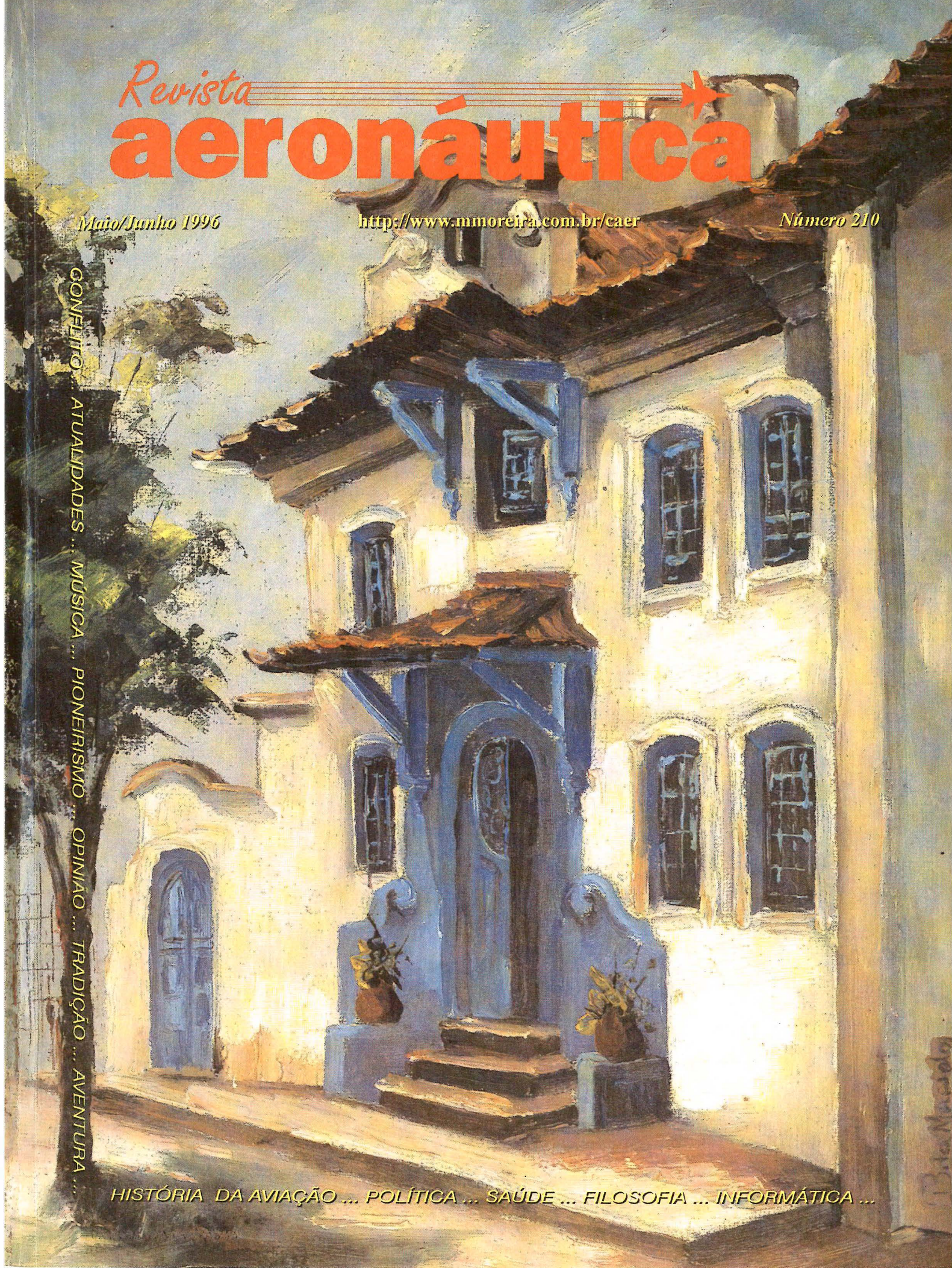
Revista
aeronáutica

Maio/Junho 1996 http://www.mmoreira.com.br/caer Número 210



CONFLITO ... ATUALIDADES ... MÚSICA ... PIONEIRISMO ... OPINIÃO ... TRADIÇÃO ... AVENTURA ...

HISTÓRIA DA AVIAÇÃO ... POLÍTICA ... SAÚDE ... FILOSOFIA ... INFORMÁTICA ...

Algumas das melhores empresas aéreas do mundo agora têm outra coisa em comum: elas voam com a Varig. Se isto é um orgulho para nós, é muito mais conforto para você.

Foi fazendo acordos com empresas estrangeiras que a Varig tem oferecido serviços cada vez melhores para seus passageiros. Agora você tem mais vôos para a Alemanha, Japão, Portugal, Suécia e Estados Unidos. Agora você tem mais horários e mais freqüências quando viaja para o exterior.

Só para dar um exemplo: pelo acordo Varig/Delta você pode ir por Atlanta para mais de 250 cidades dos Estados Unidos, Canadá e México, sem perda de tempo e com mais conforto.

Operando com aquelas empresas no Brasil e no exterior, a Varig também se torna mais eficiente, aprendendo, ensinando, trocando informações, ficando sintonizada com o que existe de mais moderno no mundo da aviação.

VARIG

Não são apenas os passageiros que querem voar com a Varig. As outras empresas aéreas também.

Y&R

página

"MINI MANUAL DO GUERRILHEIRO"- editado em 1969 - (Publicado no Brasil e traduzido em diversos idiomas)

O GRANDE DILEMA DO OVO E DA GALINHA

"A tendência dominante no Brasil é o abstracionismo"
(PIETRO MARIA BARDI, diretor do Museu de Arte de São Paulo, Abril 90)

Quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha? Quem de nós ainda não se viu diante dessa indagação, de um filho, ou de um neto, tão logo eles começam a tentar entender o mundo ao qual foram trazidos?

Essa pergunta é formulada a propósito de um tema sobre o qual muitas pessoas não têm clareza: a luta armada desencadeada pela esquerda radicalizada, nos anos 60 e 70, foi fundamentalmente uma reação à Revolução de Março de 1964, como uma grande parte da mídia, políticos, escritores e cientistas afirmam

Não. Não foi, como os fatos comprovam.

O projeto da luta armada foi anterior a 1964. Desde o início dos anos 60, a esquerda radicalizada vinha alimentando esse projeto, estimulado pelo exemplo da Revolução cubana. Isso sem falar das propostas de revolução armada que vinham de muito antes, na melhor tradição bolchevique, como o levante comunista de novembro de 1935.

No período de agosto de 1961 - quando o Presidente Jânio Quadros renunciou - a 31 de março de 1964, foi colocada em cheque, no Brasil, a ***"ordem institucional burguesa"***, segundo o jargão das esquerdas.

Ainda no Governo do Presidente JOÃO GOULART, já existiam grupos e organizações voltadas para essas formas de luta "mais avançadas":

- as Ligas Camponesas, mais tarde, em 21 de abril de 1962, efemeramente denominadas de Movimento Tiradentes, de FRANCISCO JULIÃO, são o exemplo mais nítido. Já em 1961, diversos integrantes das ligas foram mandados a Cuba receber treinamento militar, tão logo FRANCISCO JULIÃO regressou de uma viagem àquele país;
- a POLOP, Política Operária, foi uma organização constituída em 1961, agrupando elementos de várias tendências alternativas ao PCB, que se destacou por seu intenso trabalho de formação de quadros, já em maio de 1964, menos de 2 meses após a Revolução de Março, e que por sua vez adiantou-se aos acontecimentos que viriam marcar a dinâmica das esquerdas por quase uma década, tornando público um documento que definia a guerrilha e a luta armada como ***"o caminho a seguir"***;
- o PC do B, constituído em 1962, a partir de uma cisão no PCB;
- a Ação Popular, também constituída em 1962, exercia domínio indiscutível sobre a UNE e
- o Partido Operário Revolucionário Trotskista-Posadista, constituído na década de 50.

Nesse contexto, foi rápida a conversão das bases radicalizadas do Partido Comunista Brasileiro - "que estava no governo mas ainda não detinha o poder", como disse LUIZ CARLOS PRESTES, em entrevista, em Recife, em fevereiro de 1964 - à tática da luta armada.

Cerca de 700 militantes do PC Brasileiro, desde a década de 50 receberam treinamento político-ideológico na União Soviética e outros países do Leste-Europeu, e outros 250, dos grupos voltados para a luta armada, treinamento militar nas escolas do PC Cubano, em Cuba.

Entretanto, com exceção do "Projeto Araguaia"-colocado em prática pelo Partido Comunista do Brasil, na época seguidor dos ensinamentos contidos no ***livrinho vermelho*** de MAO-TSE-TUNG- cuja implantação teve início tão logo essa facção comunista desprendeu-se do PCB, em 1962, e passou a mandar militantes seus à China, para treinamento na Academia Militar de Pequim, nenhum grupo de esquerda chegou a reunir, jamais, as condições mínimas de infra-estrutura para a instalação do "Foco".

Os seqüestros de aviões e de diplomatas estrangeiros, os roubos de armas, de agências bancárias e até mesmo de residências, na busca de fundos para financiar o "Foco" e como propaganda armada para "estimular as massas", foram transformados em tática militar e viriam a consumir os principais quadros e dirigentes dessas Organizações, levando ao seu total desmantelamento no início dos anos 70.

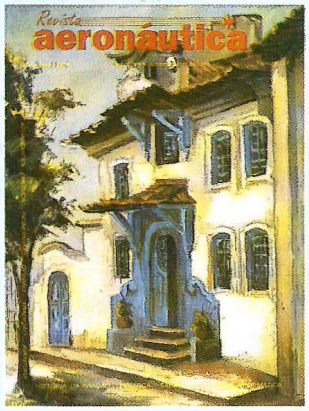
Em tudo isso, como é sabido, somente em meados de 1968, as FF AA, como instituição, viriam a ser acionadas para dar combate e erradicar a luta armada do território nacional. Recorde-se que a "Operação Bandeirantes", órgão voltado para o combate à subversão, vinculado ao II Exército, foi constituída em 29 de junho de 1969, e os CODI - Centros de Operações de Defesa Interna- somente em janeiro de 1970.

Como na Argentina, Uruguai e Chile, a luta contra o terrorismo desenvolveu-se sem doutrina, sem equipamento e sem dinheiro. A doutrina, o equipamento e o dinheiro foram substituídos pela imaginação, pelo desprendimento e pelo forte sentimento anticomunista de um punhado de companheiros, inclusive civis. Os procedimentos foram sendo ***inventados*** na medida das necessidades, face à rapidez com que os acontecimentos se sucediam. Cerca de 100 oficiais, sargentos e soldados das FF AA, policiais militares e civis, e alguns simples cidadãos, perderam a vida nesse combate.

Vidas preciosas foram perdidas, carreiras foram abreviadas, erros e injustiças foram cometidos - é verdade - muitas famílias ficaram sem seus chefes, mas aqueles que se engajaram na ***guerra suja*** nada reivindicam, nem mesmo compreensão.

A discussão acadêmica para descobrir, agora, mais de 30 anos depois de 1964, quem deu o primeiro tiro, não passa, como no caso do ovo e da galinha, de uma ***"masturbação sociológica"*** (royalties para o Ministro SÉRGIO MOTTA).

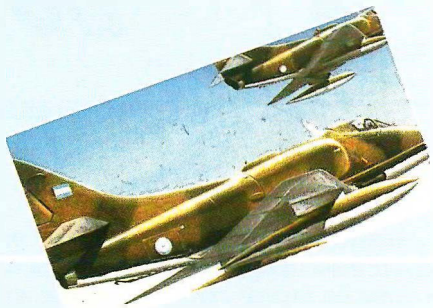
Os fatos estão aí. Que cada um tire suas conclusões.



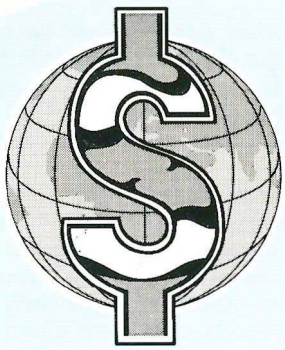
Nossa Capa:

"Hotel de Trânsito"
Sede Histórica do Clube de Aeronáutica
(Tela de Bita Macedo)

5 *Henrique Augusto Cruz Santos*
UM LADO DA MOEDA - I — Conflito

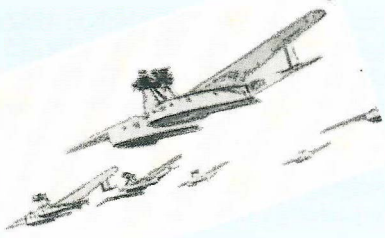


11 *Antônio Pinto*
A NOVA DESORDEM INTERNACIONAL - II — Atualidade



13 *Newton de Góes Orsini de Castro*
SEQÜESTRO — Opinião

15 *Aloísio Quadros*
LEGIÕES ALADAS SOBRE O MAR — Pioneirismo



20 *Ubirajara Carvalho da Cruz*
MAHLER E BEETHOVEN
A Alma e seus Contrários — Música

MAHLER

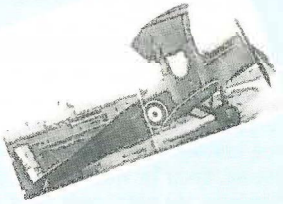
BEETHOVEN

Tradição

EPCAR

EPCAR "a volta para o futuro" 22

História da Aviação



O DH-4, Um Avião de Classe 24

História Política

Umberto de Campos Carvalho Netto

A GUERRA-FRIA - I 28

Recordação

Fortunato Câmara de Oliveira

HÁ CINQUENTA ANOS 31

Saudade

Danilo Paiva Álvares

AVIAÇÃO ROMÂNTICA 32

Aventura

Daniel Ariosto Portela

80 SEGUNDOS no INFERNO - II 33

Filosofia

Luiz Carlos Aliandro

ESTILO IDEAL DE VIDA 40

Informática

Lyse MC Moreira

INTERNET... Prazer em Conhecê-lo! 42

Seções

1 **O GRANDE DILEMA DO OVO E DA GALINHA**

BATE PAPO 44

AVIAÇÃO 48

Revista
aeronáutica
Mai/Jun Nº 210 1996

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Departamento Cultural:
Praça Mal. Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ
Cep 20021-200
Tel/Fax (021) 220-3691
Diretor-Editor:
Paulo Fernando Peralta
Secretaria:
Márcia Regina Galhardo
Colaboradores:
Octávio Júlio Moreira Lima
Everaldo Breves
Newton G. Orsino de Castro
P. Mendonça
Billy Kipp
Januário Sawczuk
Jore Longuiño
Aloísio Quadros
Araguaryno Cabreiro dos Reis
Antonio Pinto
Revisão:
Dirce Silva Brizida

DIRETORIA

Presidente
Maj.-Brig.-do-Ar R/R *Umberto de Campos Carvalho Netto*
1º Vice-Presidente
Brig.-do-Ar R/R *Guilherme Sarmento Sperry*
2º Vice-Presidente
Brig.-do-Ar R/R *Luiz Carlos Monteiro Baliu*
Departamentos:
Administrativo
Cel.-Av. R/R *José Edison da Silva Faria*
Patrimonial
Cel.-Av. R/R *Sylvio Fernandes*
Social
Ten.-Cel.-Int. R/R *José Pinto Cabral*
Desportivo
Brig.-Engº R/R *Edison Martins*
Cultural
Cel.-Av. R/R *Paulo Fernando Peralta*
Finanças
Cel.-Int. R/R *Arlindo Cooper Gibson*
Beneficente-Cooperativo
Cel.-Av. R/R *Reny Ribeiro da Silva*
Assessoramentos Especiais:
Secretaria Geral
Maj.-Av. R/R *Ivan de Lanteuil*
Assessoria Jurídica
Cel.-Int. R/R *Wanderley Alves Santos*
Assessoria de Relações Públicas
Cel.-Av. R/R *Nylson de Queiroz Gardel*
Superintendente da Sede Campestre
Brig.-Engº R/R *Edison Martins*
Superintendente da Sede Social
Ten.-Cel.-Int. R/R *Caio Phidias Torres da Silva*
Superintendente da Sede Lacustre
Ten.-Av. Ref. *Adelino Franklin L. de Freitas*
Serviços Especiais
CHICAER
Cel.-Av. R/R *Pedro Baptista*
COOPCAR
Cel.-Av. R/R *Reny Ribeiro da Silva*

Edição e Publicidade:
ENREVISTAS Prod. Gráf. e Publ. Ltda.
Rua Cachambi, 467 / Conj. 08 - Cachambi
Tel.: (021) 201-9009 / 241-0088
Fax.: (021) 581-7869 / 581-6757
Cep 20771-630 - Rio de Janeiro - RJ
Diretor Geral: *Edison Alves de Azevedo*
Publicidade: *Jorge Leal Leite / Cristiane / Cel Vieira / Wandick / Dávila*
Produção Gráfica: *Carlos Braga / Nadir Marchetti*

A VISÃO DO PRESIDENTE

O SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO

A discussão é cíclica. Periodicamente vêm à baila temas relativos às Forças Armadas, nem sempre reunindo na arena dos debates gente com conhecimentos mínimos para opinar. Temas como Ministério da Defesa, Efetivos Militares, Serviço Militar Obrigatório e outros, sucedem-se numa seqüência impressionante.

As opiniões dos Opositores ao Serviço Militar Obrigatório são das que mais pecam pela irracionalidade. A argumentação é feita com base em algumas verdades, algumas meias-verdades e não poucas inverdades. Prega-se a impropriedade e inconveniência para o país de um sistema adotado há muitas décadas, desde que se revelou vitoriosa uma histórica campanha liderada por brasileiros ilustres, à frente OLAVO BILAC. Parte-se do princípio de que o Serviço Militar Obrigatório no Brasil é uma verdade absoluta, ou seja, que toda a população está sujeita a ele, simplesmente porque a Constituição assim o estabelece. Esquecem-se os opositores de levar em consideração o próprio texto do dispositivo Constitucional e a Lei que o Regulamenta. Se o fizessem, veriam que a verdade absoluta não passa de meia-verdade. Se procurassem conhecer o que ocorre na prática, examinando números, principalmente, concluiriam que, a rigor, estamos diante de não mais do que 4% de verdade.

Parece chegada a hora de se falar claramente e, à luz da razão, reduzir a questão aos seus devidos termos. Trata-se de responder a esta pergunta direta: é o Serviço Militar no Brasil realmente obrigatório, isto é, está toda a população sujeita a ele?

A resposta à pergunta começa com a análise do dispositivo constitucional. A Carta de 88 estabelece:

"Art. 143 - O Serviço Militar é obrigatório nos termos da Lei".

O § 1º do mesmo artigo cria o serviço alternativo para aqueles que alegarem problemas de consciência de caráter religioso filosófico ou político, enquanto o § 2º já reduz a obrigatoriedade a menos da metade da população, ao excluir as mulheres e os eclesiásticos em tempo de paz.

No passado, poderia parecer sofismático argumentar com a isenção das mulheres dentro da análise do problema. OLAVO BILAC no seu tempo, certamente jamais ousaria pensar em incluí-las na sua campanha. Ocorre, porém, que os tempos mudaram, os costumes evoluíram e, hoje, não seria absurda a idéia do serviço obrigatório para mulheres, até porque ele existe em alguns países como Israel, por exemplo, onde a duração mínima é de 2 anos. Sem esquecer, também que em vários países, inclusive no Brasil, elas já estão nas Forças Armadas, como voluntárias, prestando inestimáveis serviços e revelando-se à altura dos desafios da carreira. Portanto, não é sofisma: o Art. 143 da C.F. reduziu a obrigatoriedade a menos da metade da população. E a Lei estabeleceu que este menos da metade se refere aos jovens do sexo masculino que, ao completarem 18 anos de idade, são obrigados a comparecer a um órgão de recrutamento de qualquer das 3 Forças e se alistarem.

A partir daí, começam as isenções de acordo com a Lei do Serviço Militar. Para iniciar, a figura dos chamados "municípios não tributários", ou seja aqueles que atendem a determinados requisitos - como, por exemplo, a tipologia econômica baseada na atividade rural - e cujos jovens estão desobrigados de servir. E não se pense que são poucas essas localidades: compreendem hoje aproximadamente ¾ dos cerca de 5.000 municípios brasileiros. E prosseguem as isenções com os profissionais de determinadas especializações que interessam às Forças Armadas. Apenas para citar 2 exemplos: os alistados que comprovarem possuir um brevê de piloto civil, imediatamente passam a ser considerados reserva da FAB, ficando liberados da incorporação; o mesmo acontece com os artífices navais, incluídos na reserva mobilizável da Marinha. Também isentos estão os empregados de empresas arroladas como de interesse da Segurança Nacional, como a Petrobrás, a ECT, e outras. Enfim, a lista das isenções poderia estender-se, mas basta que se saiba que elas existem e não são poucas.

Depois das isenções, vêm as dispensas, cuja grande fonte é o chamado "excesso de contigente", assim entendido o numeroso grupo dos jovens que são liberados por excederem a capacidade de absorção das Forças Armadas, a cada ano, por razões várias, entre as quais sobressaem as limitações orçamentarias. Segundo dados apresentados pela COSEMI (Comissão do Serviço Militar do EMFA), anualmente alistam-se em todo o país, em números redondos, 1.300.000 jovens do sexo masculino. Desses, apenas cerca de 105.000 são incorporados, ou seja, aproximadamente 8%. Feitas as contas, verifica-se facilmente que, eliminadas as isenções do Art. 143 da C.F., as isenções da LSM e as dispensas, a obrigatoriedade do Serviço Militar, na prática, recai sobre menos de 4% da população, cifra que não justifica, parece-nos, a celeuma que se pretende criar em torno do Serviço Militar dito obrigatório.

Na realidade, a única obrigatoriedade que existe, como verdade absoluta, é a do alistamento anual dos jovens do sexo masculino ao completarem o seu 18º aniversário...

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto de Campos Carvalho Netto
Presidente do Clube de Aeronáutica

Um lado da moeda - I

* Henrique Augusto Cruz Santos

A guerra aérea no Atlântico Sul, vista pelos argentinos

Com esta materia iniciamos uma série de quatro reportagens sobre a GUERRA NO ATLÂNTICO SUL, conhecida como GUERRA DAS MALVINAS OU FALKLANS.

Na duas primeiras ("Um lado da Moeda"), procuraremos dar aos nossos leitores a visão das Forças Argentinas e, a seguir, em outras duas reportagens ("O outro Lado da Moeda"), estaremos abordando o enfoque das Forças Britânicas, permitindo uma análise global sobre o que representou aquele conflito para os países envolvidos em termos operacionais e logistícos e, para o resto do mundo, em termos de aplicações táticas, posições políticas e doutrinárias.

