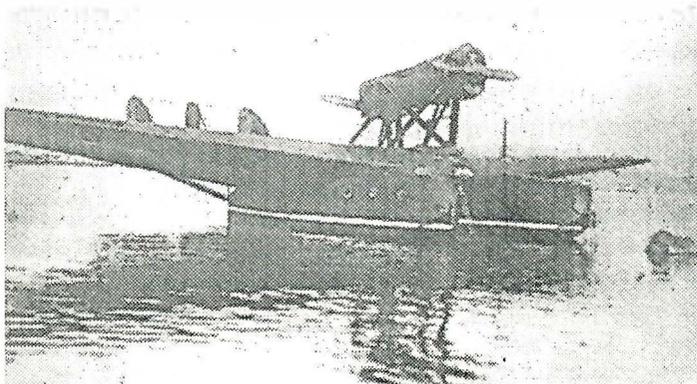
Estava decidido a dar nome ao Brasil com seus próprios recursos. Voltando a Jahú, vendeu sua herança aos irmãos e, de regresso a São Paulo, fez contato com o Senhor Luchini, representante da fábrica italiana Savoia-Marchetti a quem propôs a compra de um hidroavião. Após os contatos mantidos na Itália, respondeu-lhe que, se o brasileiro quisesse, poderiam vender-lhe o "Alcyone", que estava há muitos meses parado em Casablanca, por julgarem não ser ele capaz de realizar o "reide". João de Barros o comprou por 680.000 libras que na época equivalia a 200 contos de réis. Depois de ter adquirido o "Savoia Marchetti", anunciou em um jornal que precisava de um mecânico; conseguiu, além do brasileiro Vasco Cinquini para a função, também, o navegador Newton Braga. Seguiu para Nova Iorque, onde se encontrou com seu amigo Gago Coutinho e, juntos, estudaram a fundo o assunto. Juntamente com Cinquini, agora seu mecânico, seguiu para Casablanca, onde passaram mais de quatro meses trabalhando na recuperação do avião. Muita coisa foi mudada na aeronave, posteriormente chamada

qualquer concorrente, mesmo que fosse um jovem de Jahú!

Depois de liberados, com o auxílio da Embaixada do Brasil, prosseguiram para sofrer duas horas depois nova pane, pousando em emergência em Gibraltar, onde substituíram todo combustível impregnado de sabão. Decolaram de Gibraltar e sobreveio outra pane, desta feita na bomba de gasolina, mas João de Barros mandou que seu mecânico usasse a bomba manual que mandara instalar na Itália. Em precárias condições, conseguiram atingir Porto Praia, no arquipélago de Cabo Verde, onde por motivo de desavenças ficou sem o outro piloto.

Ali mesmo, em Porto Praia, desmontaram os motores e, sem os mínimos recursos, junto com Vasco Cinquini, seu mecânico, e Newton Braga, seu navegador, dormiam, sob barracas de lona, à beira da praia. Nessa altura, João de Barros havia tido quatro crises de malária e, em completo abandono, sofria vexatória campanha de desmoralização por parte de um jornal carioca.

Já estava por desistir de tudo. Não tinha mais dinheiro para continuar o "reide", quando recebeu de sua mãe, Margarida, uma injeção de ânimo que somente as mães sabem dar. Dona Margarida passou um telegrama para Porto Praia em que dizia: "Aviador Barros. Aplaudimos tua atitude. Não desmontes aparelho. Providenciaremos continuação "reide", custe o que custar. Paralisação do "reide" será um fracasso.



O JAHÚ em repouso nas águas do Atlântico



Na cerimônia religiosa alusiva ao feito: da esquerda para a direita, Ten. João Negrão, Cap. Newton Braga, Arcebispo de S. Paulo, João Ribeiro de Barros e o mecânico, Cinquini.

so. Asas e avião representam bandeira brasileira...". Com essa injeção, mandou pedir ao governo de São Paulo um outro piloto, tendo sido atendido com a indicação do Ten. João Negrão, da Polícia do Estado.

Namãhã de 28 de abril de 1927, às quatro horas da manhã, mil cavalos urraram por toda a amplidão: o Jahú decolava com destino ao Brasil, devorando distâncias a 190 km/h!

Durante os dez anos seguintes, foi recorde absoluto.

O valente Jahú, com sua intrépida tripulação, voou de Porto Praia até Fernando de Noronha, onde pousou às 18 horas com uma das hélices quebrada, após voar aproximadamente 12 horas. Substituída a hélice, rumaram para Recife. Naquela cidade, o povo gritava: Capitão João Negrão, Capitão João Negrão, Capitão João Negrão... A ovação foi tanta, que o governo resolveu promover o Tenente João Negrão a capitão.

O Rio de Janeiro se encontrava em completo alvoroço. Estava sendo esperado o Jahú, que acabara de ligar o norte da África ao Brasil, cruzando o Atlântico Sul em voo direto, sem rádios e sem navios balizadores.

Dois anos após o seu "reide" histórico, já em 1929, João Ribeiro seguiu para a Europa, adquirindo da indústria francesa um avião Breguet, com o qual estava pensando em decolar do Rio de Janeiro e pousar na Europa. Enquanto lá estava, acompanhado do mecânico Mendonça, soube da morte de sua mãe, no dia 7 de setembro de 1929. Regressou imediatamente ao Brasil, tendo antes despachado o "Breguet" para Santos, onde, instalado no campo de pouso da Latécoère, na Praia Grande, realizou a sua montagem.

Em homenagem a sua mãe, batizou a nova aeronave com o nome de Margarida. Tempos depois, decolou de Santos pousando no Campo dos Afonsos, de onde sairia para realizar a travessia inversa. No dia marcado, dirigiu-se para o Campo dos Afonsos, a fim de iniciar a viagem, sendo barrado pelos revolucionários que lhe confiscaram o avião. Estourara a Revolução de 30! Foi até proibido de se aproximar do "Margarida". Profundamente abatido, comprou ali mesmo uma passagem de volta

ao Novo Mundo, tomando um barco que pelo rio passava.

Em 1932, volta ao Brasil e encontra nova revolução. Fez a pé o percurso pelo Vale do Paraíba, do Rio até Taubaté, onde se apresentou como voluntário, doando tudo que conquistara em medalhas, troféus e placas após o vôo do Jahú.

Terminada a revolução, volta para o aconchego de sua terra natal.

Nunca protestou. Calado e solitário, vivia no meio das árvores e dos animais em sua fazenda "Irissanda", quando esta, subitamente, foi invadida pelo Delegado de Polícia de São Paulo, Amaso Neto que, acompanhado por vários investigadores, deu-lhe voz de prisão, sob a acusação de estar publicando um jornal que falava contra a ditadura de Getúlio Vargas. Após terem vasculhado a fazenda e sua casa em São Paulo, não encontrando nada contra ele, deram-lhe a liberdade.

Recolhido à fazenda, começa seu abalo moral, físico e a depressão que o levaria à morte no dia 20 de julho de 1947, em condições desastrosas.

Dados técnicos sobre o Savoia-Marchetti S-55 "Jahú"

Idêntico aos hidroaviões militares que se lhe seguiram, o "Jahú" apresentava as seguintes características técnicas:

Gênero

- Hidroavião
- Um plano
- Dois motores
- Equipagem 4 postos

Concepção de motor moderno de aviação, de 12 cilindros em "V", com uma abertura de 60°. Cilindros de aço carbono forjado, tendo as camisas ajustadas e soldadas autogênicamente. Cabeças de alumínio fundidas em um só bloco para cada 6 cilindros, ligadas por parafusos, com 2 câmaras, e dispositivo para a circulação de água, servindo ao mesmo tempo de guia para as válvulas de "carter" das árvores dos motores. Válvulas de aspiração e escape na cabeça dos cilindros. "Carter" de alumínio com nervuras, compreendendo:

- parte superior, que serve de base aos cilindros, de suporte para a árvore de manivelas e de guia para as engrenagens de distribuição.
- parte média, que serve de suporte à árvore de manivelas, às bombas de óleo e à bomba de circulação da água;

parte inferior destinada a recolher o óleo de circulação, e de inspeção às manivelas; parte póstero-inferior central, cujo papel é o de manter os comandos dos magnetos, das bombas de gasolina, e dos quatro carburadores de cada motor.

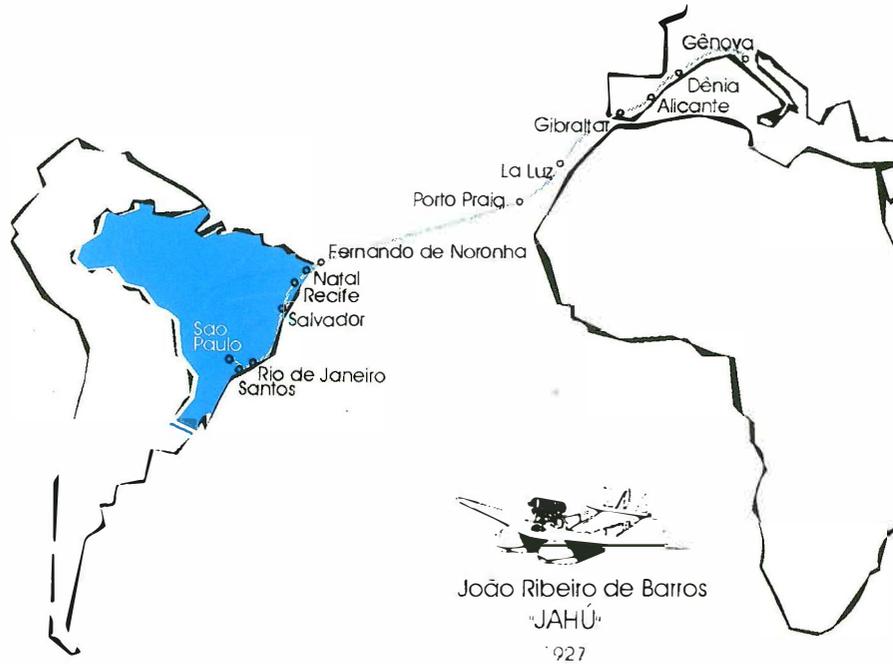
O peso máximo autorizado corresponde a um vôo em ar seco, sob temperatura de 15°C e pressão barométrica de 76 cm.

De acordo com o certificado de navegação nº 891, passado pelo Diretor-Geral de Aeronáutica, General Verdúzio, em 2 de setembro de 1926, o "Jahú", substancialmente modificado e com a carga máxima autorizada, assim respondeu à primeira experiência de seu novo comandante:

- Tempo médio de decolagem (em 3 decolagens): 1min 25s;
- Em 8 minutos, ascende a 1.000 metros;
- Em 23 minutos, ascende a 2.000 metros;
- Velocidade de cruzeiro: 166 km/h;
- Consumo horário: 146 kg de nafta.

Pelos dados obtidos, a experiência não satisfazia às necessidades do empreendimento. Era preciso melhorar a "performance" da aeronave.

Por último, suprime-se até a T.S.F. de bordo, sistemas de estágios de alimentação e radiofrequência, e se reduz ao mínimo a carga útil da equipagem. Com o aumento proporcional da capacidade dos depósitos de combustível, ao todo dezesseis reservatórios dispostos em linha nos botes de sustentação, e com o espolamento da pintura de toda superfície externa



da aeronave, a autonomia do "Jahú", em novas experiências, alcançou 16 horas efetivas — raio de ação que baixaria no máximo a 14 1/2 horas se o consumo subisse a 160 kg horários.

Somando-se a estes resultados o ganho em velocidade do aparelho à medida do consumo horário de combustível durante o percurso, teoricamente estava assegurada a cobertura da maior etapa do reide "Porto Praia — Fernando de Noronha" num arco de mais ou menos 2.400 quilômetros.

Categoria normal
 Abertura máxima das asas 24,00 m
 Comprimento máximo 16,20 m
 Altura 5,70 m

Motores

- Anterior (trativo) nº 103
- Posterior (propulsivo) nº 104
- Marca Isota Fraschini

Hélices tipo "S.I.A.I."

Anterior - nº 1089
 Posterior - nº 1092

• Anterior - 1880/1950
Passo Diâmetro 3,00 m
 • Posterior - 1990/2200

Peso

- Vazio 4.500 kg (com água no radiador)
- Gasolina 2.183 kg
- Óleo 250 kg
- Equipagem 300 kg
- T.S.F. 50 kg
- Carga útil 567 kg (com reservatórios cheios).

O Capitão

Ronaldo Varela Correa*

Céu claro, quase de brigadeiro, e o capitão lá, pensativo, com olhar de coruja sem fome. Seu pássaro, um C-47 simpático e bonachão, esperando, também pensativo, com olhar de coruja distraída. E, amigo, que calor! Anos sessenta, em pleno sertão, campo de grama, Jacareacanga! Não que fosse tarde. Não, leitor incauto! Era madrugada, céu cor de rosa ainda, porém o calor já era vermelho (Fabiano do CAN que se preze não acorda, caro leitor, levanta-se ao alvorecer, entendeu? Ah, ignorância de leitor e civil ainda por cima! E o alvorecer nunca é após as quatro da manhã. Sacou?).

A turma do embarque estava animada, e tome de entrar índio, padre, freira (—Ave Maria! Será que dá azar?, pensava o bastante infiel sargento de muitos “cans” no lombo). As galinhas, nervosas, cacarejavam um pouco, e o cachorrinho do seu Ladeira urinou na porta, pedindo a Deus pra virar gato e se embrenhar no mato; pavor do desconhecido (o seu Ladeira urinou também, só que escondido). E fora isto, tudo bem, só o papagaio do índio (não falava português, alemão



quer coisa sobre matar, fazer canja etc. ...mas, como já disse, tudo bem.

E o capitão e o seu Douglas lá, ainda pensativos: ele de macacão azul meio fora do regulamento; o C-47 com tudo fora da lei, mas lei americana — americano só voa após exames profundos e estudos complementares (é verdade, irmão, é verdade). Pois é, estavam os dois no sertão do Brasil, velhos companheiros; o capitão, nascido no Rio de Janeiro, já esquecido de praia, chope e mulher (ele era casado), bem adaptado, palitava um talo de capim com a preguiça formigando embaixo do bibico. O C-47, nascido em algum lugar do mundo, já tendo andado pela Birmânia, China e outros lugarejos mais, curti o sol do Brasil! Beleza, sem bombas, tiros e soldados, só índio, povão, galinhas, papagaios e, é claro,

talvez, castelhana tenho certeza) que pulou na cabeleira do Antônio (cabeleira mais que suspeita, achava o doce sargento). Houve alguma gritaria, o doce sargento puxou o 45, disse qual-



seu piloto o capitão, o sargento seu enfermeiro e o tenente seu mais ilustre passageiro da cadeira direita. É isso aí, beleza mesmo.

O capitão iniciou o cheque (amigos pilotos de hoje, naquela época os capitães, no mais remoto interior do Brasil, checavam no regulamento antes da decolagem, acreditem!). Mas como dizia, iniciou o cheque, olhou de soslaio para o tenente preocupado, de primeiríssima viagem, e pensou mansamente:

— Será que esta besta sabe navegar? Foi um inocente e puro pensamento, amigos, de uma pureza espírita; porém, afetou profundamente o tenente, porque “olhar-de-capitão-de-soslaio” é sentença de morte, e morte espiritual, isto é, eterna, para qualquer tenente. Para ele, a vida perdeu um bilionésimo do encanto, tenentes de hoje. Daí pra frente, o rapaz nem mais pensar sabia, e quanto a navegar, voar e outras bobagens, caro leitor, podemos esquecer; e além disso, deve ter ficado até impotente. Aliás, a teoria diz que tenentes “olhados-desoslaio” por capitães tendem à impo-

tência temporária, ou seja, dura até tornarem-se capitães e poderem causar impotência nos outros. Aliás, capitães são sempre arretados com o mulheril. Conhece algum

*sim, isto é coisa de marisco, é ou não é?).