Quando no dia 2 de abril de 1982 a República do Rio da Prata, que estava mergulhada em uma inflação altíssima e com um nível de desemprego nunca alcançado, foi sacudida com a notícia de que após 150 anos suas Forças Armadas haviam retomado as Ilhas Malvinas, a *Fuerza Aérea Argentina* (FAA), rapidamente, deu-se conta de que estaria em futuro muito próximo envolvida profundamente em uma guerra aérea moderna, guerra essa que demandaria o uso de tecnologia e táticas puramente teóricas e nunca antes aplicadas. Cada um dos lados subestimava a força do outro e o resultado foi o que se passou a chamar Guerra do Atlântico Sul.

Representaria um conflito em que lições seriam absorvidas, transcendendo a pequena área geográfica na qual as ações foram desenvolvidas e o curto espaço de tempo em que elas aconteceram, resultando em mudanças nas doutrinas operacionais. Além do mais, como resultado das armas empregadas, a experiência obtida foi tremenda. Uma pequena guerra no Atlântico Sul gerou um imenso interesse técnico por todo o mundo, sem que tenha sido uma luta entre "Davi e Golias", como muitos apregoam.

Quando a FAA recebeu ordens de se preparar para a operação que iria retomar as Ilhas Malvinas, San Pedro (Georgia do Sul) e Sandwich, sabia também que seus recursos materiais e humanos seriam empregados no limite de suas possibilidades, e que se poderia haver contra uma força aérea extremamente preparada e treinada, a qual muitos de seus pilotos admiravam e respeitavam. Seria uma guerra totalmente diferente daquela para a qual vinham treinando, ou seja, uma contra o

vizinho Chile em disputa pelo Canal de Beagle. Utilizariam as mais modernas, letais e precisas armas existentes.

Contudo, se os ingleses tentassem retomar as ilhas, a FAA, a mais profissional das três forças, estaria pronta para resistir, embora a Junta Militar que governava a Argentina acreditasse que o envio de uma Força Tarefa Inglesa era simplesmente um pequeno gesto de defesa, sem grandes pretensões. O domínio argentino das ilhas e a enorme distância da base inglesa mais próxima, levavam a crer que uma tentativa britânica de retomar as ilhas era impossível. A base mais próxima que as forças britânicas poderiam operar, ficava na Ilha de Ascensão, a 6.325 km das Malvinas ou 5.867 km de San Pedro. Por outro lado, a Base Aérea de Rio Gallegos da FAA ficava a 778 km das Malvinas e 2.037 km de San Pedro, e assim só era possível para a FAA fornecer suporte para as forças terrestres localizadas nas Malvinas, e mesmo assim com alguma restrição de combate.

2 - OS PROBLEMAS DE PLANEJAMENTO

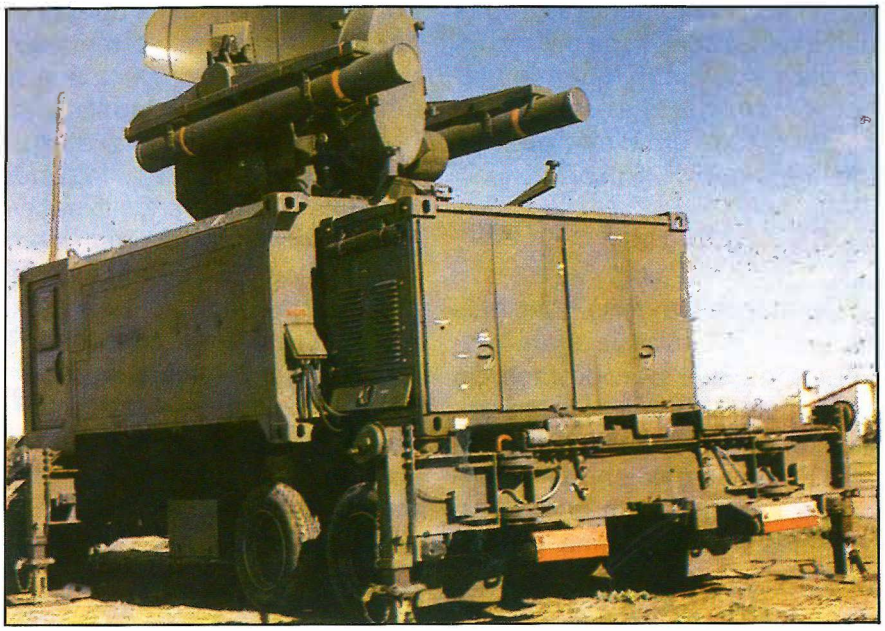
Era óbvio que a distância das bases continentais argentinas (Rio Grande ficava a 704 km e Comodoro Rivadávia a 959 km), capazes de operar as aeronaves de combate de alta performance, complicaria qualquer planejamento para se atacar a Força Tarefa Britânica ao largo das ilhas. O uso de tanques subalares seria obrigatório para os Mirage IIIEA e os Dagger, já que ambos os modelos não possuíam capacidade de reabastecimento no ar e, mesmo assim, os armamentos a serem carregados seriam restritos. A FAA possuía um par de KC-130 H e, mesmo que esses aviões pudessem utilizá-los, o uso do "afterburner" para combates seria um problema. No caso de os ingleses se utilizarem de um AEW, os problemas aumentariam com a necessidade da realização de missões LO-LO-LO a partir de uns 350 km de distância das ilhas.

As facilidades aeroportuárias nas Malvinas eram restritas a uma pista asfaltada de 1.250 m em Puerto Argentino (Port Stanley), que poderia ser utilizada pelos C-130 e pelos F-27 de transporte, mas que seria curta para as aeronaves de combate carregadas. Havia outras pequenas pistas, se é que se poderia chamá-las de pistas, espalhadas pela ilha, que poderiam ser utilizadas pelos Pucará, aeronaves em que os argentinos depositavam muita confiança. De um modo geral, o terreno da ilha era inadequado para a construção de pistas permanentes, quanto mais de pistas de combate rápidas. A FAA possuía uma pista de combate rápida, que poderia ser adaptada à existente em Puerto Argentino, mas ela só poderia ser transportada pelo mar. Acredita-se que se isso tivesse sido possível, a história da guerra seria outra. A defesa aérea das Malvinas estava baseada em mísseis SAM (Roland, Tigercat, Blowipe, etc..) e em canhões de 35 mm dirigidos por radar. A falha estava na não existência de muitas armas de pequeno calibre.

No dia 21 de abril de 1982, às 12 horas, houve o primeiro contato das forças antagônicas envolvidas no conflito do Atlântico Sul: a 2.600km E/NE do Rio de Janeiro, um "Boeing" 707 da FAA, cumprindo uma missão de reconhecimento eletrônico (ERL-03), detecta e visualiza o porta-aviões "Hermes" e cinco navios de guerra ingleses, navegando rumo Sul. Os meios eletrônicos da frota detectam a aeronave Argentina e fazem decolar um "Sea Harrier" que o intercepta e, aproximando-se demasiadamente tentando constatar a existência de antenas que possam denunciar a presença de equipamentos de rastreamento.

As forças argentinas tinham outro problema além da falta de suporte aéreo. As rotas de comunicação, tanto por via rodoviária como por telefone, eram completamente inadequadas. As rodovias praticamente não existiam, ou eram muito rudimentares, e a rede de telefonia muito falha e não confiável. O transporte tinha que ser feito basicamente por helicópteros e uma rede de rádio teve que ser instalada. Um outro problema surgiu quando os ingleses estabeleceram uma Zona de Exclusão de 200 milhas em torno das ilhas, praticamente inibindo o ressuprimento marítimo. A Zona de Exclusão praticamente não teve efeito na ponte aérea entre o continente e as ilhas, mas por outro lado, todo o suprimento passou a ser levado por via aérea, impondo um grande problema logístico para a FAA e para as Aerolineas Argentinas cujos serviços foram requisitados.

O relevo das ilhas também impunha seus problemas, atrapalhando a instalação e a operação de radares; a escassez de vegetação praticamente impossibilitava a camuflagem de qualquer posição; as aeronaves foram colocadas sob redes de camuflagem, mas como o terreno não possuía locais adequados para proteção, rapidamente os ingleses descobriam sua locali-



As peças de "ROLAND II" permaneceram equipados com mísseis superfície-ar, durante todo a tempo.

zação e isso explica o grande número de Pucará destruídos no solo.

Um outro aspecto do teatro de operações, que deve ser considerado, é a condição meteorológica da área, característica essa que pode ser o fiel da balança entre o sucesso e o fracasso de uma operação. As Ilhas Malvinas e o Atlântico Sul são famosos pelo mau tempo e seria óbvio que haveria dias impossíveis de se voar e outros com condições marginais. Completamente cientes da importância do conhecimento das condições meteorológicas na rota de ida e volta para as ilhas, o Comando Argentino instalou em Comodoro Rivadávia um centro meteorológico, bem como estações nas Bases Aéreas de Trelew, Santa Cruz, Rio Gallegos, San Julian e Godor Gregores. As informações obtidas nesses pontos eram juntadas àquelas obtidas em Puerto Argentino e Darwin e às dos satélites.

As previsões fornecidas eram muito precisas e estimava-se que durante o período de 1 de maio até 14 de junho, praticamente não se teria condições de vôo, com nuvens baixas cobrindo as ilhas por todo o dia, aumentando os problemas de navegação e de identificação dos alvos. As condições meteorológicas pioriam ao longo do mês de junho, tornando praticamente impossível o planejamento de qualquer missão de ataque. Na realidade, durante os 44 dias de guerra, aconteceram 17 dias de mau tempo sobre as ilhas ou no continente e seis dias com condições ligeiramente melhor. Nem sempre o mau tempo sobre as ilhas coincidia com o mau tempo no continente. Uma outra limitação era imposta pelo fato de que devido à latitude e à estação do ano, o período de luz era restrito a umas 9 horas, e a capacidade de operação noturna da FAA era limitada.

Vê-se então, que as condições de defesa das ilhas pelos argentinos eram difíceis, como foi dito por muitos, antes e durante o conflito. Realmente, avaliando-se todos os fatores envolvidos, podemos dizer que a desvantagem que os argentinos tinham para defender as ilhas era contrabalançada pela imensa distância que as forças britânicas teriam que operar. Não deve ser esquecido que a Grã Bretanha, com total apoio dos Estados Unidos, conseguiu organizar uma logística praticamente sem falhas de modo a apoiar suas forças no Atlântico Sul; que os Harrier e os Sea Harrier operando a bordo dos porta-aviões *Hermes* e *Invencible* estavam mais próximos da arena de combate do que estavam as aeronaves da FAA e da *Aviación Naval,* e que as forças britânicas eram apoiadas por um amplo controle de radar e satélites.

3 - O INÍCIO DOS COMBATES

Com a chegada das forças argentinas nas Malvinas, intensos preparativos foram iniciados para se estabelecer uma presença da força aérea na ilha, centrada no que se denominou Base Aérea Militar de Puerto Argentino. Seriam baseados nesse aeródromo os Pucará do *IV Escuadron de Exploracion y Ataque* e os MB 339 e T-34C das *1ª e 4ª Escuadrillas Aéronaval de Ataque*, sendo que algumas aeronaves seriam dispersadas em outros pequenos campos de pouso em Goose Green e Pebble Island. A essas aeronaves juntaram-se helicópteros Bell UH-1H, Boeing Vertol CH-47 Chinook, Puma e Augusta A 109 do *Comando de Aviacion del Ejército,* além de Skyvan e outros helicópteros da *Prefectura Naval Argentina*.

Um comando unificado para controlar as operações no Atlântico Sul foi instalado na base aérea de Comodoro Rivadávia, mas nas Ilhas Malvinas foi também instalado um outro sob o comando do Brig Gen Mario B. Menéndez, devido ao problema de distância e comunicações. A esse comando estavam subordinadas todas as aeronaves baseadas nas ilhas, que seriam coordenadas por controladores avançados ligados a uma Seção Operacional de Defesa Aérea. Um Centro de Informações de Combate foi instalado em Puerto Argentino, utilizando um radar de longo alcance Westinghouse AN/

TPS-43F, que os ingleses mais tarde tentaram destruir utilizando mísseis anti-radar disparados pelos Vulcan, e que era desligado assim que os Vulcan se aproximavam, fazendo com que os mísseis disparados não o atingissem.

Os argentinos chegaram a ter 40 Pucará lotados na ilha, mas quase todos foram destruídos em terra, ou por ataques aéreos, ou por tiros da artilharia naval e mesmo por ações dos Comandos ingleses. Apenas cinco foram abatidos em combate, mostrando que se tivessem sido melhor empregados, protegidos e bem camuflados, poderiam ter causado muitos danos às tropas inglesas, devido à sua agilidade a baixa altura. O desembarque inicial dos ingleses em San Carlos no dia 21 de maio, foi descoberto por um Pucará; imediatamente outros apareceram e causaram muitas baixas nas tropas britânicas. Um outro Pucará, no dia 28 de maio, abateu um Scout (helicóptero do Exército britânico). No mesmo dia do desembarque em San Carlos, um Pucará pilotado pelo Maj Tomba, foi abatido por um Sea Harrier. O piloto se ejetou, sendo mais tarde capturado pelas tropas inglesas.

Conforme os Pucará iam engajando combate, as aeronaves iam se danificando principalmente devido ao fogo de armas antiaéreas leves. Os restantes foram grupados e passaram a se deslocar pelos pequenos campos de pouso da ilha, sendo apoiados pelos helicópteros ou por suprimentos lançados pelos C-130. Os Pucará continuaram a atacar constantemente as tropas britânicas, e sua última missão foi no dia 14 de junho, quando atacaram as forças que estavam desembarcando em Bluff Cove. Ao final restaram 15 Pucará.

4 - OS JATOS EM AÇÃO

Os ataques aéreos principais às forças de invasão eram provenientes dos aeródromos do continente. Informações de satélites eram fornecidas à Força Tarefa Britânica pelos norte-americanos, fazendo com que os argentinos tivessem uma grande desvantagem, mesmo quando, para evitar que os ingleses tentassem adivinhar suas intenções, eles trocavam os aviões de base. Essas observações de satélite permitiam ao Adm Woodward um constante monitoramento dos principais movimentos do adversário - as unidades de bombardeio.

Os planos iniciais diziam que as decisivas ações seriam aquelas tomadas no eixo Darwin - Puerto Argentino. Isso significava que os principais alvos da FAA estariam em um círculo com raio de 95 milhas, centrado na capital das ilhas, abrangendo tanto a parte de terra como do mar. Logo ficou claro que estavam errados, já que as aeronaves da Força Tarefa Britânica operavam por uma região muito mais ampla. Outro fator complicava a situação - a eficiência dos sistemas britânicos tanto para ataque quanto para defesa, fazendo com que os argentinos tivessem que reformular todos os seus procedimentos. As aeronaves britânicas estavam muito mais próximas das áreas de operação do que a dos argentinos, e isso refletia na disponibilidade maior dos ingleses de permanecerem na zona de combate em detrimento de seus adversários; a grande quantidade de fragatas e destroiers ingleses nas proximidades fornecia uma ampla cobertura de radar, e os argentinos eram obrigados a voar em um perfil não econômico, de modo a tentar minimizar o efeito dos radares, diminuindo ainda mais sua permanência na área de combate.

Um Mirage III Argentino é reabastecido de combustível e armamentos em uma base do Sul. (Note-se o tanque subalar de 370 galões e o míssil "Magic AAM").

Oitenta e dois A-4B e A-4C, Mirage III EA, Dagger e Camberra foram deslocados para as bases aéreas mais próximas das ilhas, impondo um considerável esforço logístico. Um alto grau de disponibilidade foi mantido, com exceção dos Skyhawk, que tiveram no máximo 70%, devido à falta de peças (motores, tanque subalares e sistema de ejeção) e ao embargo imposto pelos Estados Unidos. A FAA operou basicamente de três bases: Os Camberra, de Comodoro Rivadavia; os Mirrage III EA e os A-4B, de Rio Gallegos; e os A-4Q e Super Etendard da *Aviación Naval* de Rio Grande. Os Dagger começaram voando de Rio Gallegos, mas foram

Os "Dagger" da VI Brigada Aérea assim, como os "Mirage III", eram obrigados a voar sempre com os subalares cheios.

transferidos depois para Rio Grande e os A-4C voaram basicamente de San Julian, com algumas sortidas sendo feitas de Rio Grande.

A distância entre essas bases e as Ilhas Malvinas praticamente acabava com a vantagem que os argentinos tinham em utilizar aviões lotados em terra. Levava-se 45 minutos para ir e outros tantos para voltar, ou seja, 90% do combustível era consumido para translado, restando muito pouco para as ações de combate. Todas as missões dos Mirage foram voadas com dois tanques subalares, cada um com 374 galões (1.700 litros). Já os Dagger, voavam com três tanques sub-alares, cada um com 286 galões (1300 litros).

Os argentinos tinham sempre em mente o objetivo de preservar ao máximo seus aviões, e por isso o planejamento de qualquer operação era cercado de certezas de se obter o melhor e mais positivo resultado. Não podiam limitar a utilização dos Mirage III EA a ataques ao solo, visto que existia a remota possibilidade dos Vulcan atacarem as bases continentais argentinas, e por isso os lotados em Rio Gallegos estavam permanentemente em alerta. Em algumas ocasiões, esses Mirage foram empregados como cobertura aérea de outras aeronaves em missão de ataque e, para isso, foram armados com um míssel MATRA R530, dois Magic AAA e dois tanques subalares de 374 galões.

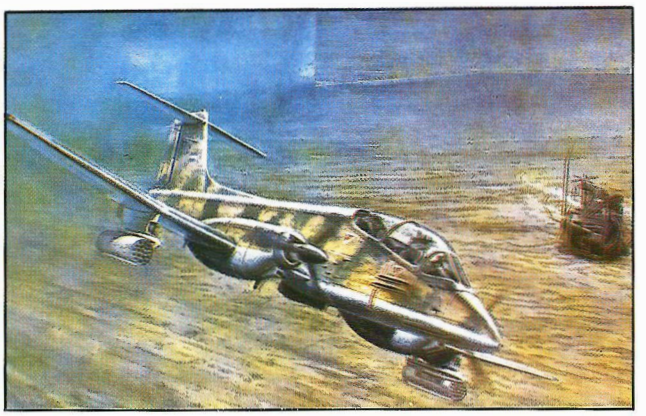
A economia de combustível era de primordial importância nessas missões, e os Mirage não possuíam autonomia suficiente para tentar estabelecer qualquer superioridade aérea, ja que só possuíam 10 minutos de autonomia para combate. Isso era frustante para os pilotos, visto que os Mirage eram totalmente ignorados pelos Sea Harrier, que só se preocupavam com os aviões de ataque. Os Mirage nem podiam lançar seus mísseis a distância, com receio de abaterem seus compatriotas.

Mas houve ocasiões em que os Mirage e Sea Harrier se encontraram, como no dia 1º de maio, quando um Mirage pilotado pelo 1º Tenente Carlos Perona, escoltando uma missão de ataque, em companhia de outro Mirage, se envolveu em combate. O Tenente Perona relata:

Meu radar mostrou dois bandidos vindo em nossa direção. Cruzamos com dois Sea Harrier e comecei então a executar manobras na tentativa de encaudá-los. O Sea Harrier tinha uma habilidade muito grande de desacelerar rapidamente e de repente me vi ao lado de um, a mais ou menos uns 150 metros. Eu o acompanhei visualmente até ele desaparecer de vista, quando nesse momento senti um violento impacto. Meu Mirage começou a vibrar violentamente e logo perdi o controle da aeronave, tendo como única solução me ejetar. Assim que meu pará-quedas se abriu, ví meu Mirage se chocar com a água e logo em seguida observei outra coluna d'água como se fosse um outro avião mergulhando. Na hora conclui que eu havia me chocado com o segundo Harrier !

Na realidade, o Tenente Perona havia sido atingido por um Sidewinder lançado pelo Sea Harrier. O segundo impacto observado na água era provavelmente o seu assento ejetor.

Um outro Mirage pilotado pelo Capitão Garcia Cuerva foi perdido em uma outra dessas missões de escolta. Sua aeronave foi atingida por um AIM-9L, e o Mirage tentou fazer um pouso de emergência em Puerto Argentino. Na reta final, provavelmente devido a um curto-circuito, seus dois mísseis Matra foram disparados e a AAA argentina, assumindo que era uma aeronave hostil, o abateu, sendo o Capitão falecido. Esses foram os dois primeiros Mirage perdidos durante o primeiro real batismo de fogo da FAA.



Um "Scout"do Exército britânico abatido por um IA-58 Pucará, dia 28 de maio de 1982, na visão da artista Exequiel Martines - Cap.Res.FAA.

Nesse dia, o Adm Woodward decidiu testar a eficácia das defesas argentinas, aproximando-se das ilhas com sua frota. Assim que esta ficou ao alcance das aeronaves lotadas no continente, a FAA realizou 56 saídas - 12 com os A-4B, 16 com os A-4C, 12 com os Dagger, 10 com os Mirage e 6 com os Camberra. Por diversas razões, apenas 35 desses aviões chegaram a seus objetivos, infligindo danos em uma e possivelmemte em duas fragatas, com a perda de um Dagger e um Camberra, além dos dois Mirage anteriormente mencionados. O resultado dessas missões foi a retirada de parte significativa dos navios da Força Tarefa Inglesa, para uma região além do alcance das aeronaves da FAA, até que o principal desembarque acontecesse na baía de San Carlos.

O Comando Argentino havia programado 19 missões para o dia seguinte, mas o mau tempo as cancelou. A inexistência de objetivos e o contínuo mau tempo restringiram as atividades da FAA pelas próximas três semanas de maio. Nesse período, 85 missões foram programadas, mas devido ao mau tempo reinante, problemas técnicos e outras causas, apenas 16 foram realizadas. A situação mudou radicalmente no dia 21 de maio, quando às 08h 15min, os argentinos descobriram que navios da Força Tarefa Britânica estavam no Estreito de San Carlos, e que dois deles estavam bombardeando a costa. Era óbvio que essas ações ou eram o começo da tentativa inglesa de estabelecer uma cabeça de praia ou eram ações divesionárias para simular um desembarque, que na realidade seria realizado em outro local. O Comando Argentino imediatamente planejou ataques aéreos e, às 10 horas, um Pucará de reconhecimento confirmou que mais de uma dúzia de barcos de diversos tipos estavam se dirigindo para a baía de San Carlos com a intenção aparente de desembarcar tropas, uma força de ataque da FAAjá estava se aproximando das ilhas, começando as ações às 10h 10min. Começou então uma série de ataques que viria estabelecer lendas de audácia e coragem nos combates aéreos.

** O Colaborador é Eng.-Civil e de Petróleo*

Adaptação da Revista AIR INTERNATIONAL/Maio 1983

De abril a junho de 1982, os "Camberra" da II Brigada Aérea da FAA, operaram na Guerra das Malvinas em missões de reconhecimento e bombardeio.

A NOVA DESORDEM INTERNACIONAL - II

* Antônio Pinto

ALGUMAS CONSEQÜÊNCIAS DA GLOBALIZAÇÃO DA ECONOMIA

Pode-se dizer que a Globalização da Economia teve início nos anos 70 com a liberação das fronteiras para o capital financeiro, a diminuição das barreiras alfandegárias e o surgimento dos Blocos Regionais. Hoje, verifica-se uma mundialização das relações econômicas, uma internacionalização da produção e uma circulação de capitais num nível e numa velocidade nunca vistos. Em contrapartida, o debate sobre a Globalização vem assumindo cada vez mais um aspecto ideológico, mormente após o desmonte do socialismo real. Alguns alegam que ela destrói a coesão nacional e contribui para a desconstrução do edifício social.

Em dezembro de 1990, durante uma visita ao Cone Sul, o então Presidente GEORGE BUSH batizou esse projeto com o nome pomposo de "Nova Ordem Mundial". Aduziu, todavia, que "esse novo amanhecer" não surgiria sem uma quota de sofrimento: "A mudança não será fácil. As economias que agora dependem da proteção e da regulamentação do Estado deverão abrir-se à competitividade. Por um tempo, a transição será penosa (...)".

A partir dos anos 70, o sistema produtivo passou a introduzir, como nunca, novas tecnologias e novos métodos de gerenciamento nas empresas. Esse processo foi acelerado a partir da queda do socialismo real no Leste-Europeu, em 1989. A maior produtividade obtida graças à Globalização da Economia permite fabricar mais bens com menos trabalhadores.

A Maior produtividade obtida graças a globalização de Economia permite fabricar mais bens com menos trabalhadores

As pessoas vêem sendo substituídas por robôs e pelas máquinas, elevando os índices de produtividade, ao mesmo tempo em que o desemprego aumenta. É a chamada "destruição criativa" de empregos que, a médio prazo, se transformar-se-à num foco permanente de instabilidade e aumentará os encargos do Estado, mesmo considerando que aproximadamente metade da força do trabalho está hoje, no chamado mercado informal, sem acesso à previdência e aposentadoria.

... aproximadamente metade da força do trabalho está hoje, no chamado mercado informal, sem acesso à previdência e aposentadoria

Uma das conseqüências mais visíveis de tudo isso é a fragmentação da outrora poderosa classe operária e dos partidos de esquerda, que dela sempre se valeram para tentar "fazer" a sua revolução. Segundo a FIET-Federação Internacional de Empregados e Trabalhadores - uma central sindical com 11 milhões de membros - da força de trabalho mundial (2,4 bilhões de pessoas), 125 milhões está desempregada e outras 625 milhões de pessoas subempregadas. No total existem, portanto, 750 milhões de seres humanos à margem do trabalho, ou seja, aproximadamente 31% da força de trabalho de todo o mundo.

A realidade é uma só: dentro dos novos paradigmas tecnológicos da Economia Globalizada, o crescimento econômico tende a ocorrer sem um aumento equivalente do nível de emprego e, eventualmente, até com uma redução dele. Esse, que já é um sério problema nos países do Primeiro Mundo, é muito mais grave nos países em desenvolvimento, nos quais preexiste um acúmulo de dívida social e de criminalidade.

Objetivando colocar um mínimo de ordem no mercado e nas atividades das transnacionais, os Estados Nacionais vêm reformulando, adaptando e uniformizando leis e regulamentos, tornando-os similares, para que os investimentos externos sejam possíveis. Nesse sentido, temas que sempre foram considerados da competência exclusiva de cada país, passaram a ficar sujeitos às regras multilaterais impostas pela Globalização e implementadas pela OMC-Organização Mundial de Comércio, reduzindo os espaços soberanos do Estado Nacional.

A par disso, num mundo cada vez mais globalizado, meia dúzia de nações mais ricas (sete, para sermos mais precisos) e algumas entidades não - governamentais vêm, há algum tempo, fazendo proselitismo da diminuição dos efetivos, do desarmamentismo radical e do esvaziamento do papel das Forças Armadas das demais nações, de forma a restringir esse papel às tarefas de combate ao narcotráfico, gendarmeria e fornecimento de efetivos às forças de manutenção de paz da ONU. Mais especificamente, essa campanha visa à criação de estruturas supranacionais para monitorar as atividades militares dos países do Hemisfério Sul, sob a alegação da necessidade de proteger os direitos humanos, as populações indígenas, evitar os danos ao meio ambiente e reduzir a participação dos militares em "assuntos civis", dando-lhes uma ocupação "mais útil".

Nesse sentido, em março de 1991, o ex-Secretário de Defesa dos EUA,

ROBERT McNAMARA, em um discurso durante a reunião anual do Banco Mundial, do qual foi presidente, exortou a que as instituições financeiras internacionais condicionassem suas ajudas a drásticas reduções dos orçamentos militares das nações necessitadas desses benefícios. Essas reduções, segundo McNAMARA, acelerariam o processo de substituição das instituições militares nacionais por forças supranacionais da ONU. A doutrina de segurança da "Nova Ordem Mundial" deveria ser a "ação coletiva", tendo como parâmetro a intervenção da ONU no Iraque.

... num mundo cada vez mais globalizado, meia dúzia de nações mais ricas vêm, há algum tempo, fazendo prozelitismo da diminuição dos efeitos, do desarmamentismo radical ...

Em maio de 1992, os uruguaios JUAN RIAL e CARINA PERELLI, membros de uma sociedade uruguaia de análise política denominada PEITHO, entrevistados no programa de rádio "En Perspectiva", reconheceram que as nações necessitam de FF AA, mas elas precisam ser "reestruturadas" segundo os ditames da "Nova Ordem Mundial", ou seja, com cortes orçamentários, redução de efetivos, participação em forças multinacionais, abandono da missão histórica de defesa do Estado Nacional, etc. Ao final, perguntados sobre qual o papel das FF AA na América Latina, hoje, responderam: "Fundamentalmente, sobreviver".

Para concluir este aspecto, é bastante significativo um trecho do livro "*A Terceira Onda, a Democracia no Final do Século XX*", de SAMUEL P. HUNTINGTON, professor da Universidade de Harvard, experto em assuntos de segurança e governo desde 1957, e considerado o ideólogo da *Comissão Trilateral*:

"Deve reduzir-se drasticamente o número de tropas sediadas na capital e arredores. Elas devem ser deslocadas para as fronteiras e outros lugares despovoados e relativamente remotos.

O FMI quer que os países passem a divulgar, através da INTERNET, dados de sua economia ... como "um certificado de boa cidadania..."

Deve-se dar-lhes brinquedos (às FF AA). Isto é, proporcionar-lhes tanques novos e bonitos, aviões, veículos blindados, artilharia e equipamentos eletrônicos sofisticados. O equipamento novo os manterá contentes e ocupados, tratando de aprender a manejá-lo (...) Os militares devem ser advertidos de que só continuarão recebendo seus brinquedos se tiverem bom comportamento, porque os legisladores norte-americanos não vêem com bons olhos a intervenção dos militares na política.

Já que aos militares lhes encanta o reconhecimento (...) assistir às cerimônias militares, outorgando-lhes medalhas (...) Alcançar e manter um grau de organização política capaz de mobilizar apoio nas ruas da capital, em caso de tentativa de golpe militar.

Se tudo isso falhar, abolir as FF AA".

Com a Globalização, as variáveis externas passaram a ter maior influência nas agendas domésticas, reduzindo o espaço disponível para as opções nacionais, segundo assinalou o Presidente Fernando Henrique Cardoso em uma palestra, dia 27 de janeiro de 1996, no ***Indian Internacional Center***, em Nova Delhi, na Índia, e modificando o papel do Estado em um outro aspecto: alterando radicalmente a ênfase da ação governamental, agora dirigida quase exclusivamente a tornar possível às economias nacionais desenvolverem e sustentarem condições estruturais de competitividade em escala global.

Em fevereiro de 1996, foi anunciado que o FMI definiu um sistema de alerta para as repentinas crises financeiras, como a ocorrida no México. O FMI quer que os países passem a divulgar regularmente ao mercado internacional - inclusive através da Internet - dados sobre suas economias. É evidente que os países que se recusarem a aderir a esse sistema sairão perdendo.

Inflação, crescimento da entrada de capitais e a situação das reservas cambiais são alguns dos dados que os países deverão difundir.

Esse novo sistema de divulgação de dados oficiais sobre a economia foi definido por fontes do FMI, como "um certificado de boa cidadania", cada vez mais exigido pelos investidores internacionais.

... segundo Mc Namara, aceleriam o processo de substituição das instituições militares nacionais por forças supranacionais da ONU

Não há dúvida de que a qualificação e a educação passaram a constituir um pré-requisito para a conquista de um posto de trabalho, como também um Estado revigorado e preparado para desempenhar suas tarefas sociais e regulamentar as atividades econômicas, crescentemente privatizadas. Um Estado que não seja mais o asilo dos interesses corporativos e dos privilégios.

Estima-se que os próximos 25 anos serão marcados por transformações extraordinárias, onde aqueles que não souberem manejar um computador serão considerados analfabetos e onde a produção de todos os bens e serviços necessários à humanidade ocupará apenas 5% da população adulta.

A Globalização vem fazendo uma terraplanagem a nível internacional, gerando a exclusão dos países pobres que ainda não compartilham do processo e criando marginalização nos países em desenvolvimento e também nos países ricos. Os problemas assumem natureza global, como a volatilidade de capitais em escala mundial, o tráfico de drogas, a proteção do meio ambiente, o fundamentalismo, as migrações e o nacionalismo extremado. Todavia, em contrapartida, ela multiplicou a riqueza, desencadeando forças produtivas numa escala sem precedentes.

Mas, nem a FIET, nem qualquer outra Central de Trabalhadores e nem mesmo aquela porção de ex-comunistas onde há sinais de vida inteligente, como os fundadores da revista "Esquerda 21", propõem a reversão do processo de Globalização, pela simples razão de que não há retorno possível.

Os militares devem ser advertidos de que só continuarão recebendo seus brinquedos se tiverem bom comportamento...

No entanto, há uma imensa série de problemas ainda não resolvidos, dentre os quais:

- como sustentar o processo de Globalização sem acelerar a onda de desemprego e sem engrossar, em todo o mundo, a multidão de trabalhado que não encontram o que fazer?
- como evitar que o deslocamento de empresas multinacionais, combinado com as inovações tecnológicas que vêm sendo introduzidas nos processos de fabricação continuem a "destruição criativa" de empregos em todo o mundo?
- como conduzir a Globalização de forma a evitar convulsões trabalhistas de maior impacto que a experimentada recentemente, em dezembro de 1995, pela França?
- como enfrentar a atual crise estrutural de desemprego?
- como combater o crime organizado nas novas vias de comunicação, o chamado crime cibernético?
- como manter a paz e reconstruir a ex-lugoslávia?
- com o crescente desemprego, quem comprará as quantidades cada vez maiores de bens produzidos?
- como manter o sistema previdenciário, uma vez que ele depende das pessoas que têm emprego e não das que apenas têm ocupação, como as que estão na economia informal?

** O autor é Cap.-Aer.Ref.*

Seqüestro

* *Newton de Góes Orsini de Castro*

Sabemos que o crime de seqüestro é perverso, porque além de tirar a liberdade, atinge profundamente as relações familiares, ferindo seriamente sentimentos. Deve ser punido severamente. Torna-se necessário que identifiquemos as causas do seu recrudescimento, a fim de adotarmos providências cabíveis e pertinentes.

Os familiares abastados que têm seus parentes seqüestrados geralmente só se pronunciam no sentido de termos poder de combate policial eficiente

Parece que a elite brasileira não quer identificar a nossa realidade. A criminalidade campeia no Brasil vertiginosamente e as classes média e alta só falam na necessidade de termos uma polícia armada, equipada e capaz. Na ex-União Soviética, Stalin também pensava, prioritariamente, em repressão. Prendeu e matou 20 milhões de pessoas e hoje temos uma Rússia socialmente esfacelada. Não há exemplo histórico nem bom senso que tire a elite brasileira da incapacidade de discernir socialmente. As famílias abastadas que têm seus parentes seqüestrados geralmente só se pronunciam no sentido de termos poder de combate policial eficiente. Por que os empresários não estruturam educandários profissionalizantes para menores abandonados? Seria inteligente e conveniente que, a curto prazo, tivéssemos milhares de instituições profissionalizantes, compatibilizadas com o nosso mercado de trabalho. A alegação de que cabe ao Estado adotar essas providências é válida. Entretanto, se em um lar o responsável pela manutenção do relacionamento equilibrado tornar-se incapaz, seria lúcido e necessário que outros assumissem a responsabilidade de trazer paz e segurança. Creio que a responsabilidade é de toda a sociedade. Quanta inconsciência e egoísmo encontramos neste Brasil tão rico e deslumbrante. Mesmo se conseguirmos uma polícia, até uma "KGB", poderosíssima, e continuarmos a permitir que milhares de seres humanos sem instrução, sem profissão e com fome perambulem pelas ruas e estradas, não poderemos perversamente fazer o que, por razões políticas, fez Stalin: matar milhões de seres humanos. Por outro lado, construir milhares de prisões, parece-me impossível, e se o fizermos será uma loucura. "É hora de o País pensar em dividir melhor sua renda. A desigualdade é muito grande. Muitos meninos ingressam no submundo da marginalidade por falta de opção e muitas vezes por preconceito da sociedade" (Roberto Medina, seqüestrado em 1990).

Há poucos dias a minha empregada, que mora na Rocinha, disse-me brincando: "Coronel, o senhor para nós é rico e após os empresários poderá ser seqüestrado". Calado e triste ouvi uma observação dotada de discernimento e de sabedoria. É necessário conscientizar-monos de que os militares não constituem um agrupamento humano apartado da sociedade civil. Pelo contrário, por intermédio do civismo consolidaram, sobremaneira, a cidadania. Em conseqüência, não podemos ser simples espectadores. Somos cidadãos, como qualquer outro brasileiro, com responsabilidades civis para com os destinos da nossa sociedade. Temos que considerar que fora dos quartéis somos vítimas da mesma desordem que aflige os outros segmentos sociais.

"Muitos meninos ingressam no submundo da marginalidade por falta de opção e muitas vezes por preconceito da sociedade". Roberto Medina (seqüestrado em 1990)

"O crescimento do crime organizado vem de diversos fatores conjugados, como a miséria, a corrupção, a impunidade, o desemprego e a discriminação ... A falência das instituições é ilustrada pela polícia que não reprime, pela justiça que não condena, pelos políticos que se corrompem ... Quanto maior for a desorganização social, melhor para o desenvolvimento do crime organizado". (Leila Maroja de Medeiros, 2ºano/2º grau, Colégio St. Patrick's ao Jornal do Brasil).

Desejo que esta jovem não seja uma exceção, como sempre tem acontecido em todas as gerações deste País perdido nas mãos de elites que não conseguem pensar na Nação como sendo um lar. Tudo é mascarado com ideologias, enquanto constroem a desordem. Instrumentalizam um falso dilema ideológico para justificarem a corrupção, a discriminação e o privilégio. O problema é tão sério que conheço pessoas de bem e inteligentes que, honestamente, acreditam nesta falácia que só destrói. ***Poderíamos estabelecer um código de comportamento partindo de duas simples palavras que indiscutivelmente construiriam a nossa sociedade: cidadania e civismo.*** O resto não seria considerado, a não ser como conseqüência, porque no campo social cidadania e civismo tudo representam. Assim estão estruturadas a Suíça e a Suécia e outras nações desenvolvidas, onde há realmente estabilidade sócio-político-econômico-militar.

Neste momento dois parlamentares, na Câmara dos Deputados, lutam para impedir totalmente a quebra do sigilo fiscal e bancário. Por que e para quê? Essa é a mentalidade da nossa elite dirigente. Essa legislação facilita a lavagem do dinheiro dos seqüestros, viabiliza o tráfico de tóxicos, bem como a organização da criminalidade. É interessante registrarmos que um dos referidos deputados é de extrema esquerda. Em nome do comunismo combateu a Revolução de março de 64. O outro tem sido homenageado em prosa e verso, nacional e internacionalmente, como excepcional brasileiro, erudito, digno, inteligente, patriota, democrata e lídimo representante do capitalismo. Hoje ambos, como a maioria, estão mancomunados para manterem privilégios, riqueza e poder, sem considerarem a desagregação social em que vivemos. " O verdadeiro problema do crime organizado está inserido na sociedade. É a falência das instituições responsáveis pelo funcionamento da máquina social ..." (Leila Maroja de Medeiros).

Neste momento dois parlamentares, na Câmara dos Deputados, lutam para impedir totalmente a quebra do sigilo fiscal e bancário. Por que e para quê?

A maioria se omite e os que vivem privilegiadamente nunca veiculam a verdade. Sempre criam versões que atendam seus interesses ou fazem sensacionalismo do que

é menos importante, deixando de lado o que é verdadeiramente relevante. A sociedade que tiver uma maioria egoísta e omissa, fatalmente viverá na desordem.

"O crescimento do crime organizado vem de diversos fatores conjugados, como a miséria, a corrupção, a impunidade o desemprego e a discriminação..."

O que o nobre Leitor faria se:

- tivesse nascido num barraco, no campo ou na favela, com pais bóia-frias, sem saúde e sem instrução?

- tivesse sido uma criança com fome e subnutrida?

- tivesse dormido, permanentemente, no chão de míseros abrigos ou nas ruas com 1 dia ... e 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17 anos?

- tivesse alcançado a maioridade analfabeto ou semi-analfabeto?

- ***não tivesse nenhuma profissão para arranjar emprego***?

- tivesse sido seviciado enquanto criança?

São milhões os que estão vivendo dessa maneira. ***Não são uns poucos que bastaria castigar.*** Se não nos elevarmos à consciência, fatalmente nos veremos envolvidos por sofrimentos inimagináveis. Os morros já estão sob controle da criminalidade. Será que não somos capazes de identificar o que acontecerá daqui há alguns anos? Será que os "arrastões" nas praias não nos fazem imaginar futuras ações criminosas?

Como podemos aceitar que o tráfico de tóxicos controle territórios densamente povoados por pessoas carentes? Trata-se de complacência com o ilícito. Não há, verdadeiramente, consciência dos Governos Estadual e Federal de que este fenômeno, especificamente, acoberta a desordem. De longa data Governos Estaduais têm estabelecido acordos com traficantes para que, em determinadas localidades, "a ordem seja mantida". De um lado uma sociedade fragilizada e do outro criminosos controlando seus territórios com áreas liberadas, onde indiscutivelmente não há a presença do Estado e da sociedade legitimamente organizada. O que, a curto prazo, poderá ser feito para minimizar significativamente o constrangimento inaceitável em que vivemos? Bastaria que houvesse a substituição da reação pela ação efetiva das autoridades estaduais e federais frente às atividades criminosas. ***Além das providências em curso relativas ao controle do contrabando de armas, à repressão do tráfico de tóxicos e à moralização da política, as autoridades constituídas, fundamentadas em planejamentos táticos e logísticos seriamente estabelecidos, deveriam invadir as favelas, de uma só vez e em poucas horas, com centenas de operários, máquinas de construção, caminhões com o material necessário, helicópteros com grande capacidade de transporte, centenas de policiais (preferencialmente militares) e construir batalhões devidamente equipados, que teriam, por missão não só a segurança como, também, a assistência social, de conformidade com a realidade de cada região.*** Indiscutivelmente existem tecnologia, meios logísticos e pessoal capacitado para construir, equipar e fazer funcionar organizações policiais militares em 30 dias. Assim sendo, se todas as áreas forem invadidas simultaneamente evitaremos solução de continuidade e conquistaremos resultados convenientes. Sabemos que no Rio de Janeiro existem centenas de favelas. Naturalmente referimo-nos às mais críticas, ou seja, àquelas onde a gravidade da situação exige ação inadiável e radical, sob pela denos vermo, em pouco tempo, envolvidos por uma guerrilha urbana declarada, com ações de combate de natureza militar permanentes e suas graves conseqüências para a população civil, não só para os moradores das áreas pobres dominadas pelos traficantes, também, para as classes média e rica residentes nos bairros circunvizinhos. A partir da referida estruturação teríamos que agir com mais consciência, responsabilidade e principalmente discernimento. Parem de remodelar e de fazer obras eleitoreiras e teremos verba suficiente para essa "blitzkrieg" (ação relâmpado), que tem sido usada por muitas sociedades esclarecidas, para atender diferentes e múltiplas necessidades.

A sociedade, principalmente a classe média, tem que se revoltar contra as elites dirigentes e exigir providências e reformas que tragam, a curto prazo, segurança. Não é só ação eficaz da polícia. Temos que tornar também cidadãos os brasileiros cujas vidas são conduzidas à criminalidade.

A Sociedade, principalmente a classe média, tem que se revoltar contra as elites dirigentes e exigir providências e reformas que tragam, a curto prazo, a segurança

Os "sem-consciência" querem separar os vários fatores que levam ao recrudescimento da criminalidade, a fim de excluírem a miséria como fator importante a ser considerado. Fazem estatísticas internacionais e usam os argumentos mais sofisticados para não considerarmos o abandono à própria sorte de milhões de brasileiros, objetivando que o nosso país seja mantido no caos social em que vivemos. Vamos sucinta e objetivamente desmistificar: ***criminalidade=ordenamento jurídico impróprio com destaque para a arcaica legislação penal + polícia despreparada, corrupta e mal remunerada + sistema carcerário caótico + corrupção e falta de civismo da nossa elite + miséria + negação de meios aos desassistidos para se tornarem cidadãos.*** Se estabelecerem um Código Penal draconiano, equiparem excepcionalmente as polícias e construírem milhares de prisões onde os criminosos ficarão detidos pelo resto da vida, este País se tornará uma fantástica penitenciária. Vemos os anos passarem e o Legislativo não modifica o ordenamento jurídico que assegura a impunidade. Não são os criminosos da classe baixa que assim decidem. É a nossa elite dirigente que não o faz, porque julga que, para evitar clamor público, terá que estabelecer também punição adequada para os crimes de "colarinho branco", os quais são, por ela e para ela, no dia a dia, arrogantemente "legitimados".