E o C-47, no fim da pista, já no ar, “tranquilão”, bocejando até, assim como seu piloto, coçando o saco; trem em cima, manualmente, é manualmente (daí a razão da física pesada na EPCAR e nos AFONSOS. Calma, jovens pilotos, não são bares da moda. Foram Escolas de aviadores, sim senhores; e que Escolas!) E toma motor, toca o “bichão” a subir rumo a Conceição do Araguaia.

Ali próximo, dois rios: o Tocantins e o Araguaia, que se fossem câmaras de vídeo, gravariam os milhares de “capitães-e-douglas” que passaram ali por cima e

mostrariam como este tempo acabou. O Brasil mudou, ficando cada vez menos lar e mais país; sem papagaios, padres, freiras inocentes e índios de verdade; índios mesmo e, não, os militantes políticos de hoje, ou os ricos exploradores de madeira (nada contra, apenas saudosismo, jovens pilotos). Aliás, estes rios deveriam ser obrigados a falar da saga desse tempo, que ninguém mais fala, para os jovens aviadores nos seus caças com computadores, tão distantes dessas margens mormacentas do passado.

Pois é, os capitães e tenentes com seus Douglas de ontem, brigadeiros e coronéis com suas mesas de hoje (muitos já mortos no sertão, queimando seus ossos, esquecidos mesmo!), quando lembram desses azuis e desses rios, amigo leitor, choram! E choram de saudades do tempo em que navegavam nos seus pássaros, junto com o sol forte de suas juventudes refletidas, indelêveis, eternas, nos rios do Brasil.

*O autor é Engenheiro.



capitão, desavisado leitor? Pois confira, compare.

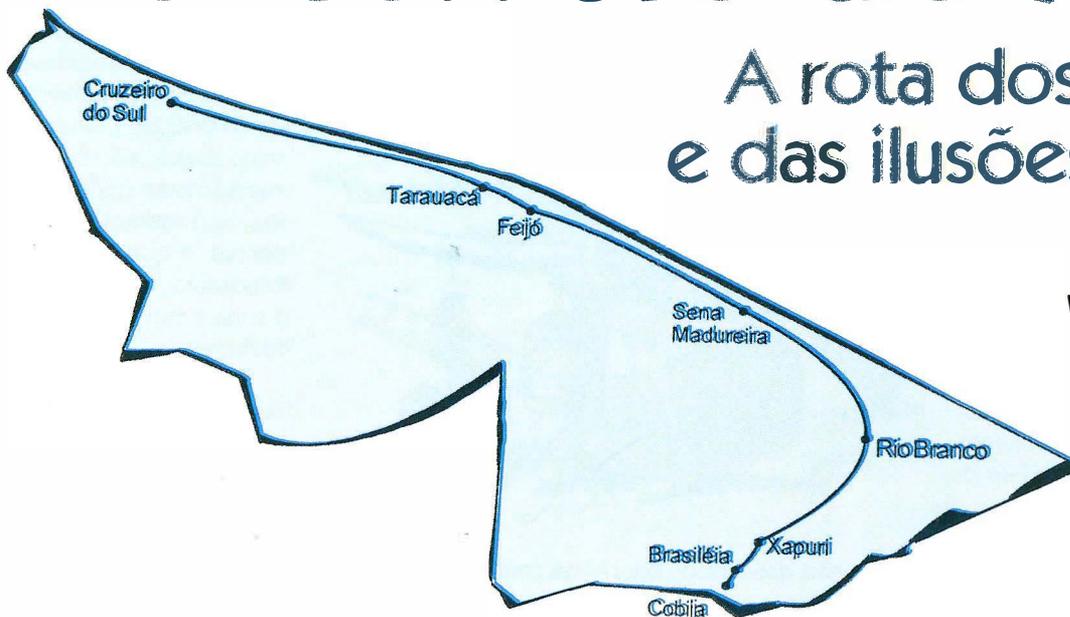
Pois é... e o nosso personagem lá; livre direita, livre esquerda, manetes, magnetos (acreditem, jovens caçadores, os aviões tinham magnetos e coisas mais, e seus intrépidos aviadores tinham que saber navegar. — Navegar?!), exclamarão vocês. Aviador navega? E pra quê Rede Globo, satélites e antenas parabólicas? Navegar, pois



O Correio do Acre

A rota dos sonhos e das ilusões vividas

Walter Feliu Tavares*



—“Tavares, amanhã você vai fazer uma linha extra para o Acre. A tripulação será composta por dois primeiros-pilotos e um co-piloto. A Diretoria de Rotas vai mandar dois radiofaróis (NDB) de 1 kW fabricados pela Cacique de São Paulo, para serem instalados, um em Rio Branco e outro em Cruzeiro do Sul. Vocês os receberão em dois grandes caixotes em Congonhas (SP). Depois de instalados, a navegação aérea, no Acre, ficará bem mais segura, pois os dois radiofaróis da companhia aérea Cruzeiro do Sul, nessas duas cidades, são fracos e só entram a 10 ou quinze minutos fora”. Era a voz fina do então Cap.-Av. Alberto Costa Mattos, Operações do 1º GT, na Base Aérea do Galeão, dando-me essa ótima notícia. Para mim, jovem capitão aviador, servindo há um ano no 1º GT e, ainda, titulado co-piloto de Douglas C-47, ir ao Acre pela primeira vez era um sonho.

Os dois primeiros pilotos com quem deveria revezar, nesse CAN, eram: Maj.-Av. José Tavares *Bordeaux* Rego — mais tarde Ten.-Brig., Diretor do DAC — e o Cap.-Av. Antonio Geraldo *Peixoto* — futuramente Ten.-Brig., Ministro e Presi-

dente do STM. Estávamos nos idos de dezembro de 1948.

O avião seria o C-47 nº 2047, do 1º GT. *Bordeaux* era o Subcomandante do 1º GT e *Peixoto* servia fora do âmbito da DR, pois a escala de voo dos dois Grupos de Transporte abrangia quase toda FAB. Era um fato inédito, que só a visão de Eduardo Gomes poderia conceber em benefício do desbravamento das inúmeras rotas do CAN.

No dia 3, pernoitamos em Campo Grande, pois o carregamento em Congonhas havia sido trabalhoso. Havia um misto de orgulho e patriotismo por ver a indústria brasileira, em São Paulo, fabricando, já em 1948, os radiofaróis adequados às longas rotas do Brasil.

O avião estava equipado com seis pára-quadras para os seis tripulantes, em função da carga ser considerada não-alijável, e tomar quase todo o compartimento de carga do imponente C-47, considerado, na década de 40, o “Rei do Transporte Aéreo no Mundo”.

No dia seguinte, acordamos às quatro horas da madrugada, com previsão de decolagem para as 5:30 h, aos

primeiros clarões do sol. A etapa seria de duas horas e dez de voo, de Campo Grande a Cuiabá. Na ocasião, pude observar duas coisas notáveis: o alvorecer do verão no platô de Mato Grosso, de uma coloração roxa, que eu nunca havia visto, embora por poucos minutos; e o sobrevôo, pela primeira vez, do Grande Pantanal, formado pelo paralelismo dos rios Aquidauana, Taquari e São Lourenço, em direção ao caudaloso Paraguai, formando milhares de lagoas, constituindo-se numa região única no mundo, com suas inúmeras fazendas de gado e sua fauna e flora próprias. Nesse mesmo dia, voamos quatro horas e trinta e cinco, de Cuiabá a Guajaramirim, no Rio Guaporé, e uma hora e vinte de Guajaramirim a Rio Branco, capital do território, local do segundo pernoite.

Estava eu no Acre, e a noite passeando entre aquela gente simpaticíssima e brasileiríssima, quando voltei meu pensamento para o grande Chanceler Rio Branco e para o valente gaúcho Plácido de Castro, e fiquei imaginando a importância do trabalho daqueles dois brasileiros, que conseguiram incorporar o

Acre à Amazônia brasileira, depois de ter sido boliviano.

Descarregamos o primeiro radiofarol e, no dia seguinte, dia cinco, voamos de Rio Branco para Tarauacá, às margens do rio do mesmo nome, em duas horas de vôo, durante as quais pude me dar conta de como a navegação aérea por contato, naquelas paragens, tinha de ser bem cuidadosa, devido à grande ausência de referências. Nessa etapa, voei como 2P. Era a Selva Amazônica na total rudeza de sua floresta plana, com suas árvores gigantes, de copas amarelas, roxas e verdes.

Em Tarauacá, cidade típica do Acre, com suas calçadinhas estreitas de cimento e suas casas sobre palafitas, encontrei o já famoso "Carrapicho", um humilde servidor da Prefeitura de Tarauacá, cuja função, além de guarda-campo, era a de recepcionar os tripulantes do CAN e apoiá-los enquanto no local estivessem. Dono de uma verve inesgotável e de um bom humor infinito, "Carrapicho", aos poucos, foi-se transformando numa legenda viva do CAN no Acre, para todos os "fabianos" que por lá passaram. Diziam que na sua mocidade fôra atirador de facas de um circo, que usava alvos humanos. Um dia, por ter ferido alguém, infelizmente, fora dar com os costados nos confins do Acre.

De Tarauacá fomos para Cruzeiro do Sul, a antiga capital do Acre, onde descarregamos o segundo radiofarol. De regresso, decolamos de Cruzeiro do Sul para Tarauacá, etapa de pouco mais de uma hora de vôo, agora somente com 26 passageiros acreanos. Operando o Douglas 2047 como primeiro-piloto estava o Cap. Peixoto, como segundo-piloto e comandante o Maj. Bordeaux, e eu, como observador. Após uma hora de vôo surgiu um rio e não avistamos Tarauacá. Acompanhamos o seu curso, fazendo curva à direita e voando quinze minutos; nada. Voltamos, voamos mais quinze minutos e, teoricamente, mais vinte na outra direção;

e o rio continuava serpenteando, mas sem Tarauacá à vista.

Já eram mais de cinqüenta minutos de buscas infrutíferas. Bordeaux mandou tomar novo rumo para encontrar o rio Embira, paralelo ao rio Tarauacá, na esperança de encontrar Vila Feijó, cidade distante de Tarauacá vinte minutos de vôo. Ao encontrar o rio, nova busca para a direita e para a esquerda e nada, nem Tarauacá nem Feijó. Compreendi que estávamos perdidos nas imediações dessas duas cidadezinhas e urgia uma decisão sábia, pois jô estávamos na parte da tarde e as chuvas locais começaram a aumentar, dificultando, cada vez mais, o vôo por contato. O controle da autonomia começava a preocupar. Lembrei-me do livro famoso "Deus é meu co-piloto", e dirigi-me ao calmo Bordeaux, dizendo-lhe: —"Major, nós estamos perdidos aqui nesse círculo". E, com o dedo sobre a carta, apontei para o lugar geográfico compreendido pelas duas cidades: Tarauacá e Vila Feijó. Propus traçar um rumo do centro desse círculo na direção de Rio Branco e voar neste rumo, pois, provavelmente, passaríamos à esquerda ou à direita de Rio Branco, quando então seríamos alcançados pelo fraco, mas vital, radiofarol da Cruzeiro do Sul, em

Rio Branco. Bordeaux não contraditou o meu palpite, porém respondeu-me: — "Eu vou voltar para Cruzeiro do Sul". E, ato contínuo, recomendou ao radiotelegrafista que avisasse em morse, à estação de Cruzeiro do Sul. Infelizmente, para nossa agonia, a estação em Cruzeiro do Sul já havia saído do ar.

A única alternativa que restava era realmente a minha sugestão. Bordeaux então, serenamente adotou-a e começamos a voar na direção de Rio Branco.

Felizmente, o melhor aconteceu. O radiofarol de Rio Branco entrou, excepcionalmente, 25 minutos fora, nos levando ao campo de pouso da capital acreana, após pouco mais de três horas de vôo, numa etapa em que estivemos perdidos por uma hora e trinta minutos, entre os afluentes do rio Purus, um dos grandes rios que desaguam à margem direita do Amazonas. No final do entardecer, ao chegarmos em Rio Branco, lá encontramos o C-47, que fazia a linha mensal do CAN, sob o comando do saudoso Cap. Sebastião, com quem muito nos confraternizamos após curtido aquele susto.

Tive a oportunidade de voltar ao Acre em fevereiro, e em outubro de 49, tendo como Cmte., neste último CAN, o então Cap.-Av. Oswaldo Terra de Faria.



Correio do Acre: abril de 47. Aeronave sobrevoa Vila Feijó.

Nesta viagem, fizemos um pernoite em Tarauacá, dia 8 de outubro de 49. Com o pernoite do CAN, em Tarauacá, o Prefeito determinou a realização de um baile, à noite, como regozijo à nossa presença na cidade. Na entrada do baile, perguntei ao "Carrapicho": "— Quem é essa moça na porta, cruzando e descruzando pernas?". Ele, de pronto, respondeu: "— É a Xicuta, rapariga que nois temo aí..." E eu retruco: "— E ela está contaminada?" A resposta veio com simplicidade: "— Coisinha pouca...". Depois dessa resposta, o "Carrapicho" estava definitivamente consagrado.

Em outubro de 1950, atinjo a ambicionada meta de passar a primeiro piloto de C-47, ou comandante, para operar nas linhas do CAN. E, no dia 23 de dezembro, sou checado e aprovado como primeiro-piloto pelo Maj.-Av. Geraldo Lebre, um dos chefes da padronização da DR.

Somente voltei ao Acre em outubro de 1951, no comando do C-47 - 2024. Meu co-piloto foi o 1º Ten. Santiago. Havia eu amalhado tantos macetes nas diferentes etapas, no Acre, que essa minha viagem foi um verdadeiro relógio de precisão de voo; eu já me sentia o "Rei do Acre".

Outras viagens se sucederam: com o Ten. Tude de Souza e com o Ten. Isberty Collins Garcia.

Já major aviador, voltei a realizar a linha do Acre, em outubro de 1954.

Naquela época, havia em Rio Branco um menino com uns 11 anos, que fazia parte da equipe de apoio à tripulação na ida e na volta para o aeroporto. Perguntei-lhe se tinha família no Acre, e respondeu-me: "— Sou órfão, comandante; só tenho uma irmã de 10 anos no Colégio de Freiras em Xapuri, que não vejo há 9 anos". Sensibilizado, convidei-o para ir até aquela localidade, distante trinta e cinco minutos de voo de Rio Branco. No campo de Xapuri, para ir ao Colégio das Freiras, do outro lado do rio de mesmo nome, demandava um certo tempo. Foi aí que o jovem órfão pediu-



O autor (1º à esquerda), tendo ao seu lado o prefeito de Vila Feijó, o Ten. Lott no CAN do Acre, em ago 59.

me que escrevesse num papel, sobre a empenagem, uma carta assim: "Minha querida irmã, estou aqui no campo de pouso com o comandante. Queria muito te ver, mas o tempo não dá para o avião esperar...". Meus olhos encheram-se de lágrimas. Chamei-o e informei-o da minha decisão: "— Você fica aqui em Xapuri, vai ao colégio ver sua irmã e, enquanto isso, eu vou a Brasília e Cobija da Bolívia e, no meu regresso, você reembarca para Rio Branco. Você tem hora e meia para matar as grandes saudades de tua única irmã, órfã também."

E assim foi feito. Foi emocionante a alegria do jovem órfão, no regresso, após ter visto a irmã tão pura, aos cuidados das freiras igualmente puras, de Xapuri.

Incrível como pareça, esse foi o episódio que ficou mais fortemente marcado durante minhas presenças no solo do Acre, durante todos os meus correios aéreos para aquela região tão especial da Amazônia.

Voltei ainda ao Acre, em dezembro de 56 e em agosto de 59. Nesta última, tendo como co-piloto o então Cap.-Av. Lauro Lott. Durante essa viagem tivemos oportunidade de voar, em várias

etapas, rente à copa das árvores, com um teto de 300 pés, devido a camadas baixas de nuvens que se estendiam por todo trecho da rota a ser sobrevoada. O destino eram os campos desprovidos de radiofarol (NDB) como: Sena Madureira, Vila Feijó e Tarauacá, na direção do rio Purus e seus afluentes; e Xapuri e Brasília, na direção da fronteira do Acre com Bolívia. Nessas etapas de autêntico "cisca" na Amazônia, os rios que banham estas cidades deveriam ser atingidos nos pontos em que o piloto não poderia ter a menor dúvida para que lado deveria fazer a curva, a fim segui-los até chegar ao campo de pouso.