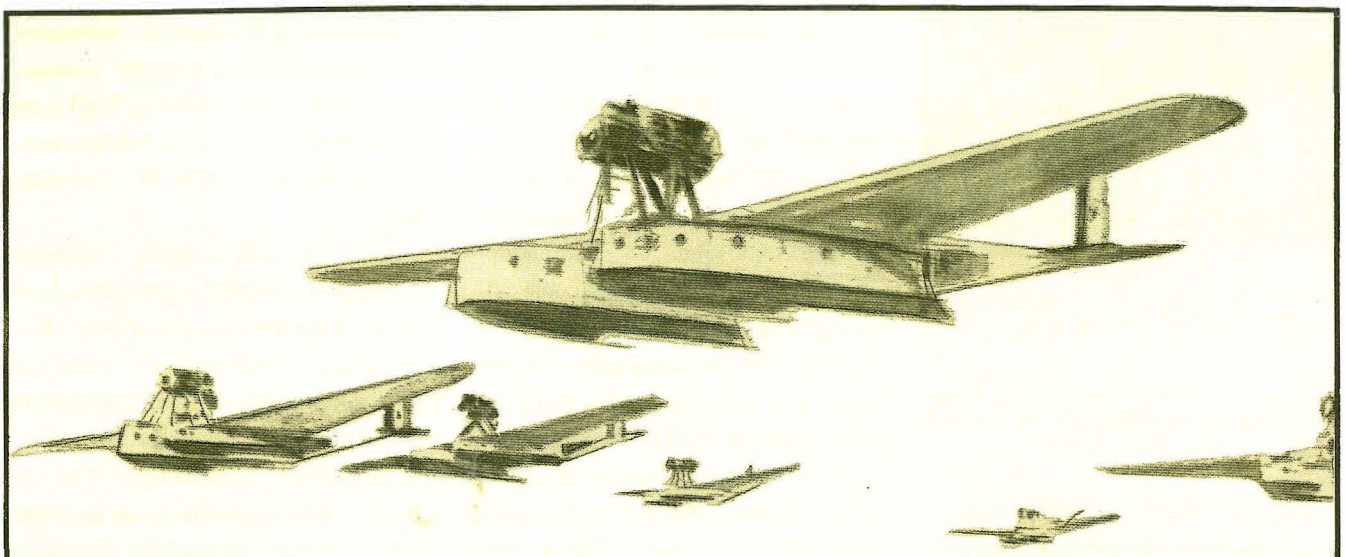
"O verdadeiro problema do crime organizado está inserido na sociedade. É a falência das instituições responsáveis pelo funcionamento da máquina social..."
(Leila Maroja Medeiros)

Todavia, já que se trata de uma coletividade que alcançou o nível máximo de "desposicionamento", creio que somente irá mudar a legislação para punir, devida e seriamente, o criminoso formado e arregimentado nas classes mais pobres. A criminalidade diminuirá, mas não significativamente. Com o tempo, já que continuaremos a viver sem civismo e com milhões de seres humanos sem cidadania, a atividade delituosa crescerá novamente.

A história universal nos mostra que muitas nações plasmaram suas consciências por intermédio de dolorosas revoluções sociais. Renato Aizenman, ao analisar o brutal assassinato de Yitzhak Rabim afirmou: "Os democratas, seguindo sua vocação histórica, mais uma vez acordaram tarde. O exemplo israelense mostra que não basta aos democratas simplesmente existirem; eles devem mostrar a cara e se fazer presentes à primeira demonstração de obscurantismo e falta de civilidade". Com os olhos voltados para o futuro ao considerar a presente conjuntura, creio ser inaceitável, sob qualquer pretexto, que qualquer cidadão com o mínimo de discernimento mantenha-se omisso, principalmente autoridades com responsabilidades institucionais.

Só alcançam cidadania aqueles que têm profissão necessária ao funcionamento sócio-político-econômico-militar da sociedade.

** O autor é Cel.-Av.RR*

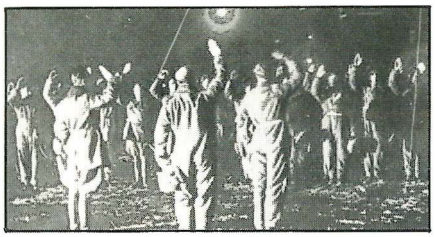


LEGIÕES ALADAS SOBRE O MAR

General Ítalo Balbo

* Aloísio Quadros

O trajeto Roma-Rio de Janeiro, cerca de 10.400 km, dos quais três mil sobre o vazio do Atlântico Sul, só fora percorrido pelo ar menos de dez vezes, até então. Este desafio levara alguns nomes e marcas à glória mundial. Uns tantos experimentadores, entretanto, passaram à História como vítimas de tentativas inacabadas, desaparecendo no mar.



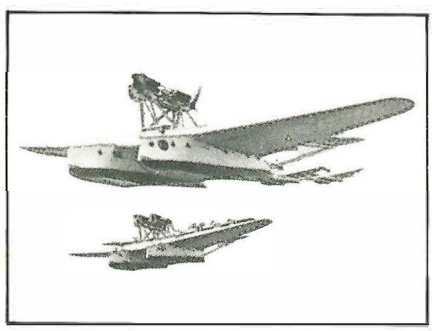
Em Ortobello, no alvorecer do dia 17 de dezembro de 1930 as equipagens que iriam realizar a travessia do Atlântico, saúdam a bandeira.
(Em primeiro plano vê-se, da esquerda para a direita: o Comandante Madalena, Chefe de Esquadra; o General Valle e o General Balbo, Comandante da expedição.

ÍTALO BALBO, general de Esquadra Aérea e ministro da Régia Aeronáutica da Itália (1928), estava em Washington participando do Congresso Internacional de Aviação. Incluiu em seu roteiro pela América, visitas a fábricas de aviões e às escolas de pilotagem de San Antônio (Texas) e de Pensacola (Flórida). Registrou tudo que poderia ser útil na decisão sobre o equipamento ideal para uma longa jornada sobre os mares. Procurou estabelecer um conceito sobre o aparelho adequado a longa viagem: avião de terra ou hidroavião? A grande incógnita dos motores inquietava-o. Adaptar os já existentes, ou projetar um mais leve, mais possante? A própria travessia do Atlântico gerava uma certa dúvida, fazendo-o alternar seus pontos de vista com freqüência. Rumar para Nova York ? A mais das vezes, dava ênfase para o vôo em demanda à América do Sul. O Hemisfério Norte oferecia ponto de apoio nos Açores, mas o salto sobre o Atlântico Sul podia ser encurtado de umas poucas milhas, escalando em Fernando de Noronha. Qual aparelho permitiria etapas desta amplitude ? O leque de dúvidas era imenso. Sem intimidade com nenhuma das opções e convicto de que a retaguarda mais favorável seria o norte da África, BALBO optou por tomar o rumo sul e incluiu-se no irrequieto circo de aventuras aéreas, cuja platéia era o mundo interior. Cruzaria o Atlântico infletindo para a rota que conduzia ao Brasil, comandando uma esquadrilha de hidroaviões, em vôo de formação, pela primeira vez na história da aviação.

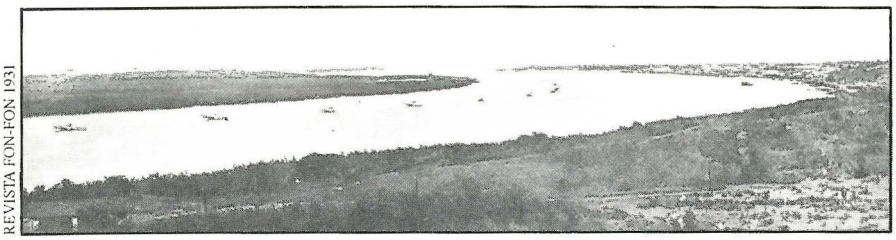
Embasado sobre o mais amplo apoio governamental, iniciou exaustivos estudos do grande reide e intensivas experiências com o pessoal e os aparelhos. A longa etapa sobre o oceano precipitou a realização de cruzeiros consecutivos, em formação cerrada, sobre o Mediterrâueo. O comportamento dos motores sob esforço prolongado era encorajador. As infindáveis pesquisas da rota ideal resultaram na escolha da cidade de Bolama (Guiné Portuguesa), no litoral africano, como o último pouso antes da travessia do oceano. O centro de adestramento ficava em Orbetello (próximo a Roma), e foi inaugurado em janeiro de 1930. Foi aprovado o currículo de disciplina espartana, com destaque para os vôos em esquadrilha. O sistema de clausura era exigido dos estagiários, todos voluntários. Estabeleceu-se preparar 16 equipagens, de 4 homens cada uma, para guarnecer doze aparelhos. Agora, havia que encontrar um chefe com capacidade de incutir nos seus subordinados, espírito elevado de solidariedade e dedicação à pátria, e senso de responsabilidade, além de desfrutar prestígio pessoal nos altos escalões aeronáuticos. O grupo aguardava o nome do aviador escolhido e não se surpreendeu quando foi anunciado que HUMBERTO MADALENA assumiria o posto tão logo terminasse os compromissos já assumidos. Uma das suas primeiras medidas foi despachar um hidro pilotado pelo Capitão S. RECAGNO, para testar as condições de vôo nos meses entre janeiro e março, na baía de Bolama. Dentro de um ano, ali ocorreria a decolagem da esquadrilha para o grande salto sobre o Atlântico. O treinamento em Orbetello estabelecia vôos noturnos com qualquer tempo e com os aviões suportando excesso de carga. Repetidas decolagens e amerissagens noturnas, reparos fictícios de motores ao largo da costa, manipulação de rádio e de comunicação visual, foram repetidos até a perfeição. No decorrer dos desgastantes doze meses de treinamento ocorreu um único acidente vitimando o piloto Capitão AMBROSINO e seu mecânico STEMPERINI, durante decolagem sobre mar revolto (1929, novembro).

A Marinha desempenhou a sua parte no programa, dispondo no Atlântico, em pontos estratégicos, oito navios sob a rota aérea, e fundeando em Natal um navio-tanque para reabastecimento da esquadrilha. Em novembro de 1930, encerraram-se os preparativos. Os cinqüenta e seis tripulantes e os quatorze hidros estavam em perfeita harmonia. BALBO procedeu ao ritual das despedidas protocolares. Os elegantes "Savoia Marchetti S-55", pintados de branco, estavam capacitados a sobrevoar a extensão que separava a África do Brasil. A 16 de dezembro de 1930, com os boletins meteorológicos favoráveis, BALBO determinou a decolagem para a próxima madrugada. A correspondência foi distribuída entre os aparelhos - garbosos carteiros do ar - incluindo-se a mensagem do Embaixador TEFFÉ, para o Chefe do Governo Provisório brasileiro.

Quatro horas da madrugada de 17 de dezembro. Soou a alvorada. O metálico som do clarins encontrou os navegantes despertos, agitados. Holofotes enquadravam os hidros amarrados às suas bóias. Procedeu-se à faina do último abastecimento dos aparelhos. Níveis de benzina e de óleo foram completados com o máximo rigor. Cada um movimentava-se firmemente, conforme o ensaiado. Despedidas rápidas dos



Estranha fotografia onde figuram seis Savoia-Marchetti, durante a travessia.



REVISTA FON-FON 1931

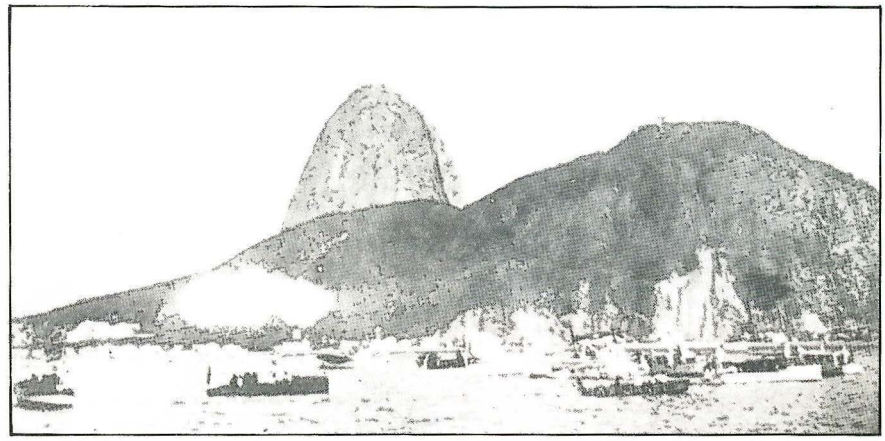
Os dez hidroaviões após realizarem a travessia do Atlântico Sul ancorados sobre as águas do Rio Potengi, nas proximidades da cidade de Natal, RN, no dia 6 de janeiro de 1931.

companheiros que ficaram, e todos, cientes das suas funções, agora só cuidavam da partida. Embarcaram em lanchas - sacas de lona às costas - em direção aos aviões.

BALBO e MADALENA mais uma vez consultaram o Gabinete Italiano de Meteorologia. Tiveram a confirmação de tempo bom. Não há restrições para desencadear a grande revoada. Através dos rádios de bordo, checou o comando "motores em movimento". O rugido, a princípio tímido e intermitente, transformou-se num longo ronco que encoou por toda a região. Liberados das atrações, os hidros aceleraram os motores deslizando em perfeita harmonia sobre as águas tranqüilas da enseada, em demanda à cabeceira da pista. O céu está clareando. Começou a corrida para a decolagem. Em sete minutos, quatorze hidros estavam no ar formando uma rígida esquadrilha, que deixava a Itália para trás. Rumaram para Cartágena (Espanha) e foram envolvidos pelo ar, aqui, turbulento ao extremo. BALBO vislumbrou dois hidros ancorados na ilha Majórica e determinou o pouso de todos, naquela praia. Apesar da violência do mar, os aviões atingiram a praia, onde se abrigaram. Nova decolagem e chegaram ai Cartágena. Deslocaram-se depois para Kenitra (Marrocos). No trajeto, um dos hidros sofreu pane, e pousou escoltado por um companheiro. Reparado o defeito, vieram juntar-se à esquadrilha. Na partida para Vila Cisneiros, um avião não conseguiu alçar vôo e parmaneceu por 24 horas sobre as águas do rio Sebú. Dia de Natal de 1930: o grupo decolou para Bolama onde amerissaram sob pesada chuva tropical. A boa simetria do balizamento proporcionou um impecável pouso, à vista do pessoal da Marinha.

Iniciaram-se nesta cidade, os testes para o vôo até Natal: mais de três mil quilômetros sobre o mar. Cada aparelho consumiria cerca de 4 mil quilos de essência e 150 de óleo. O comando decidiu pelo abandono dos botes salvavidas e trocou o seu peso por gasolina. A possibilidade de alterar a rota para contornar tempestades, ou até mesmo uma desregulagem de carburador, tornariam vitais quaisquer gotas de combustível. Os navios de apoio já haviam zarpado para seus lugares no meio do Atlântico. Tudo agora dependia dos boletins meteorológicos. A lua cheia seria a 7 de janeiro (1931) e a partida não deveria ultrapassar aquela data. A hora ideal seria em torno das 23h 30min, a fim de atingir Natal ainda sob a luz do dia seguinte.

Caiu a noite do dia 7. O tempo estava favorável. Os aviões submeteram-se às derradeiras revisões e foram abastecidos. Tripulantes ansiosos guarneciam suas aeronaves oscilantes, atentos ao foguete sinalizador da partida. As últimas instruções foram repetidas. Os holofotes dos navios foram acionados e sua luz azulada, destacou da escuridão as bóias demarcadoras da linha de decolagem. Chegou um rádio de Natal confirmando céu claro na região. Assim deveria permanecer nas próximas vinte e quatro horas. Só restava partir. BALBO recebeu os dois pilotos dos aviões de apoio, cuja missão ali se encerrava. Dirigiram eles, um último e comovente apelo para integrarem também a esquadrilha. Argumentos pró e contra são analisados às pressas, no próprio convés do navio que abrigava BALBO e seu Estado-Maior. Oficiais da Marinha interviram na rapidíssima conversa, não escondendo a simpatia à causa daqueles dois aviadores. Ajudaram a conduzir a questão a uma só pergunta: por que não? BALBO cedeu. Os pilotos emocionados agradeceram. Perfilaram-se em continência e regressaram exultantes aos seus hidros. Suas tripulações explodiram de alegria. Por sua vez, BALBO e o General VALLE tomava posição nos seus respectivos aparelhos. Há nuvens sobre o porto e o vento está calmo. Todos os tripulantes a postos, dentes cerrados, olhos fixos no céu escuro, aguardando o sinal convencional. Já era uma hora e trinta minutos do dia 8 de janeiro de 1931. Subitamente, Bolama era iluminada por um possante foguete de luz verde. Esquadrilhas de três aparelhos cada uma, iniciaram a rolagem posicionando-se para a decolagem mais importante. Motores a pleno, os aviões deslizaram pesado so-



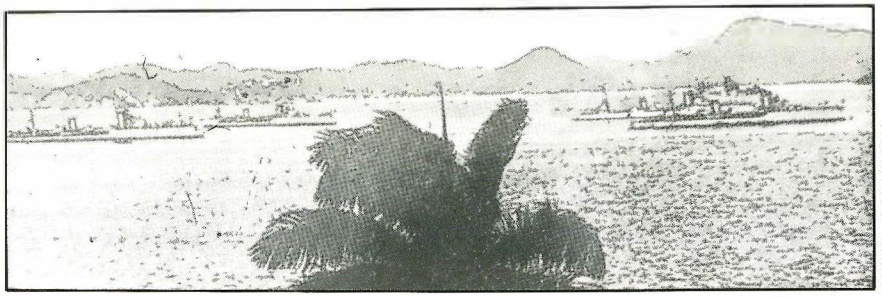
REVISTA FON-FON 1931

Os "Savoia-Marchetti" ancorados na enseada de Botafogo.

bre as águas da baía. Os pilotos lutaram para atingir a velocidade crítica, e puxaram o manche até encostá-lo no próprio corpo. A proa do avião livrou-se da resistência da água e a popa submergiu por instantes. Logo estavam no ar. O avião vibrou em todas as suas células. Os altímetros foram ajustados, e os olhos fixaram-se nas bússolas. Fora, a escuridão era completa. Nenhum ponto de referência agora, nem nas infindáveis dezoito horas seguintes.

Trinta minutos de vôo. O Tenente VENTURINI, radiooperador da aeronave capitânea, contactou Bolama e foi informado sobre o General VALLE. Seu hidro não conseguira alçar vôo. As lanchas com o pessoal técnico acercaram-se do pesado avião e rápido esgotaram um razoável volume de combustível. A equipagem desvencilhou-se de manuais, ferramentas, algum alimento e agasalhos. Outra vez na extremidade da pista, o aparelho lançou-se numa bela carreira e decolou. Seguiram-se as mensagens sobre os Capitães RECAGNO e BOER. Ocorreram sérios problemas com eles na partida. VENTURINNI relatou ao seu comandante as dificuldades dos dois, mas escondeu as ocorrências graves, informando, lacônico, só haver doze aviões no ar. Nada mais.

Três horas de vôo permitiram à esquadrilha perceber as luzes do navio "Da Recco", exato no seu posto de orientação. Mais algumas horas e sobrevoaram o segundo barco de apoio, e no tempo previsto, acenaram com as asas para o terceiro, fundeado próximoo a Fernando de Noronha. Mas BALBO estava inquieto. Sabia que o General VALLE seguia à sua esteira, mas, quanto aos outros dois aparelhos?



REVISTA FON-FON 1931

Flotilha italiana que deu apoio à travessia, no momento que entrava na baía de Guanabara.

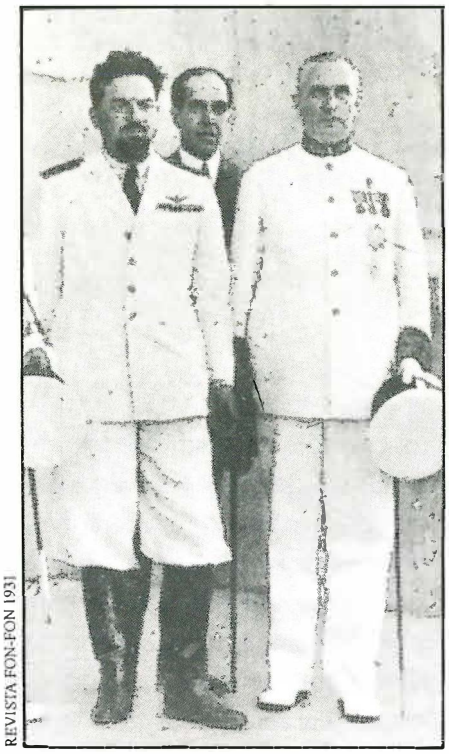
Sete horas do dia oito de janeiro. Primeiros sinais da alvorada. Céu nublado prenunciando chuva. O clima entre os navegantes era de otimismo. Mais de dois terços da travessia já haviam ficado para trás. O Tenente VENTURINI continuava lutando no seu íntimo com um dilema: dar ciência ao comandante BALBO, ou continuar omitindo a trágica notícia acerca dos dois aviões perdidos ? Meditou ainda um pouco e optou por informar a dura realidade ao chefe. Logo que ganhou altura, o hidro do Capitão RECAGNO teve problema no motor, perdeu velocidade, começou a cair e chocou-se com o mar vitimando o Tenente FOIS. Os demais tripulantes foram recolhidos pelas lanchas. Também o avião do Capitão BOER foi destruído, com cerca de cinco minutos de vôo, por um incêndio a bordo, sacrificando os quatro tripulantes. BALBO, acabrunhado com estes dramas, transmitiu a Bolama severas instruções para manter em ritmo intenso a busca de possíveis sobreviventes. Neste instante, a esquadrilha é envolvida por forte aguaceiro tropical. Procedeu-se à distensão da formação, para evitar colisões. As hélices descascaram no choque com o granizo. Havia risco de rompimento da tela que envolvia as asas e a empenagem. O Capitão BAISTROCCHI, com um motor em pane, expediu intermitente S.O.S. Já não conseguia mais manter a altura e, em poucos minutos, seu hidro equilibrava-se sobre um mar pouco acolhedor. Sua mensagem, captada pelo navio-almirante da Divisão Naval italiana, resultou no rápido deslocamento de socorro para as coordenadas transmitidas.

A apenas 600 quilômetros de Fernando de Noronha, DONADELLI denunciou um insuperável problema no seu radiador. Resistiu ao máximo às condições adversas do mar. Aproximou-se dele o "Da Noli" . Acolheu os tripulantes, e foi rebocado até a costa brasileira.

Atormentada por forte vento sul, a esquadrilha sobrevou Fernando de Noronha a cerca de 2 mil metros de altura. Restavam os últimos 400 quilômetros de mar. De Natal, recebeu um boletim meteorológico animador: visibilidade boa, céu nublado, vento nulo. Teto: mais de mil metros. São dezenove horas e trinta minutos no relógio de bordo. A esquadrilha voava há dezoito horas consecutivas, quando avistou a costa brasileira, iniciando o planeio. Em poucos minutos doze hidros-volantes repousavam tranqüilos à beira do rio que atravessa a cidade, ancorados num impecável semicírculo à frente da cidade de Natal. A multidão, às margens do rio, entoava canções italianas e agitava lenços brancos. Telegramas de congratulações chegavam de todas as partes do mundo, inclusive de Roma, assinado por VITTORIO EMANUELE, Rei da Itália. Manifestou-se também o chefe do Governo Provisório brasileiro, GETÚLIO VARGAS, e entre centenas de outros, o piloto e poeta GABRIEL D'ANNUNZIO. Incluiu-se entre as várias solenidades , a inauguração da "Coluna Romana" dedicada a CARLO DEL PRETE e FERRARIN, pelo insuperável vôo Roma-Natal sem escalas (1928), e a homenagem prestada pelos visitan-

REVISTA FON-FON 1931

Momento de visita do Ministro da Aeronáutica italiana ao Presidente Getúlio Vargas. À direita do visitante, o Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Afrânio de Mello Franco, intermediador brasileiro para os assuntos referentes à travessia.