Correio do Acre, nos áureos tempos do C-47...

Quantas recordações emocionantes!

Hoje, o Acre já não é mais território, é estado. Rio Branco e Cruzeiro do Sul têm pistas asfaltadas. Os aviões que lá vão, não são Douglas C-47 e, sim, Boeings; mas o carinho dos acreanos pelos pilotos e por outros tripulantes de voo, tenho certeza, será sempre o mesmo.

*O autor é Maj-Brig. Ref.

EXERCÍCIOS E BOA POSTURA, VIDA MELHOR PARA A COLUNA

Vicente Rocha*

Constantemente sou objeto de curiosidade de minhas alunas, que me perguntam se tenho problemas de coluna. Acreditam elas, que a intensa atividade física a que submeto o meu corpo, faz-me imune às dores lombares e torcicolos. É verdade que músculos mais fortes e articulações mais trabalhadas reduzem a incidência de problemas, entretanto, infelizmente, não são suficientes para funcionarem como uma vacina milagrosa. A postura de pé nos impõe severo tributo à coluna vertebral, principalmente na região lombar. O que aconselhamos às alunas e que agora estendo aos nossos leitores é a seguinte orientação: exercitar-se, de três a cinco vezes por semana, e corrigir a má postura são a melhor solução para viver em paz com a coluna. Caminhar ao sol pela manhã, entre 7 e 10 horas, expõe o corpo à saudável ação dos raios solares ultravioletas, responsáveis pela formação da vitamina D que fixa o cálcio no organismo. Essa sim, posso dizer, é uma excelente vacina, contra a osteoporose. Além disso, a maneira correta de dormir, levantar, sentar, ler, dirigir, levantar e transportar pesos são o grande preservativo contra problemas de coluna. As rugas e a postura são o retrato de toda uma vida; são também a história do corpo, das situações de traumas físicos e psíquicos. É preciso adquirir a consciência do corpo para corrigir a postura. Alinhar é pôr o corpo num eixo que se ajuste à gravidade. Brinco sempre, quando trato desse assunto em minhas palestras: as mulheres têm dois graves problemas na vida; até a menopausa, os problemas são de gravidez; após, os problemas passam a ser com a gravidade. Se houver descuido, desmoronam. A maioria das pessoas está fora do alinhamento, o que as

leva à má postura e a problemas subseqüentes. O realinhamento pode e deve ser feito em qualquer época da vida.

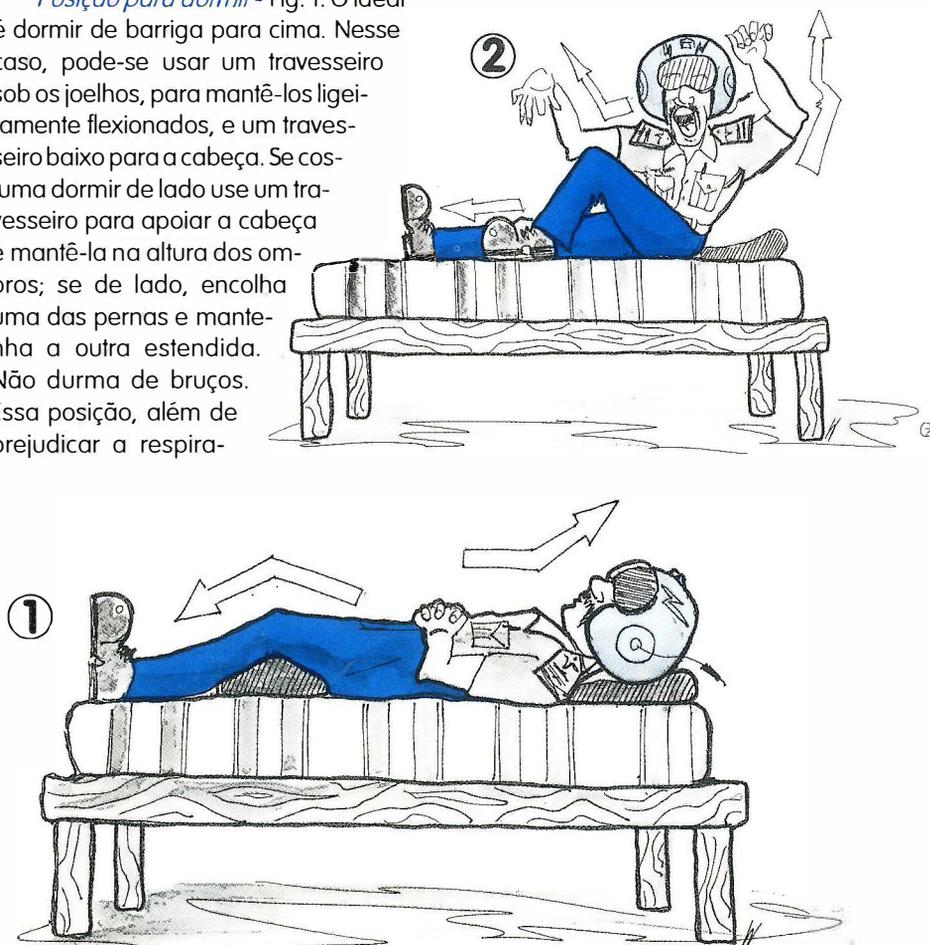
Os 10 mandamentos para uma coluna saudável

Colchão - Por acaso, você já parou para pensar que um terço de sua vida você passa dormindo? Portanto, durma em um colchão firme e aconchegante, que receba o seu corpo sem agredi-lo e que não afunde com o seu peso.

Posição para dormir - Fig. 1. O ideal é dormir de barriga para cima. Nesse caso, pode-se usar um travesseiro sob os joelhos, para mantê-los ligeiramente flexionados, e um travesseiro baixo para a cabeça. Se costuma dormir de lado use um travesseiro para apoiar a cabeça e mantê-la na altura dos ombros; se de lado, encolha uma das pernas e mantenha a outra estendida. Não durma de bruços. Essa posição, além de prejudicar a respira-

ção, desalinha a coluna vertebral, principalmente na região cervical.

Ao acordar - Fig. 2. O seu gato (o bicho) ou o seu cão são os melhores professores na arte de acordar. Reparem a agilidade dos felinos e observem que jamais se levantam, após o sono, sem uma boa espreguiçada. Ao acordar, não pule da cama imediatamente. Comece espreguiçando-se para "acordar" os músculos. Depois, ainda deitado, abrace os dois joelhos contra o peito,



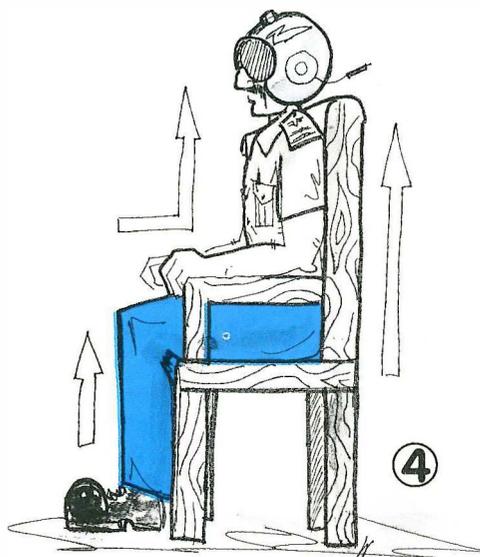
como na posição fetal. Permaneça nessa posição contando mentalmente até trinta. É assim que você alonga a coluna lombar.

Na pia do banheiro - Fig. 3. Evite dobrar-se para frente, forçando os lombares, para escovar os dentes ou lavar o rosto. Um copo de plástico transporta a água da bica até a boca sem qualquer problema, e uma pequena toalha umedecida com água quente, passada no rosto e pescoço, limpam, ativam a circulação local e tornam a pele mais jovem.



Sentar e levantar - Fig. 4. Sentado, mantenha a sua coluna bem apoiada nas costas da cadeira e os pés apoiados no chão. As nádegas devem estar bem para trás, o mais próximo possível das costas da cadeira. Evite cruzar as pernas, ou deslizar o corpo para frente. Para levantar, apóie primeiro as mãos nos joelhos, e ajude o movimento com a força dos braços.

Guardar objetos - Ao guardar livros ou retirar objetos de locais de difícil acesso (prateleiras altas, armários), evite ficar na ponta dos pés. Use um banquinho ou uma escada de abrir. Na



cozinha, a altura dos armários deve ser compatível com a dos usuários.

Levantar pesos - Fig. 5. Evite elevar grandes pesos. Se for necessário, faça-o da seguinte forma: dobre os joelhos, segure firmemente o peso a ser levantado e eleve-o por força dos músculos das pernas. Transporte-o mantendo a coluna na vertical. Nunca use a força dos músculos lom-



bares para esse trabalho. Cuidado com as torções da coluna ao carregar pesos. Elas costumam ser terríveis para a coluna.

Na posição de pé - Se tiver que ficar de pé, por força de seu trabalho, use um pequeno apoio para um dos pés. Troque seguidamente a perna de apoio para poder descansar. De vez em quando contraia os glúteos por alguns segundos.

Dirigir - Ao dirigir o seu carro, observe para que a distância do banco

ao volante permita que suas costas fiquem apoiadas e eretas. Use mais os espelhos e evite torções bruscas, quando for dar marcha-a-ré. Ao entrar no carro, após sentar-se, puxe a perna de fora com auxílio da mão esquerda.

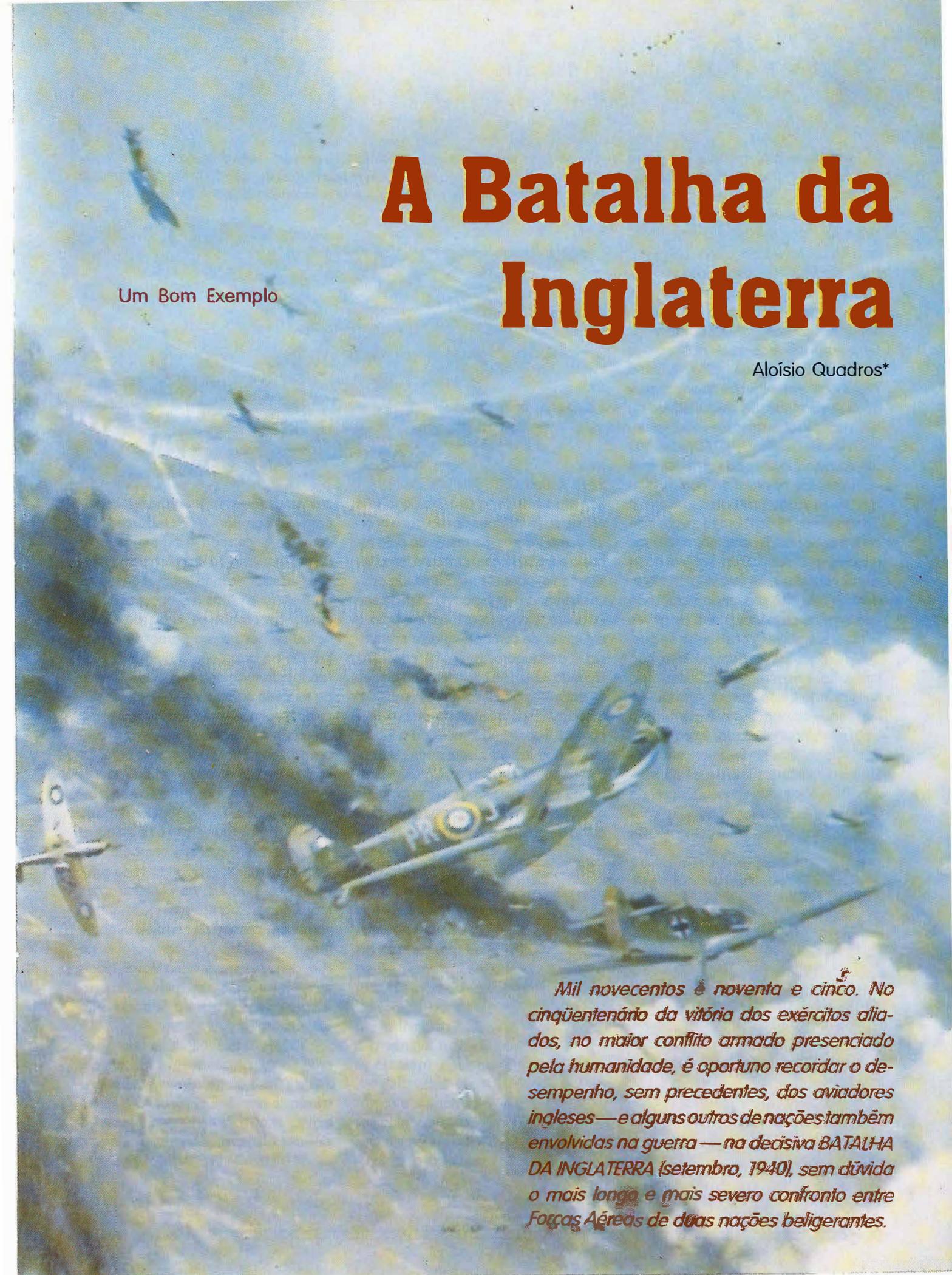
Dores lombares - Quando sentir dores lombares, ponha uma toalha no chão, junto da cama, e deite-se de barriga para cima, apoiando a região lombar num saco d'água bem quente envolto em um pano. As coxas devem ficar encostadas na parte lateral da cama, e as pernas apoiadas na parte de cima. Barriga, coxas e pernas formam uma espécie de degrau. Aproveite também o banho de chuveiro, para deixar a água bem quente bater na região lombar, com tronco e pernas ligeiramente flexionados.

Finalmente, um sábio conselho, que não é meu e, sim, de um sábio:

"Quanto mais fraco o corpo, mais ele manda, quanto mais forte, mais obedece."

Pitágoras

*O autor é Cel. do Ex. R/R e Coordenador do Clube da Saúde no Clube Militar.

A detailed illustration of an aerial dogfight from the Battle of Britain. The sky is filled with numerous aircraft, including British fighters with roundels and German bombers with crosses. The scene is dynamic, with planes in various stages of combat, some trailing smoke and others banking sharply. The overall tone is dramatic and historical.

A Batalha da Inglaterra

Um Bom Exemplo

Aloísio Quadros*

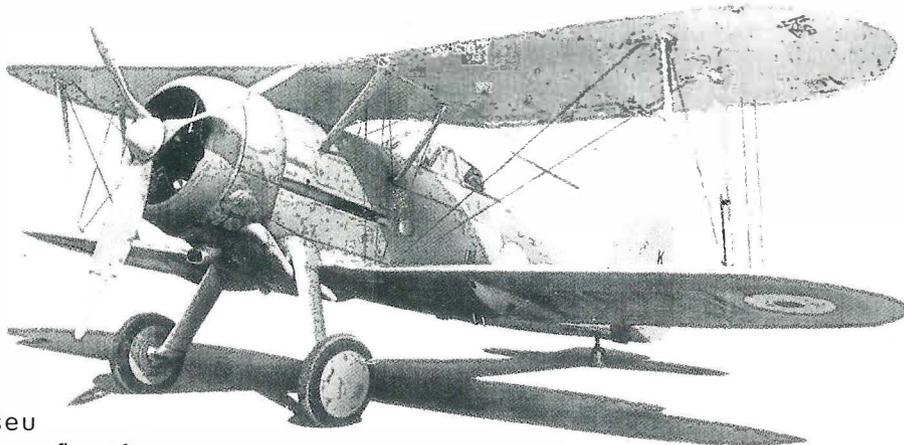
Mil novecentos e noventa e cinco. No cinquentenário da vitória dos exércitos aliados, no maior conflito armado presenciado pela humanidade, é oportuno recordar o desempenho, sem precedentes, dos aviadores ingleses — e alguns outros de nações também envolvidas na guerra — na decisiva BATALHA DA INGLATERRA (setembro, 1940), sem dúvida o mais longo e mais severo confronto entre Forças Aéreas de duas nações beligerantes.

Depois de a Alemanha do Terceiro Reich subjugar a Áustria, a Tchecoslováquia e a Polônia, apesar do tratado de "ajuda mútua" firmado com os britânicos, as "panzer" germânicas voltaram-se contra a França e a conquista, em 1940. Na concepção nazista, esta situação criou um clima favorável para acenar com um acordo de paz, em separado, com a Inglaterra. Com o amistoso compromisso assinado com a União Soviética (agosto, 1939), ficava a Alemanha em situação folgada, pois desfrutava, ainda, da solidariedade da Itália fascista com quem se unira por um "eixo" político-militar. **HITLER** pronuncia um veemente discurso dirigido aos seus compatriotas, objetivando, porém, attingir os ouvidos britânicos. Nele o Chanceler do "Reich" ameaçava e insinuava um entendimento entre as duas nações, e dizia: ... "não solicito nada como vencido, mas falo como vencedor". Porém, tal pronunciamento não encontrou ressonância entre os altivos dirigentes ingleses, conscientes de que, qualquer que fosse a sua decisão, não impediria o envolvimento do seu país num conflito futuro com os alemães. A Inglaterra, abalada com a derrota da França, tradicional aliada, e sem esperança de auxílios norte-americanos, situados a imensa distância e, ainda, desvencilhando-se das conseqüências da depressão econômico-financeira, contava, apenas, com a firme convicção do

O gigante "Spitfire" dividiu com os "Hurricanes" os louros da vitória sobre as investidas alemãs.



"Gloster Gladiator", o primeiro e o último: foi o primeiro avião de caça a possuir "cockpit" fechado e o último caça biplano, em toda a história da aviação militar. Participou da defesa da ilha, equipando o "247º Squadron" estacionado à sudeste de Londres.



seu povo fleumático. Na verdade, a Grã-Bretanha não estava em condições de recusar o acordo de não-agressão oferecido pela robusta e inquieta Alemanha nazista. Militarmente, naquele momento, de pouco dispunham os ingleses, além da sua intrépida "Home Fleet". Porém, para a categoria de combate que se prenunciava, a esquadra não era fator decisivo. Quando Berlim se conscientizou de que os britânicos não levaram em consideração os seus acenos de paz, o prepotente "Führer" não suportou a indiferença que lhe foi dispensada. Debruçou-se sobre o mapa da Inglaterra, esboçou alguns esquemas, convicto de que nada deteria a sua poderosa máquina de guerra, e detonou a tremenda

operação "Leão-marinho" ("Seelowe"): *destruir a Real Força Aérea (RAF) e, em seguida, desembarcar na ilha sem defesa e dominá-la em dois ou três dias.*

Em junho de 1940 a Inglaterra é pouco molestada pela "Luftwaffe", talvez porque a comoção da vitória da Batalha da França ainda afetava os fero-

zes vencedores. A "Wehrmacht" considerava a Campanha do Ocidente praticamente encerrada e empenhava-se na desmobilização de cerca de 35 Divisões, apesar do indizível desgaste da "Luftwaffe". Mas a preocupação de todos, em ambos os lados do canal, voltou-se para o programa de revitalização da arma aérea alemã, procurando estruturar-se para o total domínio do território europeu, cujo único obstáculo respeitável era a Real Força Aérea britânica. Os ingleses contavam com uma razoável frota aérea para bater-se com o inimigo e uma rede de radares bem distribuída, mas amargavam o reduzido pessoal de voo. A tática firmada pelo "Oberkommand" era a de aniquilar os caças britânicos em combate, enquanto estratégicos bombardeios saturavam as cidades, as concentrações fabris, os aeródromos e, ainda, martelavam, sem cessar, os comboios marítimos e os portos. O desembarque, na ilha, após esta fase, seria viável. Nada mais lógico. Deixaram, porém, de avaliar a força de vontade e a tenacidade do povo britânico.

GOERING desencadeou a luta nos ares, conforme o esquema traçado, dia 24 de julho, tranquilizando a Marinha e o Exército alemães. O Primeiro-Ministro inglês, **WINSTON CHURCHILL**, batiza a violenta ofensiva, ora desencadeada, de **BATALHA DA INGLATERRA**, que com

este nome passou à história. A urgência em liquidar a RAF leva os caças alemães a realizar duas e até três sortidas diárias, com a invariável missão de "caça livre sobre o sudeste da ilha". O fator raio de ação curto dos ME-109 facilitava o combate para os ingleses, que só decolavam com seus caças bem abastecidos e orientados pela rede de radares, quando os inimigos já estavam sobre território inglês. Duelavam contra pilotos de olhos fixos nos indicadores de combustível e nos relógios de pulso. Se os aviadores da RAF pousavam forçado, ou chegavam à terra de pára-quadras, eram recebidos com a maior solicitude pela população e recambiados às suas unidades, gozando de todas as facilidades. Os alemães, evidentemente, não encontravam esta acolhida.

Na teoria, o Spitfire teria de dar combate às formações de cobertura dos Messerschmitts a grandes altitudes, deixando as formações de bombardeiros por conta do Hurricane, mais lento.

Ocorreu aos alemães destruir os "Hurricanes" e os "Spitfires" quando ainda no solo, em suas bases, mas cedo recuaram, pois era imprescindível acompanhar os bombardeios com escoltas de longo raio de ação e disso eles não dispunham. GOERING pensou encontrar a solução com bombardeios de saturação, de mil aviões, incluídos caças ME-109, bombardeiros e caças-bombardieiros. Aparentemente, os estragos não foram tão significativos e as perdas de aeronaves foram substanciais. Os "reides", nos dias seguintes, realizaram-se em proporções mais moderadas. Após as incursões, os ingleses, num esforço fora do comum, apagavam os incêndios, removiam os escombros, procuravam transparecer vi-

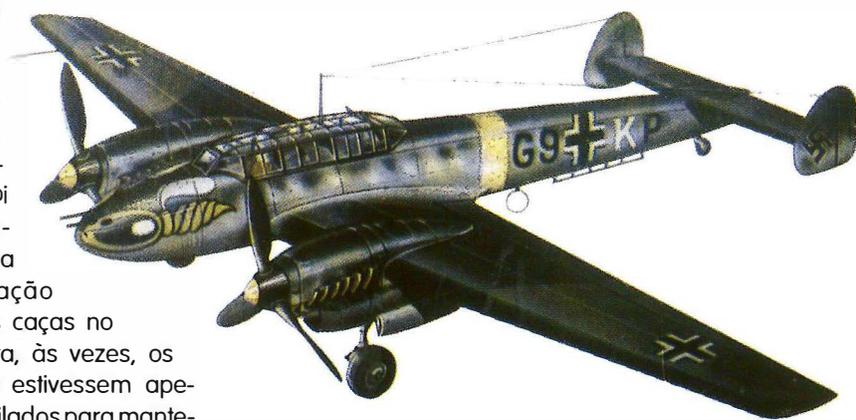
O "Hawker Hurricane" — mortífera arma de guerra da RAF, no combate direto aos bombardeiros invasores.



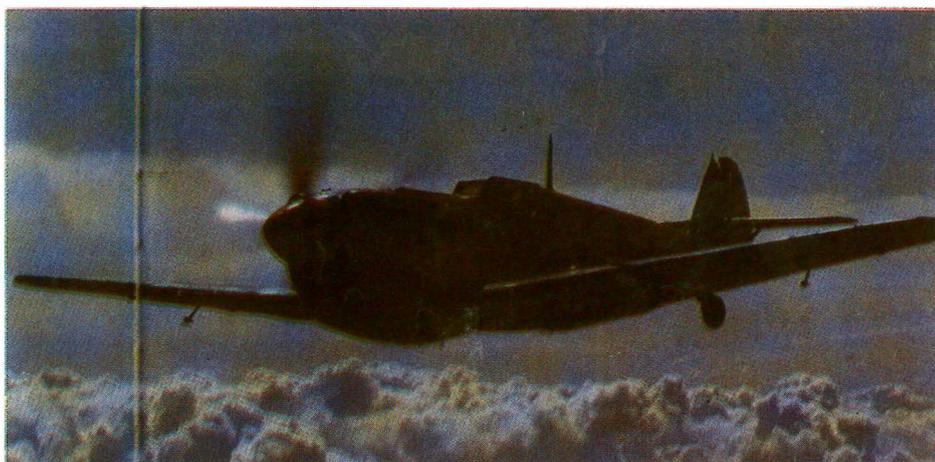
da normal nas cidades, com a população deslocando-se para o trabalho, chaminés de fábricas soltando fumaça, escolas recebendo alunos, procurando desorientar os alemães que pagavam pesados tributos a cada incursão. Os acertos da artilharia antiaérea britânica, a imensa camuflagem, além dos balões de barragem e do "black-out", somados aos erros de navegação dos aviadores alemães, muito contribuíram para arrefecer a cadência dos "reides" aéreos. O preço estava muito alto para a economia da "Luftwaffe". Nas dezenas de campos de pouso, o esforço do pessoal de terra, reparando instantaneamente os estragos causados aos caças britânicos

— sempre que possível no próprio pátio de estacionamento—foi fator ponderável na apresentação diária dos caças no ar, embora, às vezes, os aparelhos estivessem apenas maquilados para manterem o aspecto de novo. Por sua vez, as fábricas desdobravam-se, entregando, num ritmo espantoso, aviões no-

vos, testados às pressas, contribuindo para a frota aérea manter-se numerosa. Os pilotos, desgastados física e psicologicamente com as constantes sortidas e com a violência dos combates contra os poderosos caças ME-109, traziam sérias apreensões ao Vice-Marechal-do-Ar HUGH DOWDING, levando-o a concordar com o engajamento de aviadores recém-brevejados, com cerca de 20, ou até 10 horas de voo, após formados, nos esquadrões saturados de veteranos exaustos. A situação do re-complemento das equipagens era quase absurda. No período compreendido entre 24 de agosto e 6 de setembro, o Comando de Caça perdeu 103 pilotos



"Messerschmitt" BF 110 — caça bimotor alemão que, juntamente com o ME-109 e os bombardeiros JU-87 "Stuka" e o JU-88 foram os protagonistas de 90% dos ataques à Ilha da Inglaterra.



Os eficientes *"Messerschmitt"* BF-109, principal adversário dos *"Spitfires"* nos combates aéreos sobre o Canal da Mancha. Aos *ME-109*, cabia a árdua tarefa de escoltar e defender, em altitude, as investidas alemãs, sobre a Inglaterra.

Após o pouso acidental de um *ME-109*, em uma estação de caça da *RAF*, em Manston, em novembro de 1940, foi possível avaliar suas performances no combate contra as aeronaves de caça da Inglaterra.

e afastou mais 128 com ferimentos sérios, obrigando-se a aceitar pessoal sem nenhuma experiência. Para o pronto atendimento dos alarmes nervosos e constantes, os pilotos optavam por dormir em precárias barracas, no campo, ao lado dos seus aviões, em detrimento do seu próprio repouso e alimentação, fatores de primordial importância para as missões que cumpriam.

A ofensiva aérea efetiva contra a Grã-Bretanha iniciou-se a 13 de agosto de 1940, com um maciço ataque da *"Luftwaffe"*, acima de 1.400 saídas. As torres metálicas (7 metros de altura) da rede de radares inglesa não foram desprezadas e, sobre elas — alvo difícil — desperdiçou-se muita bomba. A meteorologia desfavorável, nos dias seguintes, colaborou com a *RAF*, bem como a abundância de combustível contribuía para manter muitos aparelhos no ar e, no tocante à recuperação dos aviões, os resultados eram animadores. Os alemães, a 24 de agosto, procederam a um interminável bombardeio noturno sobre Londres, utilizando toda a potencialidade da sua Força Aérea. A *RAF* enfrentou os inimigos como lhe foi possível e respondeu aos alemães, logo no dia seguinte, no mesmo diapasão. Ao cair a noite, executou um bombardeio

atoroante sobre Berlim. O impacto psicológico, contudo, foi muito maior que os estragos materiais: o coração do arrogante Terceiro *"Reich"* fora atingido, nada se opondo no trajeto dos bombardeios britânicos, quando a caminho do seu grande objetivo. Os portos da costa francesa, atulhados de tropas acantonadas, aguardando a ordem de desembarque, dividindo espaço com a imensa concentração de equipamentos bélicos destinados à invasão da ilha, foram alvo, também, de metuculosos bombardeios em série. O Estado-Maior inglês apressou-se a divulgar aos cidadãos britânicos



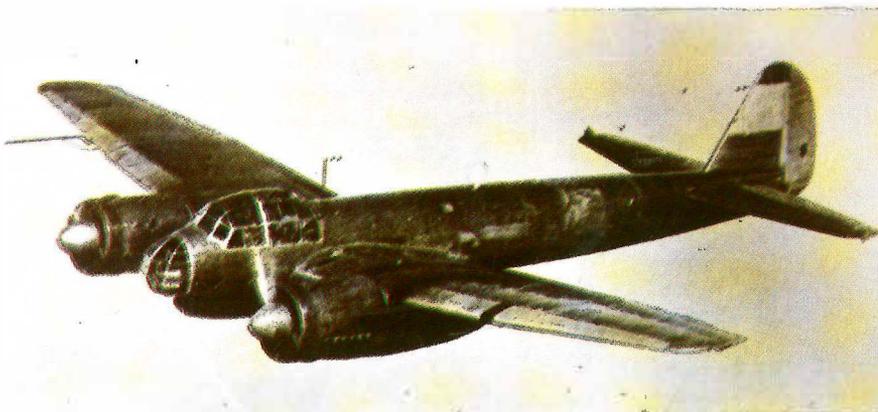
JU-87 *"Sturzkampfflugzeug"* - *"Stuka"*. O sucesso deste bombardeiro de mergulho foi responsável pela mudança radical na filosofia tática da *"Luftwaffe"*. O *"conceito stuka"* prevaleceu durante todo o período eficaz da Força Aérea Alemã.

cos que o desembarque alemão poderia ocorrer talvez até o dia 8 de setembro. Toda população inglesa útil responde à notícia, cada um armando-se com objetos caseiros ou instrumentos profissionais, cerrando fileiras junto às autoridades locais, com suas roupas de trabalho e em trajes civis. Os nazistas não percebem a dramática situação do *"Fighter Command"* e admitem que os *"Spitfires"* e *"Hurricanes"* têm o domínio dos céus sobre a ilha. Sabem, através dos serviços de inteligência, que a sacrificada população londrina, e o povo inglês em geral, reclama a demissão do indomável Primeiro-Ministro. Este homem ascendera ao poder, anunciando aos súditos de Sua Majestade só poder pro-

meter-lhes "suor, sangue e lágrimas", e esta perspectiva, agora, contribui para tirar o élan da sofrida população o que, em muito, favorecia as tropas invasoras. Os demais fatores não eram favoráveis às tropas germânicas. *HITLER*, e seu Estado-Maior, inseguro ante o poder da *RAF*, exitou em desencadear a travessia da Mancha e protelou o início da operação *"Leão-marinho"*. *GOERING*, sentindo-se um tanto desprestigiado com esta atitude do *"Führer"*, programou um ataque sem precedentes, para o domingo, dia 15 de setembro de 1940, pretendendo projetar-se, novamente, entre seus pares, dando o golpe de misericórdia na *RAF*

e arrasando Londres, revitalizando, assim, o quadro negativo da operação-invasão. O "Oberkommand" fez divulgar, na Inglaterra, o ataque programado, alimentando a esperança de ainda obter um sinal de conciliação dos ingleses, o que não ocorreu.