REVISTA FON-FON 1931

Ítalo Balbo e seu prestimoso incentivador e companheiro de travessia, Comandante Valle.

tes ao balonista brasileiro AUGUSTO SEVERO, junto ao monumento erigido à sua memória.

De Fernando de Noronha, via rádio, soube-se de DONADELLI. Rebocado durante dezoito horas, aportou à ilha, foi submetido a reparos e decolou rumo a Natal. BAISTROCCHI não foi tão feliz. Por cerca de mil quilômetros, a reboque do navio de apoio, tentou também abrigo em Fernando de Noronha na noite do dia 9. A violência do mar não o permitiu abrigar-se. Prosseguiu para o continente. Decorridas mais de sessenta horas de faina, a estafa tomou conta do pessoal. Num certo instante, as ondas provocaram o choque do avião com o "Pessagno", resultando no lamentável afundamento do hidro.

A 11 de janeiro, levando a bordo convidados brasileiros e italianos, a esquadrilha decolou para Salvador. O pouso perfeito nas águas da baía entusiasmou a população. Lá permaneceu até o dia 15, quando então os aparelhos procederam à derradeira etapa rumo ao Rio de Janeiro, sem BOER, RECAGNO e BAISTROCCHI. Ao passar no través de Vitória, os aparelhos italianos são interceptados por uma corretíssima esquadrilha de seis biplanos da Escola de Avião Militar do Brasil, que os escoltou até a baía de Guanabara, impressionando os experimentados pilotos italianos. Contudo, os visitantes julgaram que o visual da sua esquadra aérea estava prejudicada com a presença dos aviões brasileiros. Para desencorajá-los, os italianos afastaram-se da costa, aproando mar adentro. Esta atitude não intimidou os pilotos brasileiros que mantiveram formação cerrada junto aos hidros. Mais tarde, em entrevista à imprensa, o grupo italiano desculpou-se por esta alteração de rota, afirmando que se tratava de manobra para cumprir à risca o horário estabelecido para a entrada na barra do Rio de Janeiro, já que os ventos favoráveis nesta última etapa, alteraram os cálculos da hora de chegada. BALBO destacara um dos hidros com expressas instruções de prestar socorro caso algum avião brasileiro sofresse uma pane sobre o mar.

Dispostos como sempre, em semicírculo, e agora voando a baixa altura, os hidros italianos cruzaram a baía de Guanabara e sobrevoaram oito cruzadores italianos, que os saudaram com salvas de tiros de canhão. A esquadrilha executou uma suave curva no fundo da baía, e retornou perdendo altura, até o pouso final, na enseada de Botafogo.

Autoridades dos dois países encontravam-se num palanque à beira-mar, e a murada da orla marítima estava apinhada de espectadores fascinados pelo espetáculo sem precedentes. Foram sobrevoados pela primeira vez por uma esquadrilha 10.400 quilômetros sobre três continentes e um oceano. Três aparelhos foram destruídos e perderam-se cinco tripulantes, estes merecidamente homenageados com um garboso monumento de granito, em Bolama. A chegada das onze garças, em bloco, amerissando muito próximo do público, sob belo sol tropical, foi um espetáculo marcante.

* * *

Os aviões italianos ficaram no Brasil incorporados à Aviação Naval. O Governo Brasileiro fez uma operação de troca por café. Os tripulantes regressaram à sua pátria, por via marítima e, no ano seguinte, ainda sob forte impressão do reide, o General ÍTALO BALBO escreveu o livro "Legiões aladas sobre o mar" (Stormi in volo sull'oceano") traduzido para o idioma português por Gastão Penalva (1932).

ÍTALO BALBO

Marechal-do-Ar italiano, líder da primeira travessia do Oceano Atlântico, no comando de uma esquadrilha.

- Nasceu em Ferrara, Itália, no dia 6 de junho de 1896.
- Faleceu no dia 28 de junho de 1940.

O Marechal BALBO era tido como um forte rival de Benito Mussolini, fato este que motivou seu afastamento das ações políticas no País, mediante sua nomeação para o cargo de Governador da Líbia, posição remota e politicamente sem importância.

Faleceu tragicamente, abatido pela própria defesa antiaérea italiana quando, sobre Tabzuck/Líbia, foi confundido com uma aeronave inimiga, dezoito dias após tomar posse.

O autor é Pára-quedista

MAHLER E

A Alma e

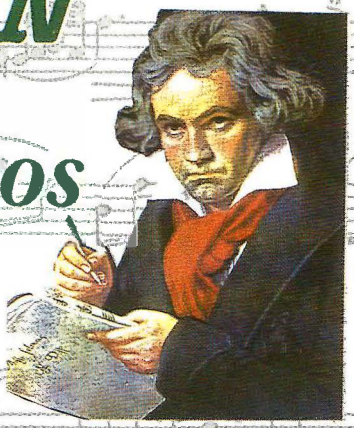
Encontro em Mahler uma analogia incontestável com Beethoven. Excluo desta analogia a estrutura das formas musicais. Beethoven, partindo da época das rebeliões, dá início ao ciclo musical que viria culminar com a inspiração de Mahler no melhor estilo romântico. Mahler e Beethoven estão ligados pela tênue malha (ou espiral) da Lei Circular.

O Mestre de Bonn desafia os padrões de seu tempo, na passagem do século XVIII para o XIX. Dá início, assim, a um processo de transformações musicais. Mahler sublima as tenções características do século XX que ia começar. Utiliza-se das mudanças da arte como proposta para a música do futuro. Tema excitante de um estudo, inserido na corrente do progresso. Se a um cabia em deixar marcas para o futuro no alvorecer do século XX, ao outro estava destinada a consagração de seus antepassados musicais para que fosse possível maturar conteúdos de uma nova proposta artística. Proposta que rompia com as fronteiras do tempo. Neste sentido, a correspondência entre Mahler e Beethoven pode ser extraída da existência que cada qual percorreu em sua época e das experiências acumuladas em suas próprias vidas. Sobretudo, deve-se refletir sobre o papel que esses períodos tiveram na alma de cada um deles.

"Mahler, como Beethoven, é uma combinação de contrários" afirma Luiz Paulo Horta em apresentação que faz da gingaria de Gustav Mahler, escrita por Michael Kennedy. Por todas as experiências vividas, em sofrimentos, desde a sua infância, Mahler possuía uma impressão da humanidade que se envolvia ora nas brunas de uma sórdida mesquinhez, ora sob a luz de uma aspiração redentora. Considerava, pela visão cósmica que a música lhe inspirava, a possibilidade de um destino mágico de redenção para a humanidade e que o homem era merecedor de uma infinita compaixão. Assim também Beethoven, vítima da incompreensão causada, muitas vezes, pela sua própria intolerância, padecia de uma melancólica solidão. Esse era o seu infortúnio e a sua benção. Via-se, comumente, arrebatado pela luz da grandeza divina, tocando a sensibilidade humana. Apelava, assim, ao mesmo sentimento de compaixão e de misericórdia para o mundo, refletindo na sua obra.

Da superação desses contrários, sublimando as adversidades de suas épocas e existências, resulta a primorosa obra musical de cada um desses gênios. A beleza inspirada por Mahler e por Beethoven aponta um caminho que cruza as fronteiras do mundo humano para as dimensões do invisível. É transcendente.

BEETHOVEN
seus Contrários



* Ubirajara Carvalho da Cruz

A inerência indissolúvel dessas almas pode ser apreciada no conteúdo musical de cada um deles.

Abstração feita às condições da época, o conteúdo musical de Mahler reedita a insuperável rebeldia beethoviana. Se a um coube a renovação da harmonia, através das cadências suspensivas e suas sonoridades, ao outro trocou acompanhar a derrubada da tonalidade. Ambos pioneiros, precursores de novos caminhos.

Gustav constrói a ponte para a música do futuro, assim como Ludwig já lhe havia entendido os tentáculos da genialidade do passado. O período que haveria de separar um e outro seria preenchido pelos construtores de um novo universo musical. Nele são encontrados os matizes de um novo tempo expresso ainda pela luta dos românticos.

Na batalha que movimenta a alma e seus contrários, o absurdo excita a inteligência e se realiza pela criação. O espírito humano quer descobrir e simplificar o paradoxo. Busca penetrar nos mistérios de uma teogonia mística e profana. Desafia a maldição do infortúnio para encontrar a bênção de Deus.

Na música parece concentrar-se toda floração do mundo, através de culto à beleza, que abre arcanos para o homem. Eis como os artistas reduzem ao seu universo todo um saber que vai além da filosofia; eis como respondem a necessidade humana de buscar o que lhe é insondável, imponderável, intangível, mas imaginável, através do sentir de seu próprio viver.

Beethoven recebe o espírito de Mozart pelas mãos de Haydn. Mahler já pode contar com os avançados coloridos que o próprio Beethoven deixaria em sua obra. São ambos mensageiros de um mistério até agora insolúvel pela ciência, intangível pela filosofia, imponderável pela técnica, só imaginável pela religião; uma revelação que não pode ser decodificada, universalmente, senão pela arte: a busca de Deus! Um Deus que pode ser encontrado nas manifestações do gênio humano de um Beethoven ou de um Mahler. Um Deus que se permite visitar o santuário pagão da arte, o "sanctum sanctorum" dos gênios para glória da humanidade. Um Deus que explode em sua grandeza, dentro de cada um de nós, quando abrimos nosso coração ao sentimento do bem e do belo.

---

* O Autor é Cel.-Av. R/R
Graduado em Piano pela Escola de Música da UFRJ

Fachada do Prédio do Comando da EPCAR, Barbacena MG, tombada em 10 de abril de 1992 e transformada em patrimônio histórico do Ministério da Aeronáutica.

EPCAR "a volta para o futuro"

EPCAR VOLTA A PREPARAR ALUNOS PARA O CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS AVIADORES

Em 18 de março de 1996, o Diretor-Geral do Departamento de Ensino da Aeronáutica iniciou, oficialmente, o ano letivo do Curso Preparatório de Cadetes do Ar com aula inaugural dirigida aos alunos, aos oficiais do DEPENS, ao Comandante, ao professor e oficiais da EPCAR e aos representantes da Sociedade de ex-alunos da Escola. O evento marcou a retomada da missão original da EPCAR: preparar jovens para ingressarem no 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, atividade interrompida em 1992, quando a unidade passou a se dedicar ao planejamento e à execução de Cursos e Estágios Preparatórios e de Adaptação ao Oficialato.

HISTÓRIA E TRADIÇÃO

A tradição da EPCAR, no que diz respeito ao ensino, encontra raízes no século passado. Em 1874, o barbacenense Padre João Ferreira de Castro e o também sacerdote, Marcelino José Ferreira inauguraram o Colégio Providência nas instalações ocupadas pela Escola. Em 1883, Abílio Cesar Borges, o Barão de Macaúbas, adquiriu o prédio e ali implantou uma filial do Colégio Abílio. Alguns anos depois, o Colégio Providência, agora sob a responsabilidade da Sociedade Educadora Mineira, voltou a sua antiga sede. Em 1890, o estado de Minas Gerais recebeu em doação da Sociedade Educadora Mineira, prédio e terreno ocupados pelo Colégio Providência para instalação do Ginásio Mineiro.

O Colégio Militar iniciou suas atividades no mesmo local em 18 de agosto de 1913, tendo sido extinto em 1926. A partir daí, o Ginásio Mineiro voltou a ocupar o prédio até 1949, tendo se transformado, a partir de 1943, em Colégio Estadual de Barbacena.

Foi só em 1949 que o Ministério da Aeronáutica instalou no já tradicional casarão situado junto à linha férrea, o Curso Preparatório de Cadetes do Ar, criado no governo de Eurico Gaspar Dutra, quando era Ministro o Ten.-Brig.-do-Ar Armando Figueira do Trompowski de Almeida e Diretor de Ensino o Brig.-do-Ar Antônio Guedes Muniz.

As atividades do Curso foram iniciadas, provisoriamente, na Escola Técnica de Aviação, em São Paulo, com 200 alunos, em 28 de abril daquele ano. A primeira turma de alunos chegou a Barbacena, de trem, em 29 de julho e, a 2 de agosto, o Curso passou a funcionar na sua nova sede. Em 1950, parte do ano letivo ainda foi realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica, em Guaratinguetá, para a modernização das instalações de quase 100 anos.

Em 21 de maio de 1950, data em que é comemorado o aniversário da Escola, pela Lei nº 1.105, o Curso Preparatório é transformado em Escola Preparatória de Cadetes do Ar. Esta solução partiu das necessidades da Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos que, em 1948, resolveu aumentar o rigor na seleção de candidatos. Resultado: no concurso do final daquele ano, apenas um candidato

Desfile militar com destaque para o 3º Esquadrão, composto pelos alunos do CPCAR/96.

foi aprovado. Este fato teve como conseqüência a decisão, já amplamente discutida no alto escalão, de criar uma Organização Militar similar às existentes na Marinha e Exército, que viesse a preparar adequadamente os candidatos a cadetes do ar. Estas são as origens do Curso Preparatório e, em seguida, da Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

MUDANÇAS

A tradição da Escola Preparatória de Cadetes do Ar como estabelecimento de ensino militar de 2º grau não impediu que, depois de 43 anos, ela suspendesse temporariamente sua missão, passando a ministrar durante 1993 (13 de fevereiro a 26 de agosto) o 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, com exceção da Instrução Aérea.

Ainda em 1993, a EPCAR substituiu esta missão pela atribuição de planejar e executar Cursos e Estágios Preparatórios e de Adaptação ao Oficialato. Em 20 de setembro do mesmo ano, a Escola recebeu a 1ª Turma de futuros oficiais, entregando ao Ministério da Aeronáutica até 1995, um total de 904 médicos, farmacêuticos, dentistas, engenheiros, analistas de sistemas, advogados , capelães, especialistas em armamento, aviões, comunicações, controle de tráfego aéreo, fotografia e meteorologia e especialistas da aeronáutica.

Estes cursos e estágios antes eram realizados pela Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), pelo Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR) e pelo, Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR).

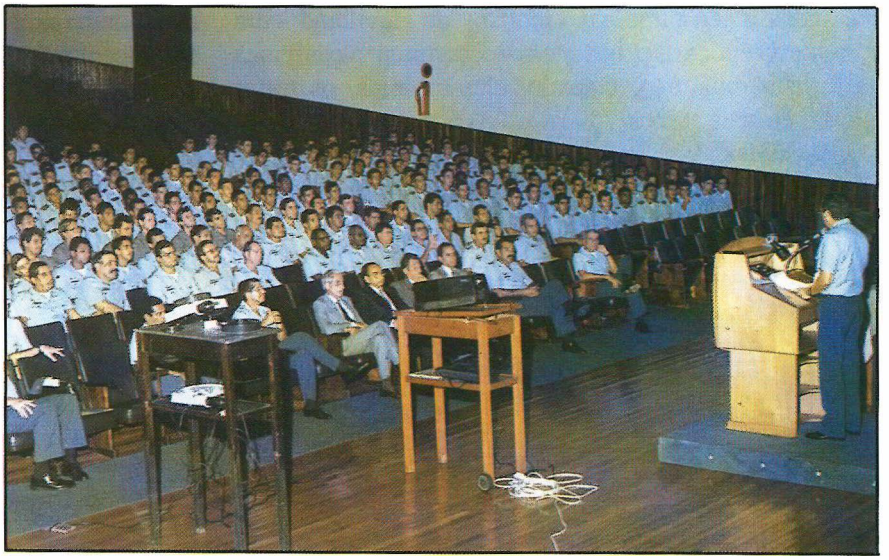
Em 25 de maio de 1995, foi determinada a reativação, a partir de 1996, do 3º ano do Curso Preparatório de Cadetes do Ar (CPCAR) com a finalidade de preparar alunos para ingresso no Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Academia da Força Aérea. A EPCAR acumula, atualmente, o 3º ano do CPCAR com os demais Cursos e Estágios de Adaptação ao Oficialato.

CPCAR 96

Os 297 jovens que compõem o 3º Esquadrão do Corpo de Alunos (CPCAR 96) são oriundos, na maioria, da classe média, com idades entre 16 e 20 anos. Os nascidos no Rio de Janeiro predominam (125), seguidos de mineiros, paulistas, gaúchos, cearenses, pernambucanos, paranaenses, brasilienses, entre outras naturalidades.

Eles enfrentaram, em 1995, um concurso de nível nacional, que reuniu 9.400 candidatos, exigindo excelente preparo intelectual e físico, além de uma saúde perfeita. Os aprovados agora se submetem a uma intensa rotina de disciplina militar, estudo, treinamentos de Ordem Unida e prática desportiva, realidade que a maioria desconhecia.

Orientados por oficiais e graduados do Corpo de Alunos que os acompanham diariamente, os alunos contam ainda com 24 professores, responsáveis pela sua formação intelectual, através de currículos voltados para os conteúdos do 3º ano do 2º grau e para as necessidades da Academia da Força Aérea.



Aula Inaugural do CPCAR 96, proferida Ten.-Brig.-do-Ar José Elislande Bayo de Barros, Diretor Geral do DEPENS.

Em regime de semi-internato (só podem sair da Escola e receber visita nos finais de semana), os alunos do CPCAR 96, ao término de 96, terão ingresso na AFA, dependendo do desempenho de cada um no limite das vagas estabelecidas para o 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, em 1997.

*"O DH-4 foi o primeiro projeto de um avião de bombardeio multimotor elaborado por Geoffrey de Havilland e demonstrou ser tão bom para sua época quanto o seria mais tarde o **Mosquito** da II Guerra Mundial".*

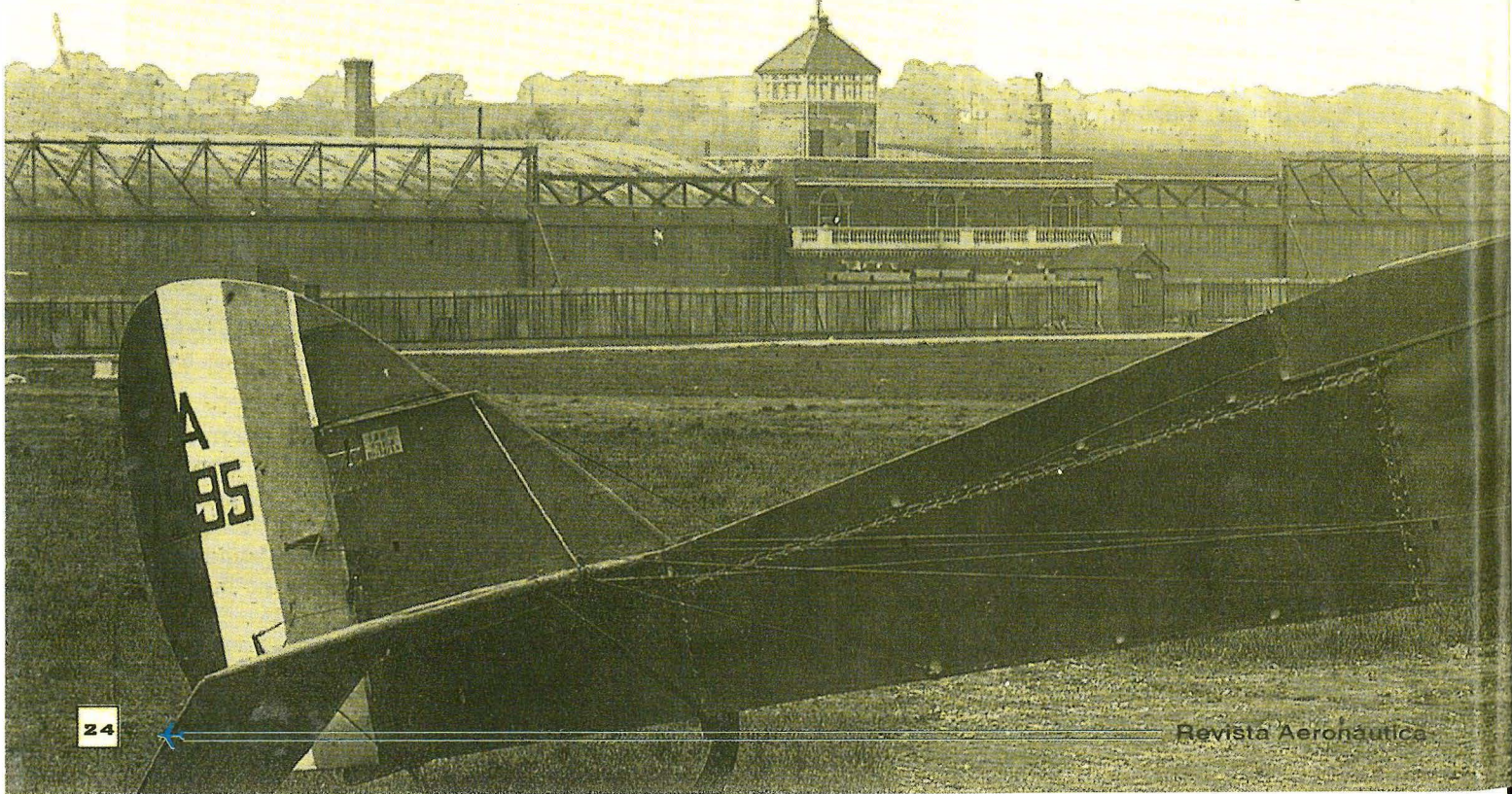
O DH-4, UM AVIÃO DE CLASSE

Capitão Geoffrey de Havilland, projetista do DH4 e que também chefiou a equipe de engenheiros responsáveis pelo projeto e fabricação dos "De Havilland Mosquito", famosos na II Guerra Mundial.

Foi em agosto de 1916 que o protótipo do DH-4, fabricado na Aircraft Manufacturing Company Limited de Hendon, decolou para o seu vôo inaugural, tendo aos comandos o seu projetista Geoffrey de Havilland - era costume da época os projetistas conquistarem a confiança do meio aeronáutico, fazendo, eles mesmos, os testes iniciais de seus aviões.

Concluídas, logo após, as provas de avaliação pela Central Flying School, o DH-4 (inicialmente equipado com um motor de 160hp) demonstrou que, totalmente abastecido, possuía cerca de 5 horas de autonomia, era capaz de atingir uma velocidade de 108 mph carregando uma bomba de 230lb e subia a 10.000 ft em 19 min. Um desempenho bastante respeitável e quase igual aos caças da época.

A produção em série foi logo então iniciada e o avião seria recebido com entusiasmo pelo Royal Flying Corps no início de 1917. A primeira Unidade a recebê-lo, o Esquadrão 55,



logo seguiu destino para o continente onde, a partir de abril, começou a realizar missões de bombardeio e reconhecimento.

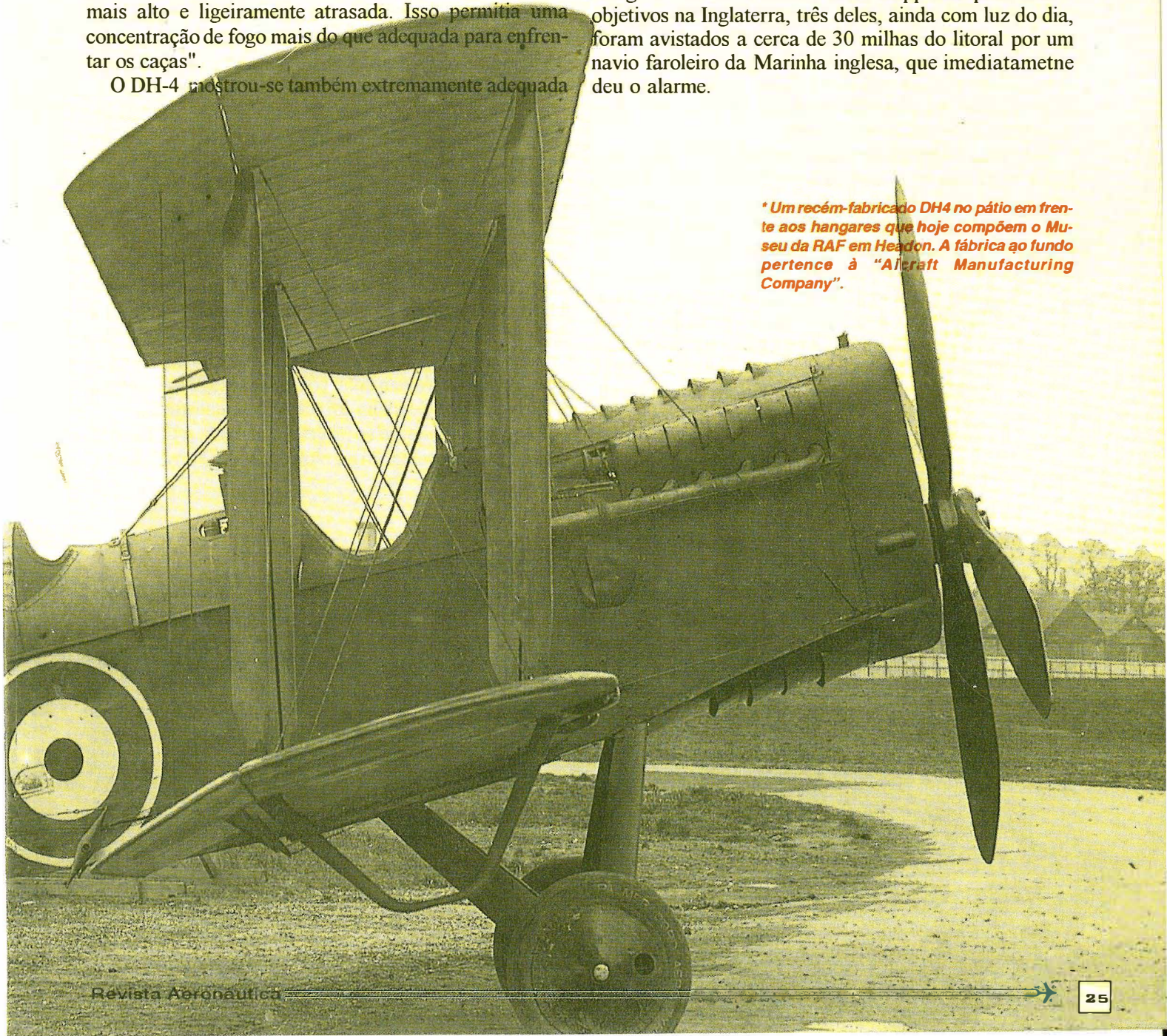
Mais para o final de 1917, chegaria a vez do Esquadrão 57 receber o avião e um de seus pilotos, o Ten. Andrew Macgregor assim descreveu as operações realizadasaté o fim da guerra: "Os DH-4, normalmente, voavam para o objetivo escoltados por caças SE-5 e Sopwith Dolphins que engajavam combate direto com o inimigo. No entanto, após o lançamento das bombas, essa mesma escolta, via de regra, reclamava que não conseguia mais acompanhar os DH-4 quando, ao deixar o objetivo eles colocavam o nariz para baixo. No regresso, após dispensar a escolta, o esquadrão formava seus 10 aviões em 2 esquadrilhas de 5 aviões e realizava um reconhecimento a média altitude, sendo capaz de se defender sozinho. Quando atacados, o líder imediatamente reduzia o motor para permitir um reagrupamento rápido e a segunda esquadrilha se posicionava próximo em um dos flancos, e cerca de 500ft mais alto e ligeiramente atrasada. Isso permitia uma concentração de fogo mais do que adequada para enfrentar os caças".

O DH-4 mostrou-se também extremamente adequada para efetuar reconhecimento foto em altitude, fazendo-o, normalmente, acima de 20.000 ft sem que a caça chegasse a ameaçá-lo, havendo apenas que contar com suprimento de oxigênio e aquecimento elétrico para o traje de vôo.

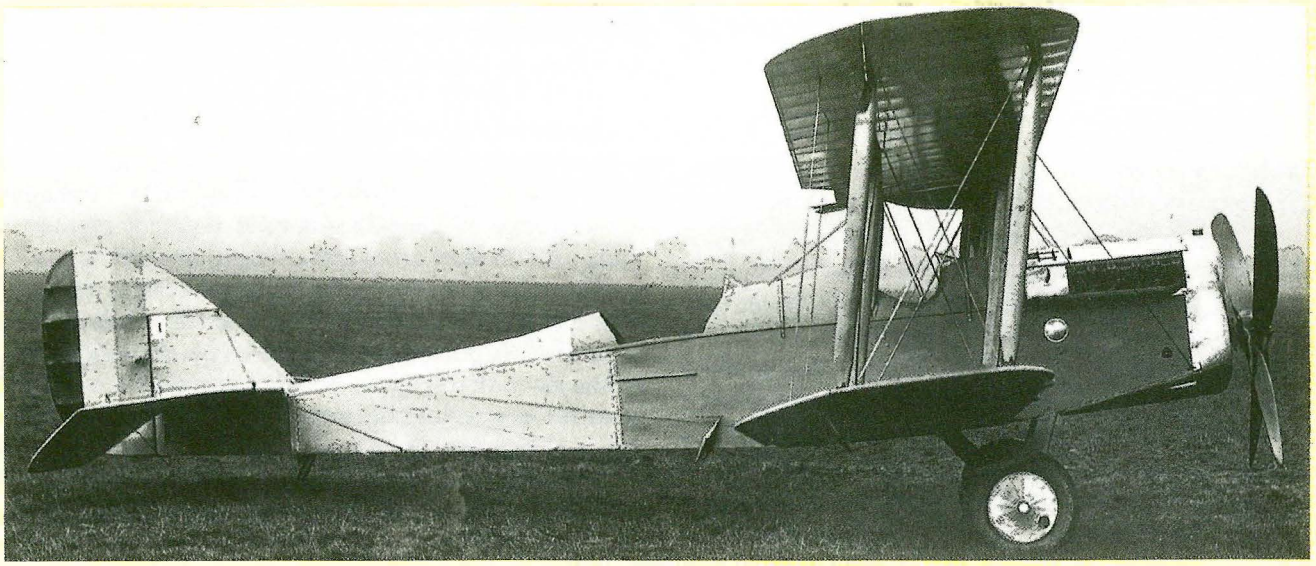
Quando os aviões passaram a ser equipados com o motor Rolls Royce EagleVIII de 375hp, o DH-4 foi capaz de interceptar os Zeppelins alemães a grande altitude, e ainda sobre o mar, antes deles chegarem sobre a ilha. O grande problema era o recolhimento dos aviões, porquanto os recursos para o vôo IFR eram ainda absolutamente inexistentes (o piloto contava apenas com um indicador de inclinação e derrapagem pouco confiável) e o DH-4 possuía luzes pouco eficientes, o que tornava os pousos noturnos bastante inseguros.

Por outro lado, se considerarmos que os ataques dos Zeppelins alemães sobre a ilha, eram efetuados na escuridão, podemos imaginar que o fato constituía-se em motivo de grande preocupação.

Na tarde de 08 de agosto de 1918, o Serviço Naval de Dirigíveis Alemão enviou cinco Zeppelins para atacar objetivos na Inglaterra, três deles, ainda com luz do dia, foram avistados a cerca de 30 milhas do litoral por um navio faroleiro da Marinha inglesa, que imediatametne deu o alarme.



** Um recém-fabricado DH4 no pátio em frente aos hangares que hoje compõem o Museu da RAF em Headon. A fábrica ao fundo pertence à "Aircraft Manufacturing Company".*



** O segundo protótipo do DH4 e o primeiro a ser motorizado com 270 HP, RR Mark III, mais tarde denominado "Eagle III". Voou em 1916.*

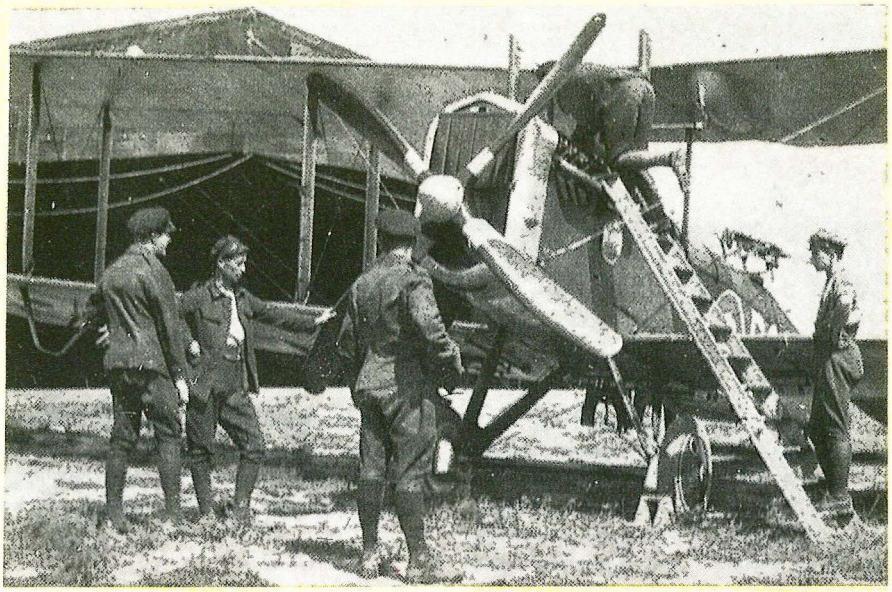
O Major Egbert Cadbury estava em um concerto de caridade quando chegou o aviso da sua base em Great Yarmouth. Imediatamente, ele se dirigiu para o Esquadrão decidido a ser um dos pilotos a decolar para a interceptação, deixando o problema do recolhimento para ser resolvido no seu devido tempo.

Na pista, só havia um avião disponível e, na nacele traseira, já estava o comandante da Unidade, Robert Leckie, que aguardava a chegada do primeiro piloto. Os dois, Cadbury e Leckie, formariam uma dupla formidável, pois cada um já havia abatido um Zeppelin antes. Após decolar, Cadbury alijou as duas bombas de 100lb que levava, e que se destinavam a uma missão a ser que seria efetuada no dia seguinte, e prosseguiu subindo de motor a pleno para a faixa de 17.000 à 19.000ft de altura, onde ele tinha certeza de encontrar os Zeppelins.

Logo após cruzar o litoral, ainda sob a luz crepuscular, ele avistou os três dirigíveis separados, que estavam circulando a cerca de 40 milhas, por certo, aguardando a escuridão a fim de seguirem para os objetivos.

No relatório de combate, Cadbury escreveria: "Aproximadamente às 21:45, os Zeppelins, que voavam em formatura V, alteraram o curso para norte. Às 22: 10, os Zeppelins, 2.000ft acima de nós a 17.000ft. Às 22:20, a 16.400ft, nós fizemos um ataque frontal ligeiramente desviado para a esquerda com o objetivo de evitar qualquer objeto que pudesse estar pendurado sob o Zeppelin. O Cmt. Leckie concentrou o fogo em um único ponto no terço traseiro inferior da fuselagem, de modo a fazer um buraco por onde o hidrogênio pudesse escapar, e misturar-se com o ar, tornando-se uma mistura explosiva. Logo a fuselagem começou a pegar fogo e em menos de um minuto o Zeppelin foi totalmente consumido".

Enquanto o inimigo se projetava ao mar, o DH-4 teve uma pane de alimentação e o motor parou. O problema foi



** Uma escada de emprego geral era usada para apoiar os mecânicos nos trabalhos de manutenção.*

logo resolvido e Cadbury iniciou o ataque contra o segundo dirigível. Desta vez, no entanto, a metralhadora de Leckie travou e Cadbury também não conseguiu fazer as dianteiras funcionarem, sendo obrigado a abandonar o ataque.

Naquele momento começava a pior parte da missão: o regresso. Era noite escura e havia uma densa camada de nuvens abaixo, que teria de ser atravessada sem o auxílio de um horizonte. Era o momento da disorientação espacial que havia abatido a tantos. Cadbury viveu um verdadeiro pesadelo: "Aquela meia hora descendo através da camada de nuvens na escuridão, sem saber onde estava, lutando para não perder o controle, em um avião cujo pouso noturno seria uma temeridade se eu chegasse a encontrar terra, foi seguramente a experiência mais aterradora que eu já vivi".

Finalmente ele chegou ao campo de Sedgeford, onde avistou os "flares" que haviam sido acesos para o recolhimento dos aviões daquela localidade e já se havia encaixado na reta final quando um outro avião cortou-lhe a frente quase colidindo. Depois da arremetida, finalmente veio o bem sucedido pouso, "quase catástrofe".

Para terminar, uma surpresa assustadora: as bombas haviam ficado presas e a lembrança do pouso deixou os dois aviadores de cabelo em pé.

Naquela noite, 33 aviões haviam decolado contra os Zeppelins e nem todos haviam tido a sorte de Leckie e Cadbury. Um DH-9 e um Sopwith Camel haviam caído no mar e um Bristol Fighter havia se acidentado no pouso. Ao todo, tres tripulações tinham se perdido.

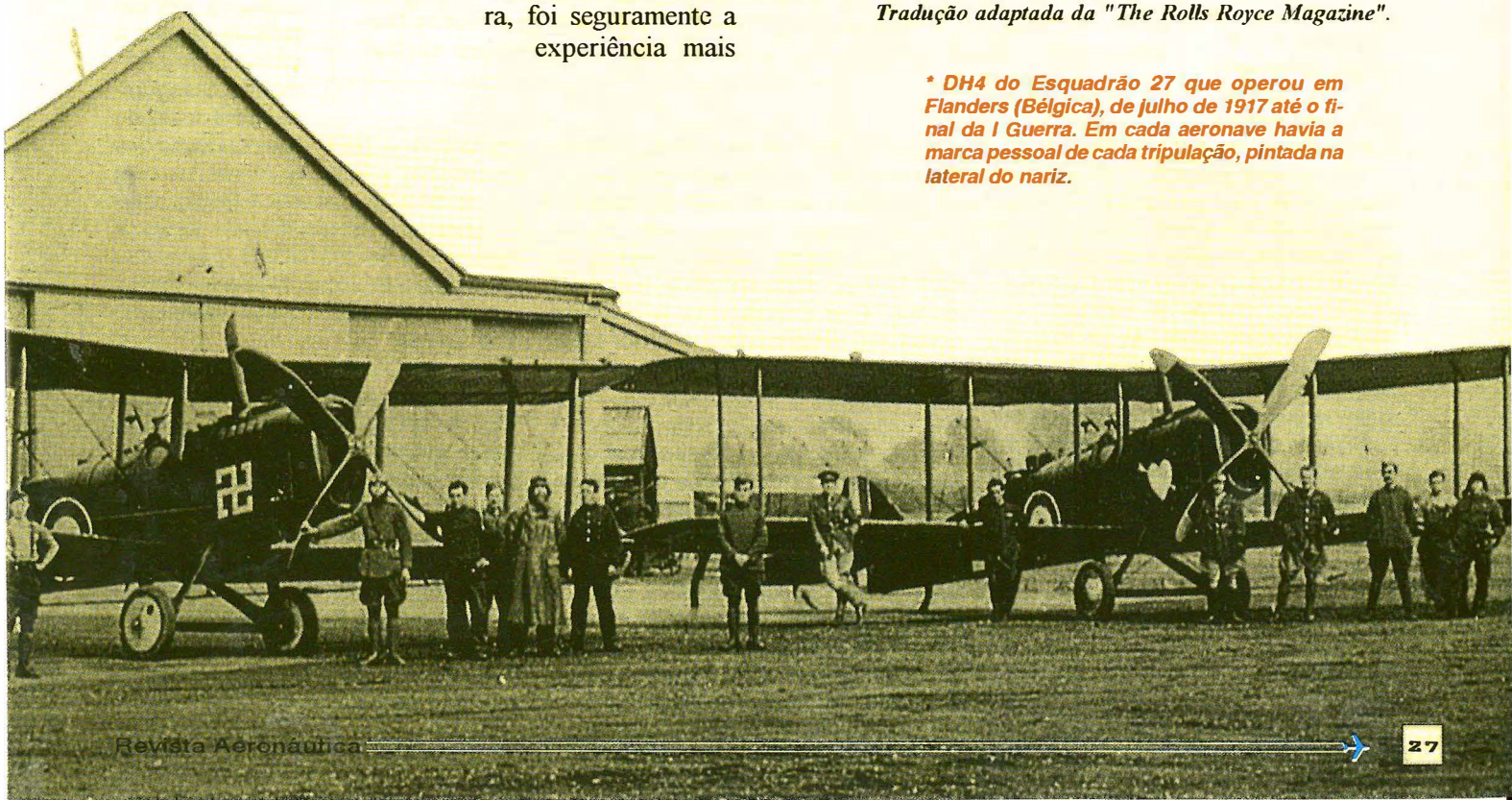
Embora o segundo Zeppelin houvesse escapado com avarias leves, o DH-4 havia infligido uma terrível perda para a Alemanha. O Zeppelin abatido fora o L-70, um dos tipos mais modernos, em serviço há menos de um mês.

E mais terrível ainda: um dos pilotos do L-70 era o Capitão de Fragata Peter Strasser, o "Líder dos Dirigíveis", que tanto havia feito para converter o mais-leve-que-o-ar em arma de guerra. A morte de Strasser pôs um ponto final aos ataques dos Zeppelins à Inglaterra.

Um feito notável para o já consagrado avião concebido por Geoffrey de Havilland.

Tradução adaptada da "The Rolls Royce Magazine".

** DH4 do Esquadrão 27 que operou em Flanders (Bélgica), de julho de 1917 até o final da I Guerra. Em cada aeronave havia a marca pessoal de cada tripulação, pintada na lateral do nariz.*



A GUERRA FRIA - 1

OS ANTECEDENTES E OS PRIMEIROS EPISÓDIOS QUE MARCARAM O CONFLITO LESTE-OESTE

* Umberto de Campos Carvalho Netto

Inúmeros analistas, historiadores, estrategistas, estudiosos ou simplesmente curiosos aficionados da temática, têm se dedicado, ultimamente, a especular sobre os rumos das relações internacionais após os acontecimentos que culminaram com o colapso do mundo comunista, chegando a conclusões as mais variadas sobre o que se passou a chamar de "Nova Ordem Mundial".

Na realidade, as opiniões nem sempre coincidem pela simples razão de que estamos vivendo uma fase de transição em que os parâmetros ainda não estão bem definidos, já que o desmantelamento do Império Russo, provocando uma profunda alteração na equação do poder mundial, é fato recente, ainda pleno de incógnitas, tornando difícil qualquer previsão. O certo, porém, é que os novos tempos significam uma evolução da ordem anterior em fase de substituição. Quanto a ela não há dúvidas, seus contornos pertencem ao domínio da História, conhecemos perfeitamente a sua gênese, caracterizando um período conturbado das relações internacionais, seja com o nome de Conflito Leste-Oeste, Conflito Ideológico EUA-URSS, Capitalismo X Comunismo ou simplesmente GUERRA FRIA.

Este foi um período de incertezas e apreensões na história recente dos povos do mundo, sempre marcado pela ameaça da eclosão da 3ª Guerra Mundial ou pelo fantasma do que se convencionou chamar "o holocausto nuclear".

OS ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Há um consenso mais ou menos unânime entre os historiadores de que a GUERRA FRIA começou em 1947, com a chamada DOUTRINA TRUMAN, que originou a POLÍTICA DE CONTENÇÃO dos EUA, a qual, por sua vez, levou ao estabelecimento de uma estratégia militar denominada 'NATIONAL SECURITY STRATEGY OF DETERRENCE" (Estratégia de Segurança Nacional da Dissuasão).

De acordo com a Política de Contenção, os EUA declaravam enfaticamente a sua convicção quanto às pretensões expansionistas dos russos e o seu objetivo de espalhar o comunismo pelo mundo, e se propunham a interferir, com o sentido de conter, onde quer que se manifestasse uma ação com aquele fim.

... os EUA declaravam enfaticamente a sua convicção quanto às pretensões expansionistas dos russos... e se propunha a interferir no sentido de contê-la.

Obviamente, a atitude do Presidente Truman não se constituiu em um fato isolado, fruto do capricho do mandatário de uma nação poderosa. Como todo fato histórico, teve antecedentes que levaram a sua ocorrência. Estes antecedentes remontam ao ano de 1939, quando eclodiu a 2ª Guerra Mundial, com a invasão da Polônia pela Alemanha, e foram marcados pelas crescentes desconfianças dos aliados ocidentais- EUA e Inglaterra- com relação às aspirações expansionistas da antiga URSS.

Este foi um período de incertezas e apreensões na História recente dos povos do mundo... que se convencionou chamar "o holocausto nuclear".

Como registra a história, a Rússia e a Alemanha, ao iniciar a Guerra, eram aliadas por força do Tratado MOLOTOV-RIBBENTROP do mesmo ano de 1939. Este documento, embora com a fachada de "tratado de não-agressão", possuía cláusulas secretas que aumentavam em muito a sua amplitude, como a que previa a divisão da Polônia entre os dois países. Esta circunstância, por si só, já seria suficiente para se considerar os russos aliados não muito confiáveis quando, após a invasão do seu território pelos alemães, mudaram de lado. Com a declaração das Nações Unidas de 1942, formou-se o bloco dos Aliados constituído por EUA, Inglaterra e Rússia, com o fim específico de combater as potências do Eixo. Embora a adesão dos russos representasse uma contribuição significativa na conduta da guerra, e na realidade foi decisiva para a vitória final, ainda assim robusteceram-se as desconfianças já delineadas, pois que, durante as conversações, Stalin, o mandatário russo, deixou claras as suas idéias de anexar os países bálticos (Estônia, Letônia e Lituânia) e parte da Finlândia, Polônia e Romênia. Os seus objetivos estratégicos eram óbvios: o domínio da região garantia o acesso russo ao mar Báltico que, por sua vez, lhe facilitaria chegar até o Atlântico Norte.