Naquele domingo, nos céus ingleses, desenrolaram-se violentos ataques aos aviões inimigos que, em seguidas ondas compactas de caças e de bombardeiros escoltados, cumpriam sedentos a ordem de liquidar o "Fighter Command" a qualquer custo. Tinham plena consciência de que pesava sobre eles a decisão da execução, ou não, da invasão da Inglaterra. Por quase todo o território inglês os combates aéreos foram muito violentos e os bombardeios massacrantes. A tudo a RAF respondia, à custa de muitas vidas, mas deixando transparecer ao inimigo poderoso, que o "Fighter Command" era gigantesco e esbanjava sincronização de atividades; sobretudo, que era imbatível e indestrutível. Não se registravam sinais de abalo na estrutura das forças do ar britânicas. Os pilotos combatiam sem descanso, só pousando para o reabastecimento e o remuniamento do armamento do caça, quando recebiam novas instruções, aproveitando para tomar um rápido café, sem sair da cabine. Ao fim da exaustiva refrega desse dia, conven-



Acima: JU-88—Bombardeiro-noturno de características excepcionais, terror das noites londrinas. Durante a II GM, a Alemanha produziu mais de 15.000 unidades desta aeronave.

À lado: Para manter elevado o moral da tropa inglesa e dissimular os danos sofridos durante os bombardeios aéreos, a população londrina procurava levar uma vida normal. Vista de uma feira livre, entre os escombros.

ceram-se os dirigentes nazistas de que o domínio do ar não mudara de mãos. Não há dúvida de que foram *a ininterrupta recuperação dos aviões e a permanente presença dos pilotos de caça no ar*, os fatores determi-

nantes da espetacular vitória britânica daquele histórico dia 15 de setembro. Com o avaldo "Führer", o "Oberkommand" adiou indefinidamente a invasão da

Grã-Bretanha. A Força Aérea Alemã prosseguiu com bombardeios sistemáticos sobre algumas cidades, missões nem sempre bem sucedidas e oneradas com perdas substanciais de aeronaves. **HITLER**, nessa data, perdeu a Batalha da Inglaterra, voltando-se para o leste europeu e comandando a invasão da Rússia. A vitória da RAF não tem paralelo na história dos combates aéreos, inspirando o Primeiro-Ministro a homenagear os pilotos britânicos com uma brilhante alocação na Câmara dos Comuns, com palavras que se fixaram para sempre na historiografia dos choques entre nações: "Nunca no campo dos conflitos humanos, tantos deveram tanto a tão poucos."

* O autor é Pára-quadista



"Nunca no campo dos conflitos humanos, tantos deveram tanto a tão poucos."

Discurso na Câmara dos Comuns, de Sir Winston Churchill, 1º Ministro Britânico, 1940.



Voe mais alto.

Os militares e funcionários civis do Ministério da Aeronáutica já podem contar com um cartão de crédito internacional VISA.

É o Cartão Afinidade Aeronáutica Banco do Brasil, que vai abrir as portas do mundo para você.

Com ele, você passa a ter acesso a serviços que vão facilitar seu dia-a-dia e suas viagens.

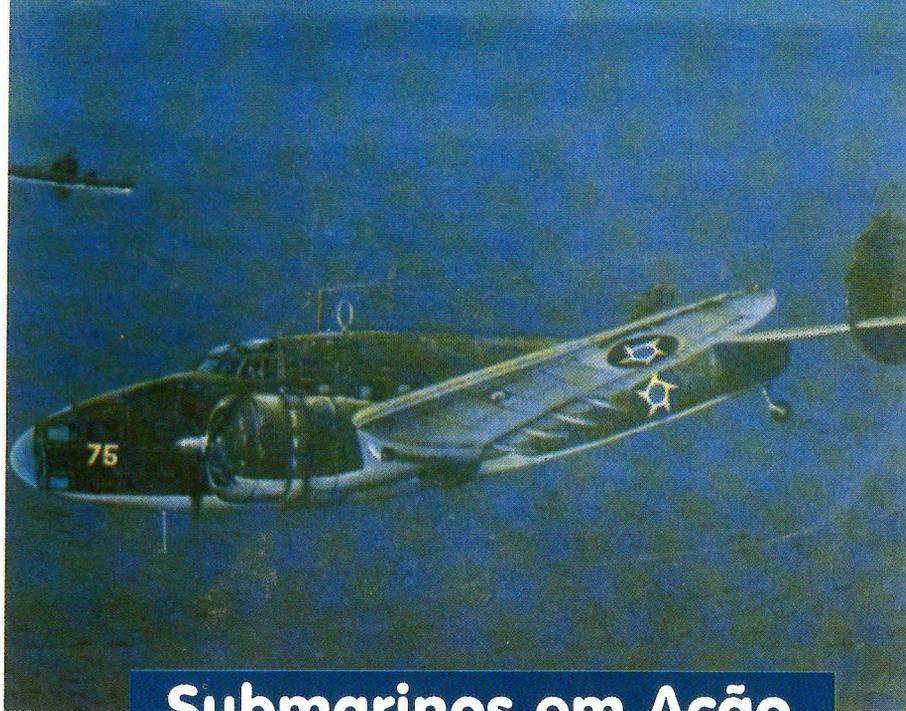
Solicite o seu Cartão Afinidade Aeronáutica Banco do Brasil. Retire a proposta de adesão na sua Organização Militar.

Cartão Afinidade Aeronáutica BB

Para quem coloca a Pátria acima de tudo.



BANCO DO BRASIL

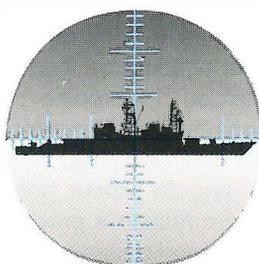


O Submarino do Ivo
por Roberto Celegatti,
óleo, 1994, coleção
particular.

Submarinos em Ação

O último grande esforço alemão (2)

Ivo Gastaldoni *



Depois da surpreendente, rápida e bem sucedida investida do submarino U-185 contra o comboio BT-18, efetuada ao largo do Rio Grande do Norte, na noite de 6 para 7 de julho, o Comando da 4ª Esquadra norte-americana convenceu-se de que seu plano anti-submarino precisava ser reajustado para enfrentar a agressiva atividade do inimigo (1).

Não dava mais para suportar tanta perda e os americanos passaram a exigir esforço máximo de todos seus elementos empregados na ação contra submarinos.

Fui testemunha do que se passou na Base Aérea de Salvador: eram instruções, diretivas e ordens chegando a todo momento. Em consequência, nossa seção de operações teve sua movimentação duplicada e a maquina de cifrar mantinha ocupados os oficiais encarregados da criptografia. De toda essa agitação resultou um minucioso e completo plano de busca e ataque, do qual participavam as três Unidades de combate baseadas em Salvador: o nosso 2º Grupo de Bombardeio Médio, com aviões Hudson; e os esquadrões americanos VP-129 e VP-74, equipados, respectivamente, com aviões Ventura e Mariner.

Nesta altura dos acontecimentos é importante registrar que nós, brasileiros, não participávamos de operações conjuntas com os norte-americanos e, sim, de operações combinadas, pois eles, considerando as diferenças de estágios de treinamento, de procedimentos, de equipamentos e de idioma, não desejavam que nos envolvêssemos em um mesmo combate, a não ser, é claro, em caráter complementar como, aliás, viria a acontecer por ocasião do ataque ao U-199 diante do Rio de Janeiro. O plano de operações combinadas posto em vigor indicava que o nosso 2º GBM executaria as missões diurnas típicas mais próximas do litoral, enquanto aos dois esquadrões americanos caberiam as missões mais complicadas, que exigiriam a coordenação de procedimentos entre dois, três ou mais aviões e que poderiam prolongar-se, ininterruptamente, dia e noite, quase sempre no limite do teatro de operações marítimas.

A nova situação levou-me a raros

contatos com o Esquadrão VP-129, cujo oficial de operações, Capitão-Tenente Thomas D. Davies, veio, mais tarde, já promovido a capitão-de-corveta, a ser o organizador e diretor do USBATU - *United States Brazilian Air Training Unit*. Num desses contatos, conheci um novo tipo de missão, que os americanos chamavam de "hold down" e para a qual o nosso 2º GBM não estava preparado, pois sua execução requeria tripulações treinadas para ataque noturno e qualificadas para voar por instrumentos; além disso, os aviões deveriam estar equipados com, pelo menos, radar e farol de busca e, se possível, detetor de anomalias magnéticas e bóias sônicas.

A "hold down" era ativada quando um avião, em missão de busca ou de varredura ofensiva, avistava um submarino que conseguia mergulhar antes de ser atacado ou, se atacado, não tivesse recebido danos que o impedissem de submergir. Nesses casos o avião iniciava uma tática de "gambito", cercando a área com um padrão triângulo ou quadrado, enquanto o comando das operações organizava a movimentação de outras aeronaves que se revezariam dia e noite na missão de enquadramento, com a certeza de que o sub-

marino voltaria à superfície em poucas horas, fosse por esgotamento de suas baterias, fosse pela necessidade de respirar. O objetivo básico da missão era manter o inimigo mergulhado porque, nessa situação, sua baixa velocidade impediria que a área de busca se tornasse muito vasta e dificultasse o trabalho das belonaves que, também acionadas pelo comando das operações, não tardariam a chegar (2).

Na tarde do dia 20 de julho, o comboio TJ-2 cruzava ao largo do cabo Orange, a cerca de 100 milhas da costa. Um avião Catalina do Esquadrão VP-94, operando a partir do Amapá, já estava sobre ele para dar-lhe as boas-vindas e oferecer-lhes a proteção da cobertura aérea. A chegada desse comboio aumentava em muito a atividade aérea desse esquadrão, que era baseado em Belém e tinha também aviões destacados no Amapá e em São Luiz do Maranhão. Tudo porque desde a destruição do U-590, ocorrida na mesma área, já vinha sendo realizada ininterrupta varredura ofensiva numa faixa paralela ao litoral e dele distante entre 50 e 100 milhas. Havia fundadas suspeitas da existência de outro submarino por ali.

Eram 2h 30 min do dia 21 de julho de 1943, quando um segundo Catalina, o 94 P-4, decolava da Base de Belém, levando uma tripulação de oito homens sob o comando do Capitão-Tenente Rowland. Por volta das 6h o céu estava meio encoberto e o tempo apresentava-se nevoento, prejudicando a visibilidade do dia nascente. Cúmulos esparsos, com bases a 1200 pés, limitavam a altitude do avião que, mantendo proa norte, voava coladinho a eles. Nisso, o

observador da proa anunciou submarino pela bochecha de boreste, a 4 milhas de distância. O inimigo deslocava-se numa rota paralela ao curso do avião, a uma velocidade de 6 nós, com o convés descuidadamente à flor d'água, como se estivesse esperando um pouco mais de claridade para esconder-se nas entranhas do mar.

Dada a ordem de "guarnecer postos de combate", Rowland foi manobrando o avião para enquadrar o barco inimigo numa visada de popa para proa e fazendo ângulo de 30 graus com o eixo longitudinal do submarino. Com a aproximação, dava para ver que a embarcação tinha cor cinza-esverdeada, com manchas de camuflagem marrons. A uma milha de distância foi tentando sem sucesso, engatilhar as metralhadoras ponto 30 do nariz, pois suas culatras estavam emperradas. Mesmo assim, o piloto abandonou a cobertura das nuvens e iniciou o mergulho para a corrida de bombardeio. Nesse momento, o avião foi avistado pela guarnição do submarino que, de pronto, passou a reagir com um nutrido e preciso fogo antiaéreo. Rowland prosseguiu na corrida esquivando-se e fazendo curvas evasivas sem perder a direção geral do ataque. Havia uma barragem de fogo à sua frente e ele continuou descendo para perto d'água, quando duas granadas explodiram de encontro ao avião: uma atingiu a base do leme vertical arrancando parte da carenagem e outra arrombou o casco do avião junto à estação rádio, ferindo seriamente o radiotelegrafista Watson e provocando um princípio de incêndio. Muito perto do submarino, o Capitão Rowland subiu

para lançar suas cargas de profundidade e o fogo antiaéreo foi suspenso, pois os artilheiros aterrorizados haviam-se jogado ao chão imaginando que o avião fosse spatifar-se contra eles.

As duas bombas do lado esquerdo caíram perto do costado de bombordo do submarino e explodiram quase embaixo dele, enquanto as duas cargas da direita explodiram a boreste, bem próximas da proa. Em seguida, a proa do barco emergiu envolta em enorme nuvem de água pulverizada e num ângulo tão acentuado que deixou parte da quilha exposta. Todo o movimento do submarino para a frente cessou e ele começou a deslizar para trás afundando pela popa. Um óleo pouco denso começou a aflorar no ponto onde o submarino desaparecera e, em pouco tempo, estava formada uma mancha oval de 50 por 150 metros, com seu eixo maior no sentido do primitivo curso do barco. Várias estrias marrons corriam através da mancha de óleo.

O confiável Catalina, não obstante estar seriamente danificado, obedeceu docilmente ao comando do seu piloto e, levantando o nariz, fez uma suave curva para a esquerda enquanto ia galhardamente ganhando altura. No meio da mancha apareceram dois sobreviventes e, logo depois, outros dois, um dos quais foi mais tarde identificado como sendo o comandante do submarino. Foram jogadas balsas salva-vidas e 4 homens foram vistos subindo para uma delas. Várias fotos foram batidas e foi tentada a transmissão de uma mensagem rádio para a base, no entanto, tendo em vista que a estação-rádio tinha sido avariada pelo fogo antiaéreo do submersível, a tentativa fracassou.

Agora, já a 2000 pés de altitude, a suave curva para a esquerda continuava até que encontrou a direção da base e por ela enveredou. A situação do avião não era boa. O incêndio que irrompera na estação de rádio fora extinto, mas começava a preocupar o rombo no costado, onde se apoia-vam as estantes dos receptores e transmissores-rádio, porque as vibrações e o arrasto do vento ameaçavam arrancar os painéis



1- Torre da metralhadora. 30 de proa.

2- Local do casco, junto a estação rádio, atingido durante o ataque. Projétil feriu gravemente o radiotelegrafista.

3- Base do leme vertical atingido por uma granada.



do casco. O problema era agravado pela consta-tação de que o sistema hidráulico também havia sido atingido e a perda da pressão no sistema fizera com que a perna direita do trem de pouso saísse do seu alojamento e fosse para a posição abaixada, prejudicando ainda mais o desempenho aerodinâmico do avião. Mas isso parecia não assustar o Comandante Rowland, visto que os dois magníficos motores Pratt & Whitney R-1830-92 continuavam a roncar redon-dinhos e, nessas horas, o ronco dos motores soa como música harmoniosa aos ouvidos do piloto. Além disso, o Catalina já estava aliviado de quase 1000 quilos correspondentes ao peso das bombas lançadas e de outros 1000 quilos relativos ao peso da gasolina já consumida. De qualquer modo, Rowland alterou seu rumo e, em lugar de seguir direto para Belém, resolveu sobrevoar o Amapá, considerando que poderiam surgir novos problemas com eventuais vazamentos de óleo e, nesse caso, já estaria perto de uma alternativa viável. O que realmente preocupava o comandante e, de resto, toda a tripulação, era o estado crítico do radiotelegrafista Watson que se mantinha calmo às custas da morfina que lhe tinha sido aplicada. Não fora isso, o pouso teria sido feito em Amapá, mas ali não havia a assistência médica de que Watson carecia.

Na Base de Belém, a falta de notícias do 94 P-4 já provocara a decolagem de um Catalina de busca e salvamento e a ansiedade reinante só diminuiu quando o avião de Rowland foi avistado trazendo atrás de si uma tênue trilha de fumaça. Tudo deu certo e o Sargento Watson voltou ao convívio do esquadrão depois de ter passado uma semana no hospital.

O submarino afundado era o U-662, comandado pelo Capitão-Tenente Heinz-Eberhard Muller, com uma guarnição de 47 homens, sendo cinco oficiais, inclusive um médico, e 42 graduados e marinheiros. Era um submarino tipo VII C, que deslocava 769 toneladas na superfície e estava armado com um canhão de 88mm, dois canhões antiaéreos de 20 mm e mais duas metralhadoras 20 mm em reserva. Seus dois

motores diesel de 3200 HP. cada, imprimiam-lhe uma velocidade de 17.6 nós na superfície e seus motores elétricos de 750 HP cada, permitiam uma velocidade submersa de 7.6 nós. A primeira patrulha do Comandante Muller tinha sido no Atlântico Norte onde, no dia 24 de março de 1943, atacara um comboio 300 milhas a oeste da Irlanda, atingindo três grandes navios britânicos: o "Ocean Viceroy", o "Empire Whale" e o "Umaria". O primeiro deles foi apenas danificado, mas os outros dois afundaram.

O U-662 estava em sua segunda patrulha e participava do grande esforço alemão no Atlântico Sul, para onde viera fazendo dupla com o U-590 que havia sido destruído 12 dias antes e quase no mesmo local. Na madrugada de 21 de julho de 1943, embora tivesse ordens para não se confrontar com aviões, foi surpreendido pelo Catalina tão próximo de si que não lhe restou alternativa senão enfrentá-lo. O enfrentamento foi feroz e a artilharia antiaérea atirava com todas suas armas. Os artilheiros e os tripulantes que estavam na torre, entre eles o próprio Comandante Muller, ficaram impressionados com a capacidade do Catalina para suportar o castigo e também com a audácia e a perícia do piloto do avião. As balas traçantes indicavam claramente que o atacante estava sendo atingido e, mesmo assim, o piloto fazia manobras evasivas mas continuava em sua louca corrida de bombardeio rasante ao mar.

As duas primeiras bombas romperam o casco nas imediações da popa, fazendo explodir a casa de máquinas e incendiando o óleo combustível que se espalhou por todos os cantos. A explosão das duas últimas cargas de profundidade elevou a proa tão alto que o barco parecia ter se rompido ao meio. A sacudida foi tão violenta que todos que se encontravam cobertos acima foram jogados ao mar. Quanto aos que estavam abaixo, ou ficaram retidos pelo fogo, ou não conseguiram vencer a corrente d'água que adentrava pela escotilha da torre. Dentro em pouco, apenas quatro náufragos eram vistos ocupando uma das balsas lançadas pelo avião, dentre eles o Comandante Muller que, no entanto, veio a falecer dias depois e

teve seu corpo sepultado no oceano.

Durante 15 dias os sobreviventes vagaram sem rumo, levados por um vento predominante de leste e sempre seguidos por vorazes tubarões. Difícil descrever o sofrimento desses homens. Durante o dia, o sol inclemente queimava a ponto de provocar feridas dolorosas numa pele salgada pelo mar e, à noite, tiritavam de frio não obstante se encontrarem em zona equatorial. A fome e a sede provocavam delírios. A língua intumescida parecia não caber mais na boca e os lábios rachados e sangrando ardiavam sem cessar. Tiveram vômitos e diarreia depois que, na falta de qualquer líquido, beberam urina. Já meio desfalecidos e invadidos por um torpor que os deixava meio abobalhados, apanharam um bote de borracha que vogava por perto e conseguiram estaqueá-lo sobre suas cabeças, ganhando, assim, alguma proteção contra o sol e um dispositivo que lhes permitia coletar água da chuva. Quando foram recolhidos pelo navio-socorro "USS Siren", os náufragos tinham perdido cerca de 20 quilos cada um. Um deles tinha enlouquecido.

Notas:

1. *O audacioso ataque conduzido pelo Capitão-Tenente Albert Maus, comandante do submarino U-185, contra o comboio BT-18, resultou no afundamento de quatro grandes navios norte-americanos, a saber: William Thompson, James Robertson, S.B. Hunt e Thomas Sinnickson. Acresce que, poucos dias antes, o mercante britânico Vernon City fora afundado pelo submarino U-172, o submarino U-513 havia afundado o navio brasileiro Tutóia e o americano Elithu B. Washburne e o submersível U-590 destruíra o também brasileiro Pelotaslóide.*

2. *A participação da Marinha de Guerra nesse tipo de operação aumentava consideravelmente a probabilidade de vitória, pois seus equipamentos à época, já permitiam rastrear e atacar o inimigo, ainda que este se mantivesse submerso.*

*O autor é Brig.-do-Ar / Ref.

Escola Preparatória de Cadetes do Ar Barbacena

Até quando?

Humberto C. Plampona Coelho
Brig.-do-Ar R/R



Prezado Companheiro,

Rio de Janeiro, 1995

Há muitas anos aprendemos que o passado, ao permitir a eliminação dos enganos e a continuidade das acertas, é fundamental como inspiração para o presente e base sólida e confiável para o futuro. Você se lembra, quando nos diziam que não se pode escolher o rumo se não se conhece o caminho percorrido (passado) e, portanto, não se sabe a real posição (presente), nem o objetivo que se quer atingir (futuro)? Sabemos que, por não considerarem a História adequadamente, ela própria se encarrega de nos mostrar que muitas já foram levadas a repetir enganos para não admitir evidências. No entanto, é preciso escapar da armadilha chamada História Oficial e mergulhar no cerne dos acontecimentos, livre dos vícios inerentes ao tratamento cosmético sempre presente no burocrático registro encadeado dos fatos. A distância que me separa dos fatos abordados facilita a análise e faz com que o raciocínio mantenha seu leito normal, expurgado dos indesejáveis excessos, que seriam até naturais.

Dispensadas acima expostas, para nós tão verdadeiras e claras, foram sendo, ao longo do tempo, contaminadas, cada vez mais, por numerosas dúvidas. A tal ponto que decidi

dividi-las com você, em quem vejo não só o colega mais vivido, no qual depositamos as esperanças que me animaram durante a jornada, mas, também, o companheiro mais jovem, cujas atitudes e características tornam-no digno herdeiro e continuador do que de melhor existe na Força Aérea.

Devo dizer, logo, que a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) é o tema deste relato, mas a preocupação que me fez escrevê-lo ultrapassa, em muito, seus limites e espalha-se pelo grande conjunto do Ministério da Aeronáutica. Creio que você já sabe que a EPCAR teve o seu concurso de admissão cancelado, a partir de 1990; formou sua última turma, em 1992; abrigou o 7º ano do curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) da Academia da Força Aérea (AFA), em 1993 (até setembro); e, desde então, partilha com a AFA a incumbência de formar todos os nossos oficiais. Assim encontra-se interrompida a preparação de jovens para o CFOAv da AFA, missão tradicional da EPCAR, exercida por mais de 40 anos e a ela atribuída por força de lei ainda em vigor.

Se existe algo que também sabemos é que toda atividade é dinâmica por natureza. Não é por

outra razão que as Instituições, de tempos em tempos, realizam ajustes, a fim de acompanhar as novas exigências. Contudo, manda a prudência que tais modificações envolvam, no mínimo, criteriosa avaliação, principalmente em um cenário onde o tempo é abundante e os recursos escassos. Por isso mesmo, a grande maioria prefere as pequenas, frequentes, discretas e eficientes correções de rumo, em lugar de grandes, esparsas, dispendiosas, barulhentas e ineficientes guinadas, que só fazem tumultuar o processo, atrasar a caminhada e, não raro, obrigam-nos a recuar quase que imediatamente e, na maioria das vezes, são altamente desgastantes.

Pois bem, sem qualquer tipo de avaliação, por menor e precária que fosse, decidiu-se cancelar o concurso de admissão de 1990 (e posteriores) à EPCAR, sob o argumento



ministerial de que "a Nação não mais suportava o encargo de manter a Escola" (sic). Sem saber que tipo de pesquisa deu origem a tal afirmação, talvez seja lícito imaginar que ela tenha sido fruto do clima de acaalamento instaurado no início do governo Collor. Em uma injustificável inversão de prioridades, após a interrupção, estudar-se-ia o que fazer com ela (fechar suas portas foi uma das soluções?), enquanto a última turma, que havia ingressado em 1990, iria realizando seu curso, a se completar em 1992.

Mas isso não é nada, caro companheiro. Passado algum tempo, o próprio Ministro Sócrates sugeriu a transformação da EPCAR em um estabelecimento tipo Colégio Militar, voltado para as necessidades do Ministério da Aeronáutica. Apenas e somente para melhor entendimento, o Ministro abunhou sua idéia de "Colégio do Ar", não sendo obrigatória sua adoção. Sobravam condições para que se encontrasse uma denominação que livrasse nosso Ministério do desconforto de ter em sua estrutura uma organização, principalmente de ensino, que atendesse pela sigla "COAR", o que já seria lastimável, ou até "COLAR", o que seria então desastroso. O Ten.-Brig. Lino Pereira, na época à frente do Departamento de Ensino (DEPENS), optou pelo nome "Colégio do Ar" e pela sigla "COAR", pelo menos a de menor carga comprometedora.

Como você pode imaginar, as dificuldades de fazer funcionar o "COAR" em uma cidade com as características de Barbacena logo foram vislumbradas, e a idéia foi descartada pelo próprio autor da sugestão. Assim, voltou-se à estaca zero — é espantoso, mas não se sabia o que fazer com aquele patrimônio que, a pretexto de ministrar o ensino de 2º Grau, tradicional e reconhecidamente um das melhores do país, cuidava de preparar ética, moral, física e militarmente as futuras oficiais da Força Aérea. Você sabe muito bem que, no dizer da esmagadora maioria das jovens que por lá

passaram, a EPCAR sempre funcionou como uma verdadeira escola de cidadania.

Esperando que a sua capacidade de espartar-se ainda não esteja esgotada, saiba que, ao aproximar-se o final de 1992 e com ele a formatura da última turma, ainda não se sabia que destino dar à EPCAR. Esta, que fora uma ótima solução nas últimas quarenta e poucas anos, transformara-se, sem razão palpável, em um difícil e complicado problema. Nesse ponto, o Ministro Sócrates voltou à cena e interferiu de maneira surpreendente, decidindo transferir o 1º ano do CFDAv, da AFA para a EPCAR, o que significou a permanência da última turma, agora de cadetes, em Barbacena, por mais um ano (até setembro de 1993). Aliás, esses jovens viveram uma experiência "singeneris": em um ano, na qualidade de alunos, foram veteranos sem calouras; no ano seguinte, já cadetes, transformaram-se em calouras sem veteranos. Além disso, a turma garantiu seu lugar nas anais históricas da Força Aérea — foi a primeira e provavelmente a única, a realizar o 1º ano do CFDAv em Barbacena. Isso tudo sem contar com os naturais transtornos e possíveis sequelas resultantes de tão inusitada providência.

Por outro lado, e em paralelo, o Ministério via avolumar-se o problema referente à retomada da formação dos seus oficiais especialistas, Quadro em gradual processo de envelhecimento e extinção desde o fechamento da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EDEC), em Curitiba (parece que também não houve previsão a respeito das consequências da iniciativa). Ao perceber-se da emergência, o Ministério fez com que o preparo daqueles oficiais fosse dividido entre o Instituto de Proteção ao Voo (IPV), em São José dos Campos, e o de Logística da Aeronáutica (ILA), em Cumbica, numa solução paliativa, uma vez que a missão das duas Organizações não incluía tal atividade. Nesse ponto não foi necessária grande elaboração mental para que se pensasse na lógica utilização dos ociosos

recursos humanos e materiais da EPCAR para voltar a fazer o que já era feito, e muito bem feito, em Curitiba. Ainda assim, pessoal e instalações ficariam subutilizadas. Dai, tocado por súbita inspiração, alguém lembrou que seria uma boa providência reunir em um só local a formação de todas as oficiais cujo preparo não fosse encargo da AFA. E assim, na gestão do Ministro Lobo, a EPCAR deixou de preparar jovens para o CFDAv da AFA e passou, em um processo de mudança pleno de opiniões pessoais e carente de planejamento, a ser responsável pela formação de todas as oficiais da Aeronáutica, exceto as das Quadras de Aviadores, Intendentes e de Infantaria da Aeronáutica.

Nas mais de quarenta anos de experiência vivida pela EPCAR, você sabe que teve a oportunidade de participar, efetivamente, por cerca de 3 anos, exatamente o período que engloba todas essas ocorrências. Vai daí que pude fazer inquestionáveis constatações, as quais exigem alguns comentários pertinentes e esclarecedores:

1) A EPCAR nasceu em 1949, em consequência de um fracassado concurso de admissão à Escola de Aeronáutica, no qual somente um candidato logrou aprovação. Em vista disso, o Ministério instituiu o Curso Preparatório e, achando pouco, criou logo em seguida, através de lei federal, a Escola Preparatória, no intuito de melhorar o nível das que buscavam a Força Aérea. O documento legal assim definiu a missão do novo estabelecimento: "preparar jovens para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFDAv) da Escola de Aeronáutica";

1a) Veja você, se naqueles idos de 1940, as jovens precisavam de melhor preparação para ingressar na Escola de Aeronáutica, que dirá hoje, época em que o sistema educacional perdeu em competência e disposição para dedicar-se à formação no mais amplo sentido do termo. Além disso, o país modificou-se e, em consequência, fez surgir um outro ponto digno de nota — a origem das candidatas,

antes situada, para a grande maioria, na classe média, deslocou-se lentamente para uma faixa que emergava na Força Aérea excelente oportunidade de ascensão social, para si e para a família, não só pelas vencimentas (ainda eram dignas), mas também pelo "status". Quer dizer, se a EPCAR não existisse, este seria o momento ideal para criá-la;

2) Um estudo realizado pela Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA) mostra que a participação média das custas globais da EPCAR nos custos globais do Ministério, no período 1985/89 foi de 1,09% (um virgula zero nove por cento). No mesmo período, a participação da Escola nos custos globais do Departamento de Ensino (DEPENS) foi de 13,19% (treze virgula dezenove por cento). Além disso, a SEFA concluiu que a participação média da EPCAR nos custos das estabelecimentos de ensino, no quinquênio considerado, foi de 12,14% (doze virgula quatorze por cento);

2a) Pelo que se observa, embora tenha sido citada na época, a contenção de despesas não foi a razão principal que levou à interrupção das atividades da EPCAR, pois nem os percentuais acima, nem outras dadas quaisquer influenciaram na decisão tomada em 1990. Ainda hoje, continuamos a ignorar se o gasto (em se tratando de ensino, o termo investimento soa melhor) com a EPCAR era muito, pouco ou na medida certa;

3) Pode parecer coincidência, mas as três Forças Armadas criaram suas instituições preparatórias praticamente na mesma época (década de 40). Na atualidade, a Marinha mantém seu Colégio Naval cumprindo a missão na forma originalmente concebida para todas (curso de 2º Grau em três anos), enquanto o Exército reduziu o curso da sua Escola Preparatória (Es PCE) para um ano (3º ano do 2º Grau). O Ministério da Aeronáutica simplesmente fechou as portas da EPCAR;

3a) Podemos perceber que as Forças

Armadas concluíram, quase ao mesmo tempo, que os estabelecimentos de 2º Grau então existentes não atendiam por completo às exigências de ampla formação desejadas para o futuro das Instituições. Isto significa que, em condições similares, Marinha, Exército e Aeronáutica agiram de forma semelhante. Passadas 40 anos, não obstante as condições serem devidamente similares para as três Forças, porém em um contexto bastante deteriorado, Exército e Força Aérea optaram por posturas diferentes. Esse ponto suscita, naturalmente, uma curiosidade: qual das três soluções oferece melhores resultados? Pelo que conhecemos da nossa cultura, completamente avessa a comparações desse tipo, morreremos na ignorância, o que é uma pena;



O Corpo de Alunos desfila garbosamente durante cerimônia militar.

4) Em toda a sua existência, de cada 100 (cem) alunos matriculados na EPCAR, 65% (sessenta e cinco por cento), em média, tiveram acesso à Escola de Aeronáutica/Academia da Força Aérea, ficando a grande maioria das restantes 35% (trinta e cinco por cento) reprovados por conta da inspeção de saúde, com destaque para o rigor do exame oftalmológico;

4a) Assim, não havia como escapar do aproveitamento médio de 65% na transição da EPCAR para a Escola de Aeronáutica/AFA. Aliás, muita gente que se manifestou no período de fechamento da Escola, desconhecia não só esse número, como vários outras dadas.