Em todas as reuniões subseqüentes dos 3 GRANDES - Roosevelt, Churchil e Stalin - a tônica continuou, culminando com a Conferência de IALTA, tendo como protagonistas os três estadistas, já com a vitória sobre a Alemanha assegurada, para tratar do fim da Guerra. Nela, a preocupação dos americanos e ingleses foi menos com os vencidos do que com a Rússia, face às vantagens pretendidas por Stalin. A conferência de POTSDAM, para tratar do pós-guerra, freqüentemente esteve à beira do impasse, ainda pelas mesmas razões.

Mediante concessões obtidas e violações dos acordos alcançados, consolidou a Rússia uma posição extremamente privilegiada na Europa. Na Alemanha vencida, ficou encarregada da ocupação do setor leste, que imediatamente comunizou e mais tarde se transformou na República Democrática da Alemanha, assumindo também uma das 4 partes em que foi dividida a cidade de Berlim; na Europa Oriental, comunizou, transformando em satélites, todos os países, com exceção da Grécia no ex-

tremo sul, estabelecendo, portanto, uma projeção de suas fronteiras em direção ao ocidente e passando a constituir uma ameaça muito mais próxima aos europeus do Oeste.

Terminada a Guerra, logo perceberam os aliados que a paz estava longe de se concretizar: desmoronava a Grande Aliança e a nova ameaça era a expansão do comunismo na Europa e Extremo Oriente. Começava, assim, a se esboçar um conflito de fundo predominantemente ideológico entre o Ocidente e o Oriente liderados, respectivamente, por EUA e URSS.

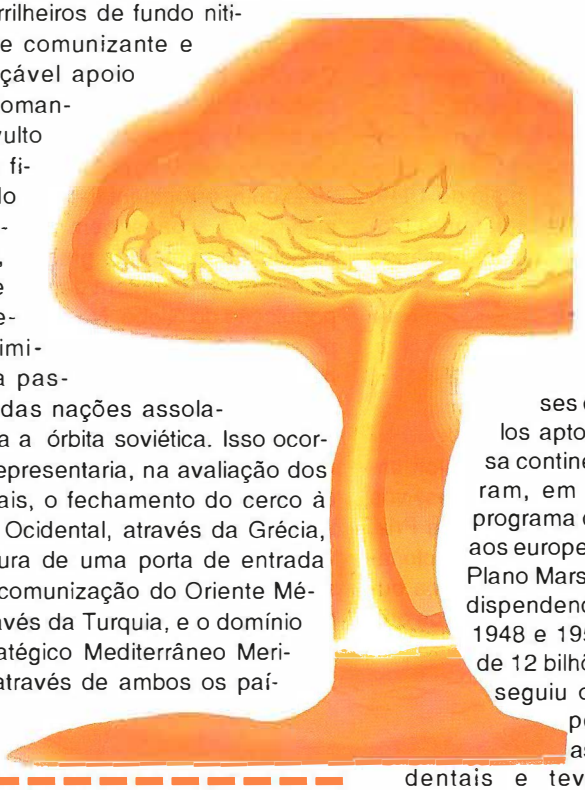
Mediante concessões obtidas e violações dos acordos alcançados, consolidou a Rússia uma posição extremamente privilegiada na Europa.

Por outro lado, a criação da ONU, cujo principal objetivo era a manutenção da paz mundial, cedo começou a revelar a sua ineficácia, devido, especialmente, a dois erros de origem: primeiro, a criação de um Conselho de Segurança, a quem competia as medidas relativas ao objetivo principal, formado por 15 membros, dos quais 10 rotativos, com assento por dois anos, e 5 permanentes, com poder de veto nas resoluções e composto pelos 5 Grandes (EUA, URSS, Inglaterra, França e China); segundo, a ilusória idéia de criação de uma Força Internacional própria, com poderes para intervir onde quer que houvesse um conflito, a qual jamais chegou a se tornar realidade, até mesmo pelas imensas dificuldades a serem vencidas para um empreendimento de tal envergadura. No tocante ao poder de veto, saliente-se que a Rússia o usou por mais de cem vezes nos anos de 1946 e 1947, o que foi mais um indício a reforçar as suspeitas quanto aos seus reais desígnios de paz, além de que, terminada a guerra, enquanto todos os demais países envolvidos trataram de uma desmobilização geral, fazendo voltar as suas casas os milhões de soldados que haviam participado da luta, a Rússia não desmobilizou um só dos seus mais de 4 milhões de militares.

Em meio a esse clima de incertezas e apreensões, eclodiu o primeiro conflito sério, que iria mudar completamente o rumo dos acontecimentos e ficou conhecido na época como a Crise do Mediterrâneo. Os fatos ocorreram no Mediterrâneo Meridional e envolveram a Grécia e a Turquia.

Semelhante ao que ocorria na Região Báltica, a importância militar do sul do Mediterrâneo para a Rússia era inconteste. Sua mais poderosa frota se concentrava no Mar Negro, cujo acesso ao Mediterrâneo se faz através do Estreito de Bósforo (dominado pela Turquia) e passando pelo Mar Egeu (dominado pela Grécia).

A partir de 1945, desencadeou-se nos dois países uma série de rebeliões internas, que evoluíram para movimentos guerrilheiros de fundo nitidamente comunizante e indisfarçável apoio russo, tomando tal vulto que, ao final do ano seguinte, já se considerava iminente a passagem das nações assoladas para a órbita soviética. Isso ocorrendo representaria, na avaliação dos ocidentais, o fechamento do cerco à Europa Ocidental, através da Grécia, a abertura de uma porta de entrada para a comunização do Oriente Médio, através da Turquia, e o domínio do estratégico Mediterrâneo Meridional através de ambos os países.



Começava, assim, a se esboçar um conflito de fundo predominante ideológico entre o Ocidente e o Oriente liderados respectivamente, por EUA e URSS.

Foi dentro desse quadro que o Presidente Truman dos EUA, em março de 1947, lançou a Doutrina que levou seu nome. Em Mensagem ao Congresso solicitando uma verba especial de 400 milhões de dólares a serem empregados como ajuda militar a gregos e turcos para fazerem face aos conflitos internos, o mandatário americano expôs o que considerava a ameaça russa ao mundo livre; a resposta positiva dos congressistas significou o endosso e a oficialização da nova política dos EUA, inaugurando uma era de incertezas e expectativas para a humanidade, já então consciente de que a paz alcançada com o fim da 2ª Guerra tinha sido breve e que poderia ser violentada a qualquer momento com um novo conflito de proporções incalculáveis. Foi esse o início da Guerra Fria, durante a qual inúmeras vezes os povos do mundo sentiram próxima a ameaça de uma 3ª Guerra.

OS PRIMEIROS ANOS

A partir de então, os fatos foram se desenrolando com freqüência e rapidez. Os conflitos da Grécia e da Turquia se resolveram satisfatoriamente graças à ajuda ocidental, permitindo que os movimentos guerrilheiros fossem debelados, mas nos países europeus, combalidos após tantos anos de guerra, disseminou-se a sensação de que o próximo passo da URSS seria a invasão da Europa.

Diante disso, e com a finalidade de reativar a economia daqueles países devastados e torná-los aptos a garantir a defesa continental, os EUA lançaram, em 1948, um ousado programa de ajuda econômica aos europeus, conhecido como Plano Marshall. Este programa, dispendendo na região, entre 1948 e 1951, a elevada soma de 12 bilhões de dólares, conseguiu o seu intento, recuperando as economias dos europeus ocidentais e teve dos russos a contrapartida alguns anos depois, com a criação do COMINFORM, acordo de comércio, ajuda mútua e centralização econômica, cujo fim era consolidar a comunização da Europa Oriental.

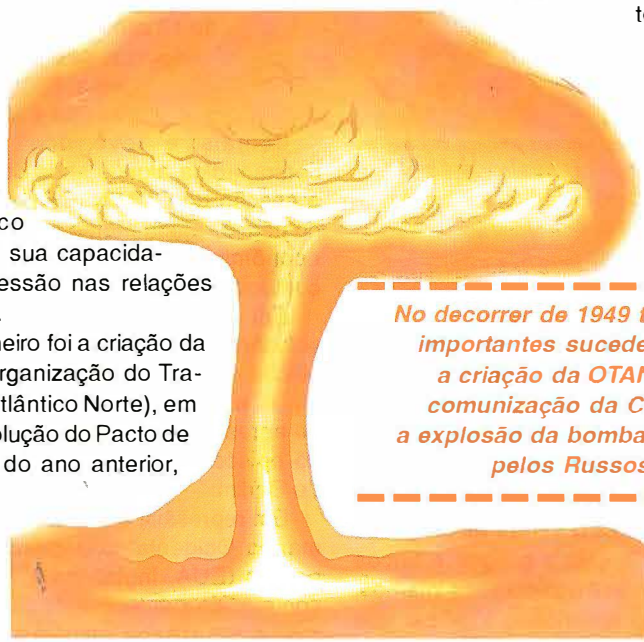
Em 1948, houve um prenúncio de eclosão da 3ª Guerra, quando os dois blocos empreenderam verdadeira queda de braço, com ameaças recíprocas de agressão durante um ano, ao longo do episódio celebrizado como a Crise de Berlim.

Em represália à reunificação da Alemanha Ocidental feita pelos três ocupantes (EUA, Inglaterra e França) no contexto do fortalecimento da defesa européia, os russos resolveram impor o bloqueio de Berlim. Como se sabe, a antiga capital alemã, embora situada dentro da zona russa, foi dividida, para efeitos de ocupação, em quatro setores, nos mesmos moldes do país como um todo. O bloqueio representava, em resumo, negar a chegada de qualquer tipo de abastecimento à zona ocidental da cidade pela vias normais de transporte, o que certamente ocasionaria um colapso total para seus habitantes. Diante da gravidade dos fatos, o Presidente americano, a par dos veementes protestos pelas vias diplomáticas, tomou duas

medidas de confrontação direta. Uma, de coação militar, deslocando para a Europa dois esquadrões de bombardeiros, com a finalidade declarada de usá-los caso a evolução da crise o exigisse; outra, de desafio ostensivo ao bloqueio estabelecido, organizando, junto com o governo inglês, a histórica ponte-aérea para Berlim, uma gigantesca operação aérea que, durante um ano, realizando cerca de duzentos e oitenta mil vôos, conseguiu neutralizar os efeitos do bloqueio, abastecendo os berlinenses ocidentais de tudo o que necessitavam para a sua sobrevivência. Em maio de 1949, os russos recuaram, levantaram o bloqueio e a crise foi debelada, aliviando as tensões.

... disseminou-se a sensação de que o próximo passo da URSS seria a invasão da Europa.

No decorrer de 1949, três fatos importantes sucederam, com expressivos efeitos sobre os rumos da Guerra Fria. Um deles representando um aspecto favorável ao bloco ocidental, mas os outros dois trazendo elementos novos que modificavam de maneira extraordinária o poderio do bloco oriental e sua capacidade de pressão nas relações de poder.



O primeiro foi a criação da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), em 1949, evolução do Pacto de Bruxelas do ano anterior, que reunia dez países europeus ocidentais (BÉLGICA, DINAMARCA, FRANÇA, HOLANDA, INGLATERRA, ITÁLIA, ISLÂNDIA, LUXEMBURGO, NORUEGA e PORTUGAL). A OTAN ampliou para o Atlântico Norte a área abrangida pelo pacto que lhe deu origem, com a inclusão dos EUA e Canadá, e a sua expressão militar se constituía, basicamente, em um tratado de defesa mútua. Posteriormente, novos países foram incluídos: a Grécia e a Turquia em 1952 e a Alemanha Ocidental em 1955. A França se retiraria da vertente militar da Organização em 1956. A contrapartida soviética à OTAN foi a criação do Pacto de Varsóvia, de modo que, a partir de então, a grande estratégia militar do conflito Leste-Oeste passou a se desenvolver no âmbito dos dois tratados.

O segundo fato importante foi a comunização da China, com a vitória do revolucionário MAO TSE TUNG sobre as forças nacionalistas do General CHIANG KAI-CHEC, após um longo período de lutas internas iniciado ainda na década dos anos vinte. Este acontecimento causou bem fundadas apreensões entre os ocidentais, na época, pois significava a passagem para a órbita soviética de uma das grandes potências mundiais, detentora de um quarto da população do Globo. No entanto, o tempo serviu para mostrar que a virada chinesa, embora causando um substancial desbalanceamento de forças, com perda pelo bloco ocidental de uma peça importante para o seu esquema de poder, não atingiu a dimensão inicialmente atribuída, já que a China, desenvolvendo uma política própria, jamais se submeteu ao jugo soviético, alimentando ambos os gigantes, amiúde, conflitos bilaterais que denunciavam a existência de suas próprias divergências.

No decorrer de 1949 três fatos importantes sucederam ... a criação da OTAN ... a comunização da China... a explosão da bomba atômica pelos Russos.

Por último, o fato que marcou profundamente a evolução da Guerra Fria, provocando uma radical mudança da correlação de forças dos dois blocos em conflito: a explosão da primeira bomba atômica pelos russos. Este acontecimento representou o fim do monopólio nuclear americano, criando-se uma situação de equilíbrio de poder que selaria os rumos da Guerra Fria nos próximos anos e as estratégias dos oponentes. A partir de então, com a corrida armamentista e acumulação de artefatos nucleares, criou-se uma curiosa situação em que o arsenal existente passou a exceder em muitas vezes a capacidade de destruição total da vida sobre o planeta, como se fosse possível destruí-la mais de uma vez. Também despertou o anseio das outras grandes potências em adquirirem o mesmo "status", ingressando no fechadíssimo "Clube Atômico". A Inglaterra logrou esse intento em 1952, a França em 1960 e a China em 1964. Os dispositivos de ataque e defesa montados em ambos os lados atingiram tal grau de sofisticação e precisão, que nenhum dos oponentes duvidava de que a iniciativa do desencadeamento da guerra nuclear representaria uma resposta imediata e destruidora, causando danos de tal monta que tornavam aquela iniciativa proibitiva. Assim, o "equilíbrio do terror" conseguiu evitar o desencadeamento da própria guerra nuclear, embora o perigo tenha rondado a humanidade durante toda a Guerra Fria. Ao mesmo tempo, evitou a tão temida 3ª Guerra Mundial ao nível convencional, pois que um conflito em grande escala, obviamente, não seria possível sem a participação das grandes potências, e o envolvimento delas representava uma forte possibilidade de evolução para o nível nuclear. A paz não estava assegurada porém, pois inúmeros conflitos regionais tiveram lugar em várias partes do mundo, os quais, aparentemente restritos ao envolvimento localizado, sempre tiveram a notória participação, de alguma maneira, dos dois blocos, apoiando um ou outro dos países em conflito e provocando o temor quanto a uma possível escalada em que o confronto indireto se tornasse direto.

BIBLIOGRAFIA

LINK, ARTHUR S. - História Moderna dos Estados Unidos - 3ª ed. Vol. III.

Ed. Abril - Comunismo - de Karl Marx ao Muro de Berlim - 1965

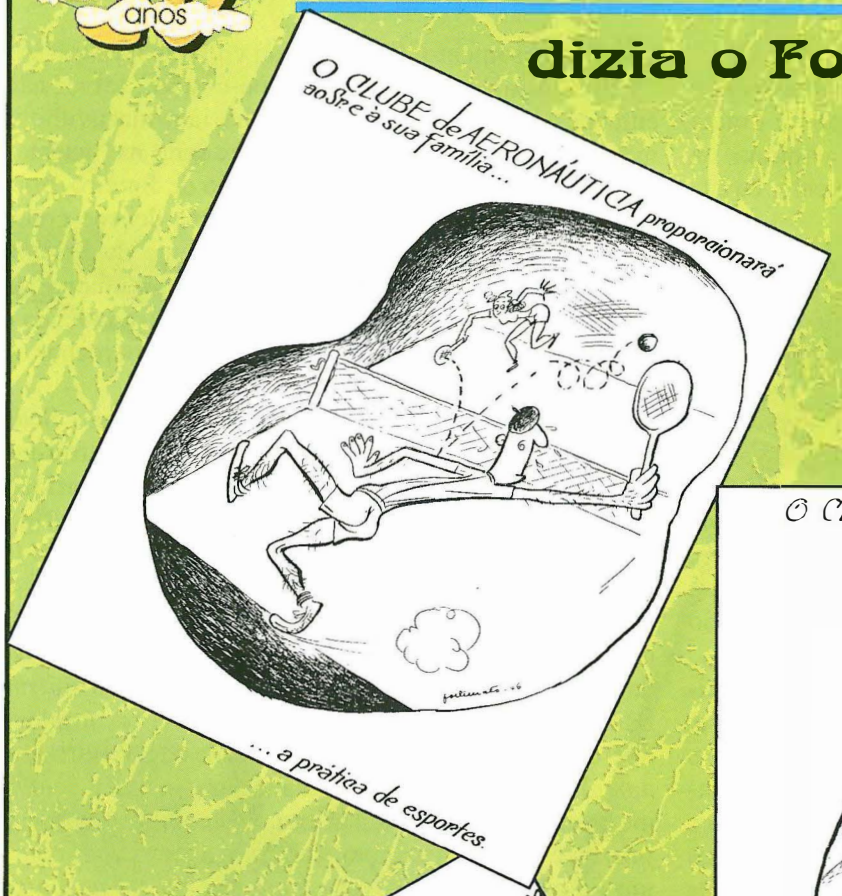
General Beaufre - A Dissuasão - Conferência pronunciado para o Instituto de Altos Estudos Estratégicos - PARIS - 1969

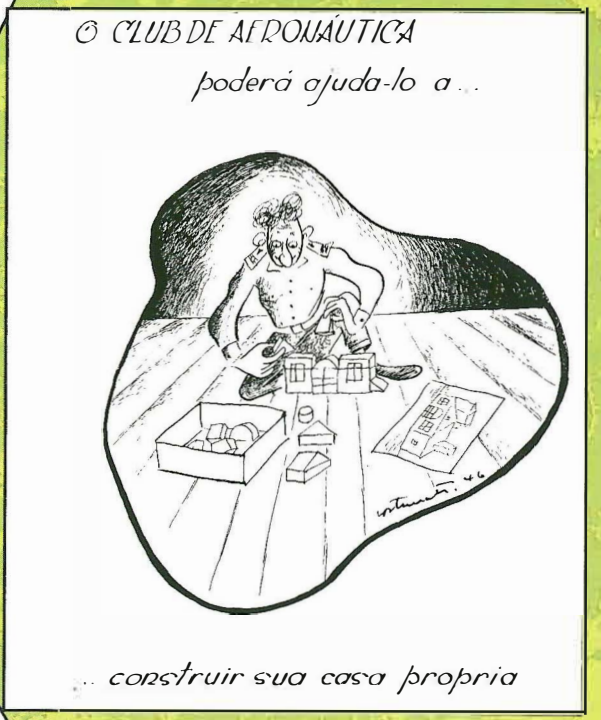
O Globo/thetimes - Atlas da História Universal - Rio de Janeiro - 1995

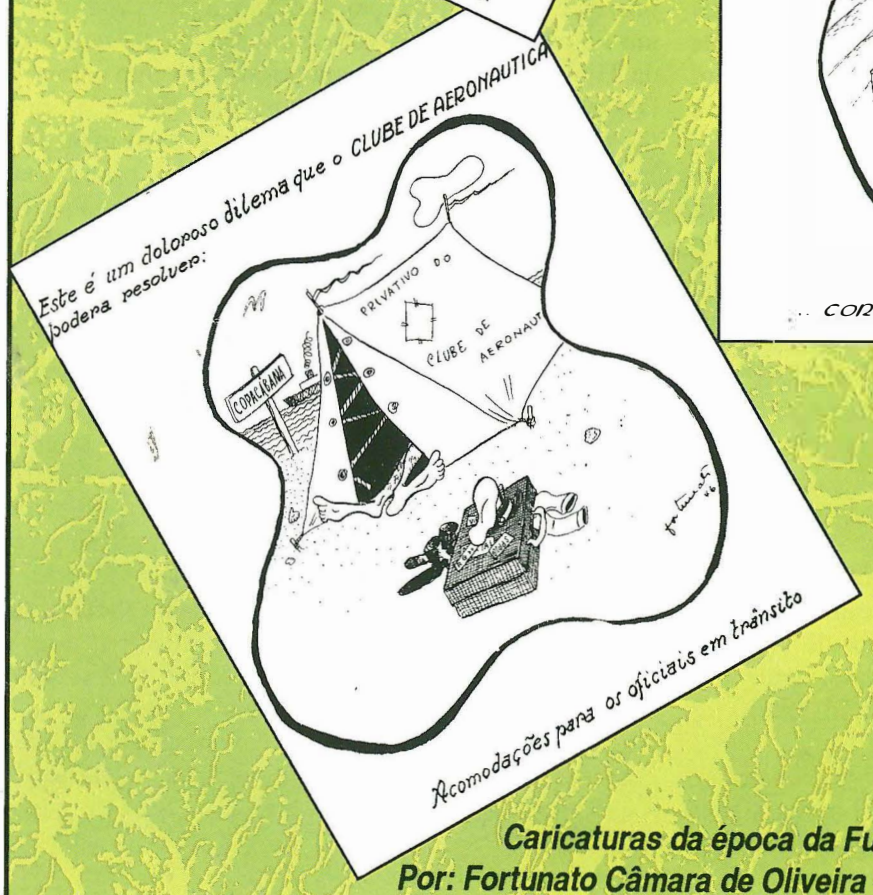
** O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R Presidente do Clube de Aeronáutica*

Há 50 Anos

dizia o Fortunato...







Caricaturas da época da Fundação do Clube de Aeronáutica
Por: Fortunato Câmara de Oliveira - Brig.do-Ar Ref. Sócio-Fundador

Aviação Romântica

*Danilo Paiva Álvares

Como era bom voar T-6 !

Capota aberta, touca de couro, cachecol ao vento, ruído másculo de 600 HP, cidades, campos e praias desfilando de baixo das asas daquela máquina na Verde-Uno. Era uma época em que, realmente, eu me sentia piloto.

O T-6 era uma aeronave robusta e simples com poucos instrumentos, onde a bússola chinesa, o velocímetro e o relógio eram, na maioria dos vôos, os instrumentos básicos. Uma máquina de difícil manejo para uns e de pilotagem dócil e fácil para outros. O "solo" no T-6 consagrava o aeronauta como piloto.

Era uma época em que as aeronaves que voávamos estavam bastante próximas, com pequenas evoluções, das aeronaves da Primeira Guerra Mundial, e seus pilotos eram considerados meio malucos, meio heróis, porém seguramente corajosos. Estávamos na década dos "anos dourados", no final da era da aviação romântica.