Mas, conferir mais qualidade ao aluno, sempre esteve ao alcance do Ministério, caso este adotasse a norma de colocar recursos humanos qualificados para a nobre tarefa, em lugar de fazer da Escola, em determinados períodos, abrigo para alguns militares rejeitados por motivos políticos e até disciplinares. Da mesma maneira que eu, você deve ter conhecido figuras cuja presença em um estabelecimento onde se moldava o futuro da Força causava, no mínimo, enorme estranheza;

5) O último concurso de admissão à EPCAR, realizado em 1989, atraiu cerca de 22.825 (vinte e dois mil oitocentas e vinte e cinco) candidatas, o que significava 152 (cento e cinquenta e dois) pretendentes para cada uma das 150 (cento e cinquenta) vagas. Para 1990, a Escola já trabalhava com a previsão de 27.000 (vinte e sete mil) candidatas;

5a) Mesmo levando-se em conta o crescente desinteresse pela carreira militar, nas últimas tempos da vida nacional, o universo de candidatas mostrava-se cada vez mais amplo e propício o bastante, para uma rigorosa seleção das futuras Quadras de oficiais aviadores, com as jovens ainda em uma idade em que o idealismo é forte o suficiente, para contrabalançar possíveis interferências de ordem pecuniária ou social;

6) Você, caro companheiro, que tem acompanhado a saga da EPCAR, sabe que numerosas foram as tentativas visando à desativação da EPCAR. Por mais estranho que possa parecer, não se conhece um único estudo a respeito do assunto, o que resolveria, de uma vez por todas, o cíclico problema;

6a) Desse modo, não há como deixar de pensar que talas as vezes em que a EPCAR viu ameaçada sua missão, o argumento principal não tinha outra força senão a do "tradicional" "eu acho". A diferença é que, nas vezes anteriores, a falta de argumento inibia qualquer pravitência mais drástica. Mas de qualquer maneira, cada ameaça gerava razão e turbulência no processo de ensino, perturbação essa

de difícil mensuração, mas de fácil percepção;

7) A capacidade da EPCAR já permitiu abrigar cerca de 1.200 (mil e duzentas) alunos graças a uma infra-estrutura digna de menção, na qual pontificava um Corpo Docente competente e responsável pela formação de gerações de oficiais aviadores e civildades;

7a) Com tudo isso, chega a ser estorrecedor que, ao ser lavrada a sentença de morte da EPCAR, pouquíssimas vozes se fizeram ouvir ante o fato de privar-se o Ministério da Aeronáutica e a Nação de um patrimônio histórico-cultural que até os mais afastados do problema sabem ser fundamental nesses tempos de completa indigência educacional.

Pois bem, você já deve ter conhecimento de que o nosso Ministério abriu inscrições para o concurso de admissão à EPCAR, visando ao ingresso de alunos no 3º ano do Curso Preparatório em 1996. Nesse ponto, é até natural que caiba um certo espanto, pois não faz nem três anos que a Escola formou sua última turma de alunos (1992). As perguntas são quase automáticas. O que aconteceu para se reformulasse uma decisão tomada há tão pouco tempo? Qual das duas providências foi adotada sem a devida precaução, representada por um exame completo do tema? Nessa altura devo dizer que tanto o fechamento quanto a próxima reabertura não contaram com o respaldo de qualquer estudo, por mais ligeiro que fosse. É bem verdade que o retorno parcial da EPCAR à sua missão original, inegavelmente, um fato positivo. No entanto, a inexistência de uma definição a respeito pode gerar uma situação indesejável: o próximo Ministro pode "achar" que a Escola, na sua configuração para de preparar jovens para o CFA ou AFA, seja perfeitamente dispensável e resolva fechá-la. Esse processo, que pode ser denominado de movimento pendular do "achismo", é nocivo e altamente dispendioso, embora, até hoje, talvez para evitar péssimas surpresas, ninguém tenha feito a conta. E convenhamos, uma escola funcionar sob permanente ameaça não constitui

o melhor das incentivos para o ensino.

Além disso, tais idas e vindas, que já estão se tornando corriqueiras, devem causar estranheza ao longo da hierarquia, transmitindo a ideia de que o Ministério da Aeronáutica, já ultrapassadas seus 50 anos de existência, ainda não resolveu que tipo de formação deve dar a seus futuros chefes e líderes.

Mas, o que aconteceu com a EPCAR e a EDEIC, serve, apenas, de bom motivo para a preocupação maior citada lá no início desta carta, substanciada pela possibilidade de que outros assuntos, tão sérios quanto este, mereceram ou venham a merecer tratamento similar.

Dai uma indagação que deve ter surgido, também, na sua mente: que razões têm levado nosso Ministério a abdicar das excelentes, confortáveis e transparentes ferramentas criadas e aperfeiçoadas para ajudar a resolver problemas? As respostas, caso existam, devem ser totalmente insatisfatórias. Os verdadeiros motivos devem estar nas mãos de uns poucas eleitas. Nem eu, nem você, temos a coragem de imaginar que o método para resolução de problemas, há longo tempo constante do currículo da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), tenha única e exclusivamente fins didáticas e ocupacionais. Muito menos ousamos supor que a formação das futuras chefes e líderes da Força Aérea esteja a merecer um tratamento que possa ser classificado de leve. Também não devemos, nem de longe, pensar que o processo decisório esteja resumido à conjugação do verbo achar e que a concordância irrestrita esteja se transformando na mais apreciada virtude de alguns assessores.

Você se recorda que nos foi ensinado, desde o princípio, que decisões superiores não necessitam nem de explicações, nem de justificativas. Isso é verdadeiro até certo ponto, pois as nossas estabelecimentos de ensino têm toda a liberdade de programar exposições seguidas de debates com os responsáveis pelas várias segmentos do

Ministério da Aeronáutica. Assim sendo, tudo pode ser questionado, inclusive algumas decisões para as quais até as inteligências mais brilhantes não encontram razões lógicas. Nessas ocasiões, torna-se flagrante o desconforto de quem sabe à plataforma para enfrentar dúvidas e perguntas, contando, somente, com argumentos precariamente equilibrados sobre opiniões pessoais.

Estimado colega, além de desfilhar alguns dos muitos fatores relacionados com o problema, que certamente constariam de qualquer estudo a respeito do tema, o presente relato contém matéria digna de reflexão e atua como registro histórico de um determinado período vivido pela nossa Instituição, no qual o pensamento estratégico, o profissionalismo e o processo decisório apresentavam aspectos singulares.

Não é novidade para ninguém que construir leva tempo, pois exige a colocação cuidadosa de pedra sobre pedra. Destruir, ao contrário, não dura mais do que alguns segundos, seja por conta de um terremoto, seja por obra de uma assinatura. Sabe-se que a interrupção da atividade de certos organismos causa problemas sérios e, ao se dar a retomada, certas funções não readquirem a eficiência anterior.

Apesar de tudo, caro companheiro, continuo profundamente convencido de que só se corrige o que se ama e o que se critica; de que criticar é mais do que uma contribuição, constitui-se em um dever; e de que o progresso é fruto da discussão. Por conseguinte, todos temas de julgar aquilo que amamos e que nos afeta, segundo o nosso modo de ver, tão digno e respeitável quanto qualquer outro, e de opinarmos a respeito.

O importante não é absolutamente ser um inconformado, disposto a endireitar o mundo a ferro e fogo, mas um "Cavaleiro da Ideia", armado não de uma clava, mas de argumentos ponderáveis.

Um grande abraço.

Unlike

Uma assinatura definitiva para o marketing da sua empresa.

UNLIKE Sistemas de Marketing

(021) 266-7898

2º Tenente, tornando-se integrantes do Plano A (ALFA).

§ 1º Os associados que se pronunciaram contra sua integração ao Plano A foram conservados na antiga condição, ora denominado Plano Z (ZULU), em extinção, que entrou em vigor a partir de 01 de fevereiro de 1995.

§ 2º - Estes associados também podem optar, por escrito, pelo Plano B (BRAVO) ou C (CHARLIE), cumprindo as suas carências pela metade de tempo exigido para os novos sócios.

§ 3º - Os associados que passaram ao Plano A também cumprem as suas carências de acordo com o estabelecido no parágrafo anterior.

Art. 2º - Até 31 de dezembro de 1995 o FUNBESCA aceitará inscrições de novos sócios ou transferência de planos dos associados, daqueles que sejam maiores de 65 anos até 70, incompletos.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30º - A partir de 1º de janeiro do ano de 1998 o FUNBESCA só admitirá novos sócios no plano "C" e com idade limite de 40 anos, incompletos, os quais cumprirão a carência prevista no item "a" do Art. 15.

PARÁGRAFO ÚNICO - Em consequência, na data mencionada no "caput" do artigo ficarão sem efeito o Parágrafo Único do Art. 7º e os itens "b" e "c" do Art. 15.

Art. 31º - O Diretor, os Subdiretores e os Adjuntos do DEBECOOP são, obrigatoriamente, associados do FUNBESCA.

PARÁGRAFO ÚNICO - Os administradores das Empresas constituídas por capitais do FUNBESCA são, preferencialmente, recrutados entre os seus associados.

Art. 32º - Os contratos sociais de constituição de Empresas do FUNBESCA devem ser preliminarmente aprovados pela Diretoria do Clube.

Art. 33º - Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor do DEBECOOP ou, em última instância, pelo Presidente do CLUBE.

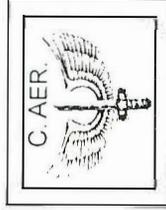
Art. 34º - Os documentos, os contratos, e os formulários próprios citados no presente regulamento são criados pelo DEBECOOP e aprovados pelo Presidente do CLUBE DE AERONÁUTICA.

Art. 35º - Este regulamento, aprovado pelo Presidente do CLUBE DE AERONÁUTICA, em caráter provisório, através da Portaria nº 13 de 31.08.95 publicada no Boletim Interno nº 11 de 10.09.95, está em vigor a partir de 01 de setembro de 1995 e até que o Conselho Deliberativo delibere sobre o mesmo.

Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1995

MaJ Brig Ar RR OCTÁVIO MONTEIRO DE ARAÚJO
Presidente

CLUBE DE AERONÁUTICA



DEPARTAMENTO BENEFICENTE



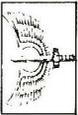
"FUNBESCA"

Fundo Beneficente dos Sócios do Clube de Aeronáutica



REGULAMENTO PROVISÓRIO

1995



Clube de Aeronáutica

PORTARIA Nº 13/Pres., 31 de agosto de 1995

O Presidente do Clube de Aeronáutica, no uso de suas atribuições e tendo em vista o contido no art. 79 de seu Estatuto,

RESOLVE

I - Em caráter provisório, aprovar e colocar em vigor, a partir de 01 de setembro de 1995, o REGULAMENTO DO FUNDO BENEFICENTE DOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA - FUNBESCA, até que o mesmo seja apreciado e decidido pelo Conselho Deliberativo deste Clube.

Maj Brig Ar RR - OCTÁVIO MONTEIRO DE ARAÚJO

Presidente

ANEXO DA PORTARIA Nº 13/PRES.
DATADA DE 31.08.95

REGULAMENTO DO
FUNDO BENEFICENTE DOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA
(FUNBESCA)

CAPÍTULO I

DO FUNBESCA E DE SEUS FINS

Art. 1º - O FUNDO BENEFICENTE DOS SÓCIOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA, doravante designado FUNBESCA, é uma entidade fechada de seguridade social, sem fins lucrativos, destinada a prestar aos seus associados, exclusivamente sócios do CLUBE DE AERONÁUTICA, assistência mútua, proporcionando-lhes as seguintes modalidades de benefícios e facilidades:

§ 2º - Na lista de espera de FINABENS os contemplados serão definidos pela pontuação obtida pelo associado e por sorteio, alterando-se nesta ordem até o máximo de 6 (seis) financiamentos mensais.

§ 3º - A partir do 7º (sétimo) financiamento mensal os demais contemplados serão definidos somente por sorteio.

§ 4º - A pontuação de que trata o § 2º é composta por dois componentes, da seguinte forma:

a) A cada contribuição mensal paga, até o mês anterior, soma-se 1 ponto;

b) A cada dia de inscrição na lista de espera, até o último dia do mês anterior, soma-se 1 ponto.

c) No caso de empate em pontos, de 2 (dois) ou mais associados, o desempate se fará na seguinte seqüência:

1. Maior tempo de sócio no FUNBESCA ou antigo Departamento Beneficente;

2. Maior tempo de sócio do CLUBE;

3. Maior tempo de inscrição na própria lista de espera.

§ 5º - Ao sorteio concorrerão todos os inscritos na lista de espera até o último dia útil do mês anterior ao evento, desde que não tenham o estabelecido no Art. 22.

Art. 24º - Enquanto vigente um contrato de ACORDO ou FINABENS, o associado não poderá inscrever-se para outro.

Art. 25º - O DEBECOOOP fará constar no contrato as taxas administrativas e beneficentes que incidirão sobre os respectivos ACORDOS ou FINABENS, além de outras condições que se fizerem essenciais.

Art. 26º - Os demais benefícios oferecidos pelo FUNBESCA, de acordo com o Art. 1º são definidos em contratos ou outros documentos próprios e específicos.

CAPÍTULO VI

DAS DESPESAS DO FUNBESCA

Art. 27º - As despesas do FUNBESCA compreendem:

a) Pagamentos dos PEFALÉ;

b) Pagamentos dos PEMVIDA;

c) Pagamentos dos direitos do SOLGRAÇA;

d) Aporte de capitais as empresas por ele criadas quando do interesse do FUNBESCA e de seus sócios;

e) Aporte de capitais para empreendimentos imobiliários;

f) Outros custos decorrentes de suas necessidades operacionais, de comunicação e administrativas.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 28º - Os associados do antigo Departamento Beneficente até 1º de fevereiro de 1995, automaticamente passaram a contribuir com um valor igual a 5% do saldo do

c - Para inscritos com a idade entre 55 e 65 anos, incompletos:

- Após cada período de 12 meses de contribuições incorpora 10% do valor do pecúlio, até o limite de 100%.

§ 1º - Quando o associado optar pela mudança de planos, ao iniciar-se o pagamento da nova contribuição recomença nova contagem de carência para que o beneficiário faça jus ao novo PEFALE.

§ 2º - Neste caso, enquanto não ocorrer os prazos estipulados no presente artigo, o valor do PEFALE devido é o do plano anterior, acrescido das diferenças de contribuições pagas no período em causa.

(Veja tabela no APÊNDICE A)

Art. 16º - O valor total das contribuições mensais pagas pelo associado que, ao falecer, não tenha cumprido o mínimo de 12 pagamentos, será restituído ao seu beneficiário instituído.

PARÁGRAFO ÚNICO - A restituição será feita através de formulário próprio e sempre considerando como valor básico para o cálculo da quantia a ser restituída a mensalidade atualizada do mês do óbito.

Art. 17º - O PEFALE legado a menores de idade só serão pagos mediante ordem judicial, em valor atualizado pela mensalidade do mês em que ocorrer o pagamento.

Art. 18º - Na falta de beneficiário instituído, por morte antecipada, sem que o associado tenha atualizado sua declaração de beneficiário, o pecúlio será pago a seu(s) herdeiro(s) natural(is), de acordo com a legislação em vigor.

Art. 19º - Do PEFALE será descontado o valor de dívidas porventura deixadas pelo associado com o Clube de Aeronáutica.

Art. 20º - O PEFALE, não reclamado dentro do prazo máximo de dois anos, contados da data do óbito do associado, prescreve e reverte em favor do próprio *FUNBESCA*.

Art. 21º - Além do PEFALE, o associado poderá inscrever-se nos planos *PEMVIDA* e *SOLGRAÇA* do *FUNBESCA*, os quais têm suas bases e características estabelecidas em documentos próprios.

CAPÍTULO V

DOS DEMAIS BENEFÍCIOS

Art. 22º - O *FUNBESCA* proporciona a seus associados, em dia com suas obrigações e que já tenham pago um mínimo de 24 contribuições mensais, a oblação de *ACORDOS* ou *FINABENS* cujos valores e condições para pagamentos são definidos em formulários próprios ou contratos específicos.

PARÁGRAFO ÚNICO - Aos associados da categoria de sócios efetivos do Clube basta ter pago um mínimo de 06 contribuições mensais para a oblação do previsto no "caput" do artigo.

Art. 23º - Caso não haja possibilidade financeira para atendimento imediato do *ACORDO* ou *FINABENS* ao associado, o mesmo será inscrito em listas de espera que obedecerão rigorosamente as prioridades definidas nos parágrafos deste Artigo.

§ 1º - Na lista de espera de *ACORDOS* se obedecerá unicamente a prioridade do número que o associado nela receber ao inscrever-se.

a) Pecúlio-falecimento—PEFALE— em favor de beneficiário instituído,

b) Pecúlio-em vida—PEMVIDA— em favor do próprio,

c) Acordos de uso de recursos financeiros—ACORDOS— definidos em documentos próprios;

d) Serviços de assistência sanitária e de lazer;

e) Financiamentos para aquisição de bens móveis duráveis - *FINABENS* - definidos em documentos próprios;

f) Aquisição de bens de consumo, diretamente ou através de contratos específicos;

g) Participação em planos: "solidários na graça e na desgraça"—*SOLGRAÇA*;

h) Aquisição de produtos ou serviços, a preços menores do que aqueles praticados no mercado, comercializados por Empresas constituídas com capitais próprios do *FUNBESCA*;

i) Quaisquer outros tipos de financiamentos de interesse dos associados, inclusive da casa própria, através de acordos específicos.

§ 1º - O *FUNBESCA* é administrado pelo *CLUBE DE AERONÁUTICA* através de seu Departamento Beneficente-Cooperativo (*DEBECOA*).

§ 2º - O patrimônio do *FUNBESCA* é propriedade exclusiva de seus associados, sendo autônomo, livre e desvinculado do *CLUBE DE AERONÁUTICA* que apenas o administra, mediante uma recompensa através da cobrança de uma taxa administrativa, definida em documentos específicos.

§ 3º - As obrigações assumidas pelos administradores do *FUNBESCA* não são impúlicáveis, isolada ou solidariamente, aos seus membros.

§ 4º - Nenhum ônus de seguridade poderá ser criado, majorado ou estendido no *FUNBESCA*, sem que, em contrapartida, seja estabelecida a respectiva receita de cobertura, exceto o contido no art. 13 deste regulamento.

§ 5º - O *FUNBESCA* poderá incumbir-se da prestação de outros serviços assistenciais, desde que as operações sejam custeadas pelos próprios sócios, pelo menos parcialmente.

Art. 2º - O *FUNBESCA* reger-se-á pelo ESTATUTO DO CLUBE DE AERONÁUTICA, pelo presente regulamento, bem como por outros instrumentos que forem aprovados pelos órgãos competentes de sua administração, respeitados os dispositivos legais, regulamentares ou normativos emanados do poder público.

Art. 3º - A natureza do *FUNBESCA* não poderá ser alterada, nem suprimidos seus objetivos primordiais.

Art. 4º - O prazo de duração do *FUNBESCA* é indeterminado.

CAPÍTULO II

DO PATRIMÔNIO E FONTES DE RECURSOS

Art. 5º - O patrimônio do *FUNBESCA* é constituído pelo seu capital, em títulos ou moeda, e bens móveis ou imóveis.

§ 1º - O Patrimônio do *FUNBESCA* é fundamentalmente destinado a prover os recursos necessários aos pagamentos dos pecúlios especificados neste regulamento.

§ 2º - Além das contribuições mensais de seus associados, o *FUNBESCA* tem co-

no fonte adicional de recursos financeiros:

- a) Os donativos realizados pelos seus membros em retribuição a benefícios recebidos;
 - b) Os lucros líquidos recebidos das empresas constituídas por capitais próprios do *FUNBESCA*;
 - c) Os resultados financeiros obtidos da administração dos PEMVIDA;
 - d) Os resultados financeiros obtidos da administração dos SOLGRAÇA;
 - e) Das reversões previstas no Art. 20, e
- f) De eventuais subvenções ou donativos realizados por terceiros, pessoas físicas ou jurídicas.

CAPÍTULO III

DOS ASSOCIADOS

Art. 6º - Todos os sócios efetivos e contribuintes do *CLUBE DE AERONÁUTICA*, em dia com suas obrigações estatutárias, podem inscrever-se como associados do *FUNBESCA* para habilitar-se aos seus planos de benefícios e as facilidades que ele produz.

§ 1º - As carências são definidas pelo Art. 15 e outras condições essenciais estão estabelecidas no formulário de inscrição, nos contratos e na declaração de beneficiários.

§ 2º - A declaração de beneficiário é assinada, obrigatoriamente, pelo associado, pelo Diretor do *DEBECOP* ou Subdiretor Beneficente e por duas testemunhas.

§ 3º - Não há remissão de sócios no *FUNBESCA*.

Art. 7º - Para admissão como associado do *FUNBESCA* é necessário o preenchimento do formulário de inscrição e da declaração de beneficiário instituído, além da apresentação do documento de identidade e carteira de sócio do Clube.

PARÁGRAFO ÚNICO - Os sócios admitidos após 1º de fevereiro de 1995 só podem integrar os planos B e C, previstos no § 1º do Art. 13 deste Regulamento.

Art. 8º - As contribuições mensais dos associados variam em função do soldo de 2º Tenente, sendo seus percentuais estabelecidos de acordo com o plano escolhido, previsto no § 1º do Art. 13 deste Regulamento.

Art. 9º - São deveres dos associados:

1 - Manter-se em dia com suas obrigações pecuniárias assumidas com o *DEBECOP/FUNBESCA*;

2 - Manter atualizada sua declaração de beneficiário instituído;

3 - Comunicar qualquer alteração em seu endereço ou telefone.

Art. 10º - O associado que atrasar o pagamento de sua contribuição mensal por mais de três meses, consecutivos ou não, fará com que seu beneficiário perca o direito ao seu PEFALÉ.

§ 1º - Se quitar seu débito, sua reabilitação estará sujeita a uma nova carência de seis meses, após o que será o sócio reintegrado ao seu posicionamento anterior.

§ 2º - A inadiplência superior a seis meses determinará a exclusão do associado sem direito a quaisquer restituições de valores pagos anteriormente.

Art. 11º - O associado eliminado no quadro social do Clube, automaticamente será

excluído do *FUNBESCA*, perdendo todos os seus direitos, mas sendo obrigado a saldar os compromissos porventura assumidos, de acordo com o estabelecido no item X do Art. 13 do ESTATUTO DO CLUBE DE AERONÁUTICA.

CAPÍTULO IV

DOS PECÚLIOS

Art. 12º - Todo associado do *FUNBESCA* tem o direito de legar um PEFALÉ a um ou mais beneficiários, conforme sua manifestação de vontade na sua declaração de beneficiário instituído.

PARÁGRAFO ÚNICO - Os beneficiários instituídos como reservas só poderão atingir a titularidade do benefício em caso de morte do titular instituído pelo associado.

Art. 13º - O montante do PEFALÉ é igual ao produto do valor da Contribuição mensal multiplicada por um número "n", nunca inferior a 250 ou superior a 1.500, o qual será definido anualmente pelo Presidente do CLUBE, em função do patrimônio acumulado pelo *FUNBESCA*.

§ 1º - Inicialmente, a partir de 1º de fevereiro de 1995, são os seguintes planos de PEFALÉ:

PLANOS	BASE DAS CONTRIBUIÇÕES	VALORES DOS PECÚLIOS
Z (ZULU) (em extinção)	0,5% do soldo - 2º Ten	0,5% soldo - 2º Ten x 300
A (ALFA)	5% do soldo - 2º Ten	5% soldo - 2º Ten x n
B (BRAVO)	10% do soldo - 2º Ten	10% soldo - 2º Ten x n
C (CHARLIE)	20% do soldo - 2º Ten	20% soldo - 2º Ten x n

§ 2º - O número "n", inicialmente igual a 250, definido anualmente, poderá ser igual ao do ano anterior mas nunca abaixo.

Art. 14º - Quando o número "n" atingir o valor igual ou superior a 500 ensejará ao sócio que já houver contribuído com a sua 500ª mensalidade a possibilidade de receber em vida, mediante requerimento de próprio punho, 50% do PEFALÉ destinado ao seu beneficiário.

§ 1º - Ocorrendo este fato, o beneficiário do sócio em causa passa a ter direito a apenas 50% do PEFALÉ que lhe foi legado.

§ 2º - A data do pagamento desta antecipação é sujeita a disponibilidade de caixa do Fundo e autorização expressa do Presidente do CLUBE, não podendo exceder a 90 dias do dia do requerimento.

Art. 15º - O direito ao PEFALÉ obedecerá aos seguintes prazos de carência e valores:

a - Para inscritos com a idade de até 40 anos, incompletos:

1 - Após 12 meses de contribuições: 33% de pecúlio;

2 - Após 24 meses de contribuições: 66% do pecúlio;

3 - Após 36 meses de contribuições: 100% do pecúlio.

b - Para inscritos com idade entre 40 e 55 anos, incompletos:

- Após cada período de 12 meses de contribuições incorpora 20% do valor do pecúlio, até o limite de 100%.

fatos & gente

O Funeral de um Herói

O céu estava azul. A tarde primaveril daquele 12 de outubro de 1995, final de década deste século, certamente estava regida por um São Pedro bem-humorado.

Estávamos nas aléas do São João Batista: amigos da Ativa e da Reserva, familiares e outras pessoas gradas. Acompanhá-vamos um Cortejo Fúnebre e notamos que havia um Pelotão de Funeral tomando posição. A seguir, ouvimos as descargas com o tradicional: —“Carregar, apontar, fogo!”. Era a ação do III COMAR, na derradeira homenagem a um Herói da Campanha da Itália. Muito justo.

De repente, como num passe sincronizado, riscam o céu quatro caças supersônicos da Base Aérea de Santa Cruz, sobrevoando o Campo Santo, na última homenagem dos “Caçadores” de hoje ao “Caçador” de ontem. Não há dúvida, as 68 sortidas de guerra feitas nos idos de 44 e 45, por este autêntico herói dos combates, nos céus da velha Itália, têm de ser solenemente reverenciadas.

O ruído dos caças cessou e, como numa seqüência perfeita, ouvimos os acordes do derradeiro Toque de Silêncio. Como é universal esse Toque de Silêncio! Como é significativo, quando se sepulta um herói!... Estávamos todos emocionados.

“Descanse em paz, Brigadeiro-do-Ar Paulo Costa! Uma vida inteira dedicada ao serviço da FAB e do Brasil”.

Walter Felio Tavares — Maj.-Brig. Ref.



Tenente Paulo Costa, quando equipava um P-47 do 1º Grupo de Caça, na Itália.

Semana da Asa 1995

Este ano, como parte dos eventos alusivos à Semana da Asa, o Clube de Aeronáutica abriu as portas do seu “Espaço Cultural” para a realização do Salão: “SEMANA DA ASA - 60 ANOS”.

Com trabalhos versando sobre o tema “motivos aeronáuticos”, a mostra esteve bastante concorrida, tendo como resultado final os seguintes ganhadores:

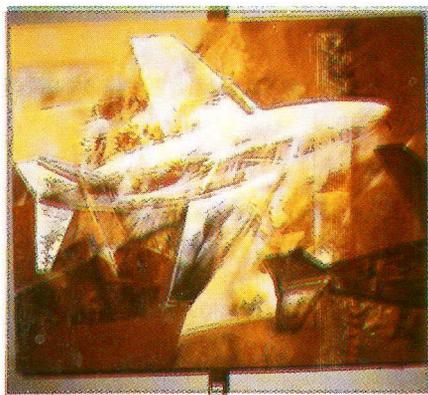
— Medalha de Ouro e “Prêmio-Viagem”:

José Roberto Gonçalves, com o trabalho: “ALEGRIA”;

— Medalha de Ouro:

Tieka Kurchoff, com o trabalho: “HARRIER II, o caça multimissão”.

O “Prêmio-Viagem”, oferta da “SKYJET” — Brasil, constou de duas passagens aéreas a CANCUN / MÉXICO.



Acima: “Alegria”, de José Roberto Gonçalves.

Ao lado: “Harrier II, o caça multimissão”, de Tieka Kurchoff.





Piloto da Transbrasil é eleito Presidente da Organização Ibero-americana de Pilotos — O.I.P.

O Comandante Francisco José Tomaz, piloto de Boeing 767 da TRANSBRASIL, foi eleito presidente da O.I.P. — Organização Ibero-Americana de Pilotos — entidade que congrega 8.500 pilotos de linhas aéreas de 19 países.

É a primeira vez que um piloto brasileiro é escolhido para presidir essa organização internacional, entidade criada há 21 anos para unir os aviadores de língua hispânica e portuguesa, com o objetivo de garantir que a profissão seja exercida em condições justas de trabalho e elevado nível técnico.

Sob a coordenação do Dr. Gilson Fernandes Tavares, foi encerrado, no INCAER, o Curso de Perícia Técnica Judicial. A turma, de número 56, foi composta por oficiais da Aeronáutica, médicos, advogados e economistas.



O representante da Bombardier, Diretor para as Américas, David Mackenzie, fez a entrega ao Ten.-Brig. Moreira Lima, Diretor do INCAER — Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica — de uma placa em comemoração ao Prêmio Santos-Dumont de Jornalismo.

Além da Bombardier, as seguintes empresas também patrocinam o Prêmio: Boeing, Brasil Central, Celma, Pratt & Whitney, Rio-Sul, Taba, Tam, Transbrasil, Varig e Vasp.

APÓS TRABALHAR

POR QUASE 35 ANOS COM AS

COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS

TEMOS ALGO A DIZER:

É UM BOM COMEÇO.



BOEING

TÃO CERTO QUANTO UM DIA DEPOIS DO OUTRO



SP/FORTALEZA - RJ/FORTALEZA SP/RECIFE - RJ/RECIFE NO DIA SEGUINTE...

NADA COMO UM DIA DEPOIS DO OUTRO. A ITAPEMIRIM CONHECE MUITO BEM ESSE PROVÉRBO, AFINAL, ELA PRECISA APENAS DE UM DIA PARA COLOCAR TUDO NO SEU DEVIDO LUGAR. UM SERVIÇO TÃO CERTO QUE CONTA COM UMA GARANTIA INÉDITA: SE A SUA CARGA NÃO ESTIVER NO DESTINO NO PRAZO COMBINADO, A ITAPEMIRIM DEVOLVE SEU DINHEIRO.

A ITAPEMIRIM É A PRIMEIRA EMPRESA DO SETOR A OFERECER ESSA GARANTIA. E POR UM MOTIVO SIMPLES: UTILIZAMOS O SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM NOSSAS OPERAÇÕES, REUNINDO OS MODAIS AÉREO E TERRESTRE. PARA ISSO POSSUIMOS UMA FROTA DE AVIÕES BOEING CARGUEIROS E MAIS DE 800 VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, ATUANDO EM PERFEITA HARMONIA,

ALÉM DE CONTARMOS COM TODOS OS EQUIPAMENTOS AEROPORTUÁRIOS E AINDA COM 43 TERMINAIS DE CARGAS, ENTRE ELAS O DE GUARULHOS-SP, O MAIOR DA AMÉRICA LATINA. TODOS ESSES TERMINAIS ESTÃO INTERLIGADOS ATRAVÉS DE UMA REDE DE COMPUTADORES, QUE FORNECEM RAPIDAMENTE AOS CLIENTES O "STATUS" DAS SUAS CARGAS.

QUANDO VOCÊ PRECISAR DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE PORTA A PORTA, FALE COM A ITAPEMIRIM CARGAS. NO DIA SEGUINTE VOCÊ NÃO TERÁ MOTIVOS PARA SE PREOCUPAR.



... OU SEU DINHEIRO DE VOLTA

 **ITAPEMIRIM**
CARGAS
TECNOLOGIA EM TRANSPORTES

LIGUE PARA 0800-162244 E SOLICITE FOLHETO COM INFORMAÇÕES DE RELAÇÃO DE PRAÇAS E CONDIÇÕES DE GARANTIA.