Ser piloto, antigamente, era ser uma pessoa especial, uma espécie de semideus aos olhos de todos e, voando em contato direto com a natureza, sentindo o vento no rosto, parecia que estávamos integrados naquele ambiente de sol, céu, nuvens, mar, praia, terra e rios, de dia ou de noite. Seguramente nos sentíamos mais perto d'Ele do que os reles mortais. O prazer de voar era temperado pela liberdade, desafio ao perigo, uma pitada de medo, um pouco de arrogância e muita aventura.

O tempo foi passando e a evolução tecnológica, em todas as áreas, foi mudando a maneira de sentir o vôo. Pilotar, hoje em dia, é uma atividade extremamente profissional, onde se exige do piloto, competência, um profundo conhecimento de navegação, regras de toda ordem e da aeronave e seus sistemas. Com a introdução de computadores de bordo e a barra de informações, no padrão americano Mil-Std 1553, em que todos os parâmetros de vôo são integrados, comparados com o pré-planejado, indicando, apenas, as correções necessárias, o vôo tornou-se mais uma ação intelectual do que uma atividade prazeirosa. O piloto tornou-se um passageiro da tecnologia, um piloto automático. Qualquer pessoa que possua um computador e um "Software Flight Simulator" poder sentir o prazer de voar. A coordenação motora, "pé-e-mão", tão valorizada antigamente foi substituída pela "coordenação" intelectual.

Nas brumas do tempo, e em função da tecnologia, foram perdidos, em algum lugar, a liberdade e a aventura fundamentais para sentir-se o tal prazer de voar.

Às vezes penso que estou ficando velho por ter este tipo de pensamento. Será que só eu penso assim? As "Velhas Águias", os pilotos de "pé-e-mão", talvez não entendessem o vôo moderno. Achariam maravilhoso mas não para eles. Foi assim que me senti na "nacele" de um A-1, a 30.000 pés, sobre o Rio de Janeiro, num vôo de experiência. Naquele momento dei-me conta que o voar era mais da máquina do que do homem semideus. O piloto voltava à condição humana. O "Vôo Noturno" de Saint-Exupéry havia virado lenda e o piloto moderno talvez não consiga mais perceber os sentimentos de Fabien.

Eis que numa bela tarde de domingo, na Sede Campestre do Clube de Aeronáutica, reencontrei-me com o tenente que fui na década de 1960. Por curiosidade, em um almoço dominical com a família, dirigi-me ao hangar dos ultraleves do Clube. O ambiente cativou-me de imediato. O clima era de aviação; o cheiro, de gasolina; o campo, de grama; a camaradagem e o desafio, de pilotos de "pé-e-mão"; o prazer, daqueles que voam sozinhos. Pouco a pouco fui me integrando na família aerodesportiva. Solei um ultraleve de três eixos sem nenhuma dificuldade e readquiri uma das últimas coisas que faltavam para voltar a sentir-me, verdadeiramente, um piloto: a liberdade! Voar, por prazer, e sem nenhum compromisso, apenas voar como um Fernão Capelo Gaivota, num pôr-do-sol na Barra da Tijuca, é quase viver uma poesia. O vento calmo, a luminosidade de um dia de sol na Barra, aquela praia tão bonita vista de cima, os condomínios, as mansões, os lagos, a cidade dos que não voam lá em baixo e, no retorno, o calor e a amizade de pessoas que compartilham do mesmo ideal, tornando-as cúmplices do mesmo prazer, deu-me de volta o sentido de aventura que faltava para resgatar o sentimento do vôo do semideus.

Hoje, creio que sou mais jovem do que era antes de pilotar um ultraleve. Esta experiência é recomendada para todos os pilotos de T-6 que, por diferentes motivos não estão desfrutando de uma alegria e de um divertimento que, no fundo, foi a verdadeira motivação que nos conduziu à Força Aérea Brasileira. Venham voar conosco, "Velhas Águias"! Vamos voltar a ser tenentes e tragam seus filhos, netos, noras e genros para perto da cumplicidade daqueles que amam os céus, as nuvens, a aventura e a liberdade.

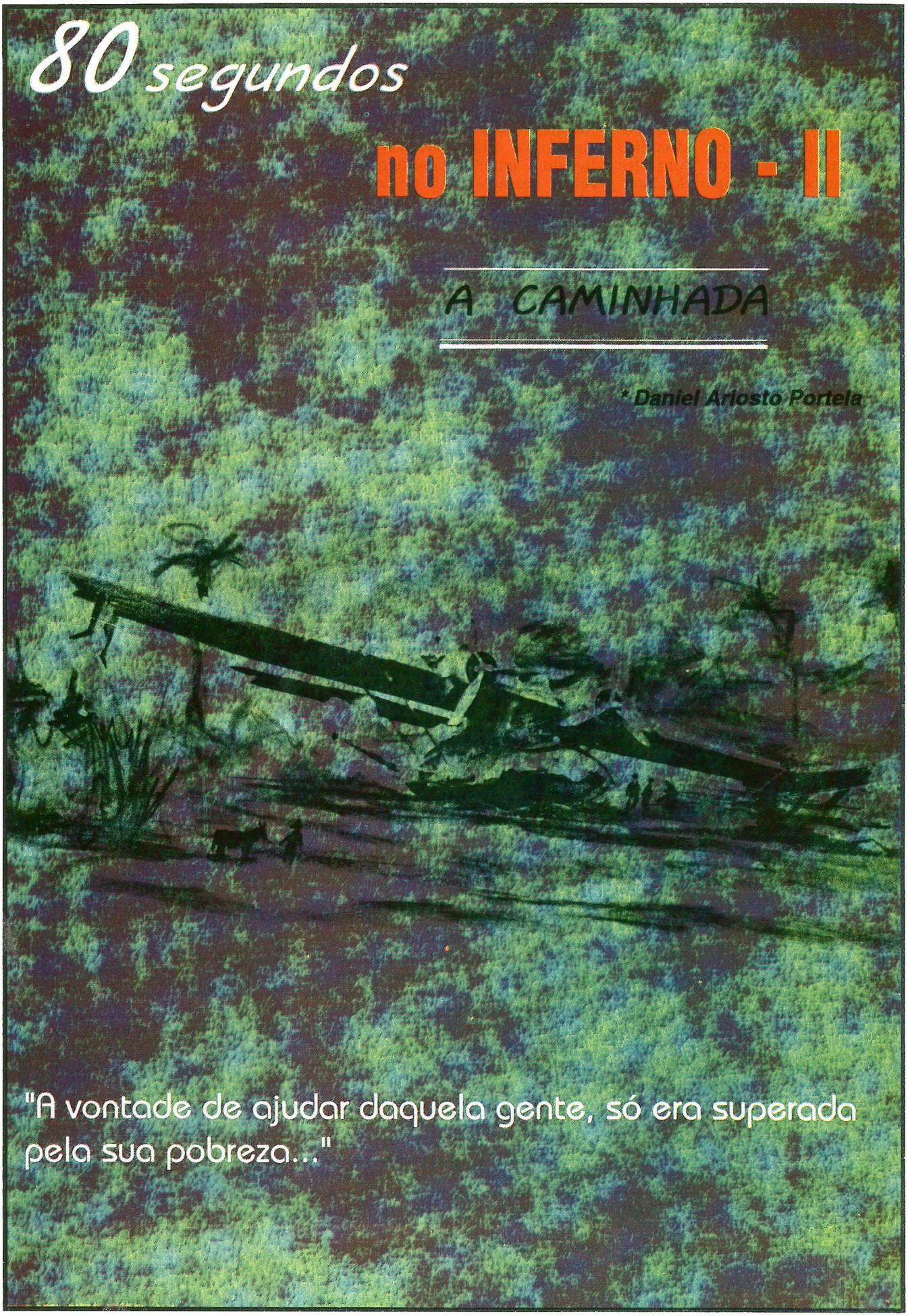
A minha mulher e minha filha, que não voaram T-6, apaixonaram-se pelo vôo de ultraleve e estão em instrução. Num futuro próximo, voaremos "de grupo" como as garças que povoam os lagos da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro. Que Deus abençoe o nosso vôo!

O Autor é Brig-do-Ar.

80 segundos no INFERNO - II

A CAMINHADA

* Daniel Ariosto Portela



"A vontade de ajudar daquela gente, só era superada pela sua pobreza..."

Ainda conversando muito excitados, o que era natural dadas as circunstâncias, eu e o Pina, rodeamos o Catalina pela ponta da sua asa direita, avistando um grupo de passageiros com o Comissário Branco e o Mecânico Camarotti. Todos ilesos. Com eles estava também o radioperador Magno que, supreendentemente, não se transformara em torresmo (a explosão se dera ao seu lado); estava com os braços um pouco queimados, os olhos muito afetados por fumaça e a única fratura que ocorreu em todo acidente. Aliás, após o acidente, ao saltar do avião já parado, trincou um ossinho de um dos pés; mancava ligeiramente por isso. Além disso, uma passageira com pequenas queimaduras no rosto e o nariz chamuscado. Outro, de bruços no chão, terrivelmente queimado.

- Estão todos aqui?, perguntei ao Branco.

- Sim, já conferi, respondeu.

- Tem certeza? Contou-os de novo; eu acompanhando.

- Nove passageiros. confere; estão todos aqui.

- E a passageira com duas crianças?

-Desembarcou em Maués.

-Bom!

Olhando o passageiro no chão, continuei:

- Conseguiu tirar a caixa de medicamentos de bordo?

- Não foi possível; eu estava ocupado segurando aquele passageiro que queria saltar ainda em vôo, logo que abri a porta para esgotar a fumaça, respondeu apontando um dos passageiros.

Olhei novamente o passageiro no chão, o Sr. Ozete Mamade. Descendente de uma raça de imigrantes que, como os portugueses, não se concentrou em núcleos fechados em restritas regiões do Brasil. Chegou, viu a nova pátria e, ignorando deliberadamente a sua extensão, espalhou-se e cobriu-a inteiramente com seu trabalho fecundo, com a mesma displicência que o faria em sua pequenina Pátria de origem - o Líbano . Ali no imenso estado do Amazonas estava o representante dessa nobre raça, embora por obra do destino em precárias condições. Seu estado me pareceu desesperador. Deitado de bruços, apoiava-se sobre a barriga, as pontas dos pés e os cotovelos. Sua espinha dorsal estava arqueada num esforço inconsciente de livrar o peito e o rosto - muito queimados- do contato áspero com o chão. Mãos e antebraços, também queimados, fugiam igualmente a esse contato, apontando grotescamente para cima. Ele precisava de cuidados médicos imediatos.

Olhando o avião, notei que o motor direito também parou de funcionar. Naquele momento, pensando no ferido e na caixa de medicamentos que estava a bordo, sobrecarregado pelos últimos acontecimentos, tive uma "pane"de cabeça, que poderia ter custado a vida de dois tripulantes. Chamei o Camarotti e o Branco, e disse: - Aproveitem agora que os motores pararam e vão buscar a caixa de medicamentos.

Sem titubear correram em direção ao avião. De imediato voltou-me a lucidez: o avião Já está em fogo. E a gasolina (cerca de 350 galões) ainda esta lá. O que é que os motores têm com isso, parados ou não? Felizmente a campainha de alarme do subconsciente soou a tempo: -Voltem ! Ouviram-me e voltaram. Não dá, não vale o risco. O avião pode explodir com vocês lá!

-E agora, o que eu faço ?, perguntei-me olhando em volta. Quase todos me olhavam interrogativos. Será que pensam que não agüentarei muito tempo em pé? Ou esperam que eu ache uma solução? O passageiro queimado agüentará até o socorro chegar? E eu, agüentarei?

Mas a estrela que me protegia, naquele dia, ainda tinha surpresas para min. Ao largo, a uma pequena distância, olhando-nos curioso, estava um caboclo a cavalo, na sua faina diária de levar umas vacas de um lugar a outro. Era uma esperança, talvez, a solução. Chamei-o. Olhou-me. Olhou sua vacas. Olhou-me novamente; e outra vez sua vacas, como que em dúvida se deveria ou não abandoná-las. Chamei-o novamente. Decidiu-se e veio. Quando chegou perguntei:

- Parintins fica muito longe?

- Não muito.

- Você pode ir lá e arranjar um carro que venha nos buscar?

- Carro não chega até aqui.

Conhecendo o terreno da Amazônia, alagadiço em grande parte do ano, entendi logo. Não poderia haver estrada de Parintins até ali.

- E cavalos, você arranja?, insisti.

- Por aqui é difícil. E demora muito chegar lá a cavalo. È uma volta bem grande.

- Como poderemos ir então ? Aquele moço precisa de médico logo !, e apontei-lhe o passageiro no chão.

- Melhor ir até a casa do Sr. João Nossa, meu patrão e dono desta fazenda. Fica na beira do rio e lá passa muito barco. De barco leva meia hora até Parintins.

- Quanto tempo até a casa do seu patrão?

- A pé, uma hora mais ou menos.

- Você pode nos levar?

Ele olhou na direção das vacas, meio em dúvida e após um momento, decidiui-se:

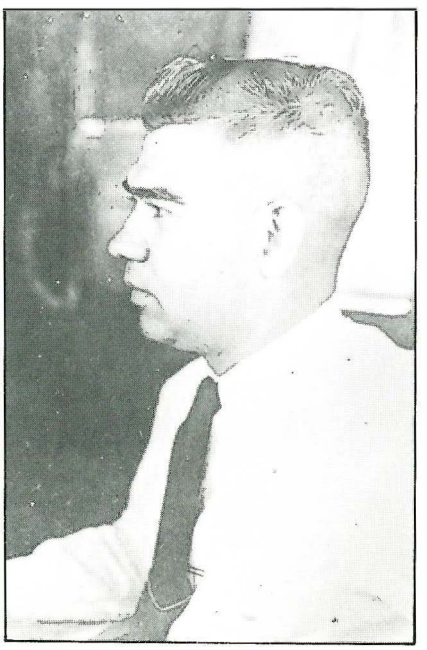
-Levo.

Parece-me que naquele dia, afora a explosão com incêndio, tudo o que nos aconteceu foi sorte em cima de sorte. Entre tantas, duas bem importantes: acharam uma ótima área de pouso, em meio à selva amazônica, exatamente na hora em que precisavamos dela; o próprio pouso, sem trem, sem poder ver os instrumentos e,a apesar de quase todos a bordo estarem sem cinto de segurança e em pé, fugindo ao fogo, foi completado sem nenhuma fratura por menor que fosse. Não creio que algum piloto do mundo, pudesse dizer que o fez conscientemente. E não serei eu que o direi. Apenas aconteceu.

De todas as instruções para os acidentados em aviões, a mais importante é a de permanecer junto aos destroços até que o Serviço de Busca e Salvamento (SAR) da FAB os encontre. Mas, considerando a necessidade urgente de cuidados médicos para os feridos - o Mamade principalmente - e a curta distância a que estávamos de uma povoação, onde, por menor que fosse, encontrariamos algum recurso médico, decidi que seguissemos imediatamente para lá - inclusive os feridos - já que o caboclo nos guiaria.

Aproximei-me do Mamede, e disse:

- Não desanima agora, pois teremos que caminhar um pouco. Mãos, rosto e peito afastados do chão por causa das queimaduras, apoiado na barriga e cotovelos, pareceu não en-



Co-piloto Pina à época do acidente

tender o que lhe disse. Felei-lhe novamente com esperança de uma reação, pois me pareceu que caminhando ele sofreria menos que se fosse transportado. Estava bem calçado e o fogo não o atingiria abaixo da cintura. Dessa vez me ouviu e respondeu:

- Está bem. Mas me ajude a levantar... eu não posso... minhas mãos !

Dois passageiros, segurando-o pelas axilas, puseram-no em pé, cuidadosamente. Estava um pouco tonto. Logo, buscando energias não sei onde, pareceu melhorar.

- Para que lado vamos?, quis saber.

- Aquele caboclo nos levará a Parintins. Deve ser meia hora mais ou menos, menti. Será que você agüenta andar um pouco? -
Acho que sim. Vamos embora!, e começou a seguir o vaqueiro que já se afastava.

Impressionante a figura. Braços imóveis enquanto andava, afastados do corpo para não roçar, ligeiramente arqueados, parecia um estranho pássaro tentando levantar vôo. Cabeça fixa e sem movimento, também projetada para a frente, como a querer livrar o contato do queixo com o peito. Pedaços de sua camisa grudados ao dorso. O resto, incluindo a cabeça, era pele despedaçada a fogo e a carne já dessorando abundantemente.

Chamei a tripulação para uma rápida conferência e distribuição de tarefas, pois temia perder a consciência antes de chegarmos a Parintins. Ao Camarotti e ao Branco, ambos ilesos, determinei que ficassem no local até que findasse o fogo, para evitar que algum curioso, ignorando o perigo de explosão, se aproximasse do avião. Ao Magno disse:

-Procure chegar o mais rápido possível a Parintins. Nao se preocupe se eu e o Pina atrasarmos. O mais importante é você chegar lá e tentar comunicar-se, por qualquer meio, com a chefia de pilotagem em Belém. Conte o que aconteceu sem exageros; assegure que não houve mortos e descreva o tipo e a gravidade dos ferimentos para que venham preparados. Eu e o Pina iremos como pudermos, se ficarmos para trás o Camarotti e o Branco nos ajudarão.

Começamos a andar seguindo o Mamede que já se distanciava, seguindo de perto o caboclo. Os outros vieram atrás.

Seguimos em linha reta até a orla da lagoa seca, onde pousáramos. Daí contornaríamos uma ponta de mato, acompanhando, mais ou menos, a margem de um pequeno rio que deságua próximo a Parintins. Felizmente, naquele trecho descampado, estivemos protegidos do sol por uma camada de nuvens. Foi bom, pois o sol aumentaria o sofrimento das queimaduras. A ordem de marcha começou a se definir. Na frente o caboclo a cavalo, com Mamede logo atrás que, numa marcha forçada e espantosa, devido a suas condições, conseguiu adiantar-se uns duzentos metros dos outros. Tempos depois, visitando-o ainda no hospital, disse-me que daquela caminhada só se recordava que queria, fosse onde fosse, chegar. E falava ao caboclo a cada minuto:

-Mais depressa!

No grupo seguinte iam: eu, o Pina, o Magno e a passageira que encontrei logo que saltei do avião. Ela estava descalça e o caminho era áspero. Pensei nos meus sapatos.

- Besteira!; eu não estava em condições para cavalheirismos. Nós também andávamos depressa, mas não conseguíamos acompanhar o grupo da frente. o que fazia a distância entre nós aumentar.

Fechando a marcha, vinha o terceiro grupo, mais descansado; era o restante dos passageiros que, além do susto, nada haviam sofrido e, talvez por isso, vinham a passo normal e, provavelmente, o que é natural, comentando o ocorrido.

Sentia uma ardência generalizada nas costas e orelhas. Minha cabeça começou a doer. Para não aumentar o sofrimento, procurava andar sem movimentar os braços. Tirei o que sobrou da minha camisa, pois não mais me protegia; havia o risco de que alguns pedaços dela grudassem nas queimaduras. Olhei-a curioso. Dela só restava o colarinho, a frente e as mangas; substituindo as costas, havia um imenso furo orlado de fuligem. Pensei em jogá-la fora. - Será bom tê-la como recordação. Pendurei-a no cinto e retomei a marcha.

O sol, através de algumas falhas na camada de nuvens, nos castigava terrivelmente por momentos. Parecia-me ter andado mais de uma hora. O Pina, com relógio, informou:

- Só meia hora.

Ao contornarmos uma ponta de mata vimos uma cabana. Ali morava outro empregado da fazenda. Encontrei o Mamede já sentado num banco comprido sem espaldar, sob uma grande árvore, ao lado da cabana. De sua cara escorria um líquido gelatinoso e translúcido que lhe grudava as pálpebras sem pestanas. Era a carne sem pele, dessorando. Tentei falar-lhe; não me atendeu. Talvez em choque. Ao seu lado, atarantadas, sem saber o que fazer, a mulher e a filha do caboclo que ali morava, ausente no momento.

- Por favor, arranjem água para beber. Muita água!

Trouxeram uma cabaça cheia. Olhei e achei graça ao lembrar as recomendações do Serviço Médico da Panair:

"Na amzônia só bebam água bem tratada". A água era amarela, mas era água e nós precisávamos dela. Chamei o Pina e disse:

- Vê se consegue fazer o passageiro beber. O máximo que puder.

Nas primeiras tentativas, vomitou tudo que bebeu. Finalmente conseguiu reter alguma água. Também bebi tudo o que pude. Notei que o Mamede não conseguia ver, por ter suas pálpebras grudadas. Ele não poderia andar mais. Perguntei ao caboclo, nosso guia, se poderia conseguir um cavalo, para levarmos o passageiro.

- Está bem, acho que arranjo um.

Aumentou a dor de cabeça. Resolvi descansar até a volta do guia com o cavalo. Pedi à cabocla um lençol para estendê-lo no chão e deitar-me de bruços.

- Nós não temos lençol não, moço.

A vondade de ajudar daquela gente só era ultrapassada pela sua pobreza. Quando já resignado me preparava para deitar no chão de terra batida, ela lembrou que eu poderia usar a porta da cabana, uma espécie de painel feito de folhas de palmeiras trançadas. Mal amarrada à entrada da cabana, saiu facilmente. Deiteime sobre ela usando os farrapos de minha camisa como travesseiro.

O Pina, tendo conseguido uma vasilha com leite, estava derramando-o sobre suas queimaduras para aliviar a dor. Depois veio oferecê-lo:

- Quer um pouco também?

- Bota no passageiro.

- Já botei, este sobrou para você.

Lembrei meus tempos de menino, numa fazenda em Mato Grosso. Passara uma noite inteira com o pé mergulhado em leite por causa de uma queimadura.

- Derrama somente nas costas.

Apesar da cabeça doer, não quis leite nos cabelos - ou o que restava deles - pois não sabia quando, poderia lavá-los.

- Arranja mais água e põe na minha cabeça. Está doendo muito.

A água fresca aliviou bastante a dor e permitiu que eu descansasse um pouco. Pensei em dormir, nao consegui. A satisfação gratificante de me sentir vivo e forte, apesar de muito arrebentado pelo fogo, não me permitiu dormir. Passava e repassava o que acontecera nas duas últimas horas e mal acreditava. Embora bastante queimado, física e psicologicamente eu me sentia bem. No fundo da mente, o pensamento de rever meus familiares me deixava mais confiante. Até ali a sorte me ajudara o bastante para me portar de maneira a dar-lhes orgulho.

O terceiro grupo chegou à cabana. A passageira que queimara o nariz ligeiramente estava descalça. Os outros, todos ilesos e bem calçados. Perguntaram-me se podiam ajudar de alguma forma. Disse-lhes que se dividissem em dois grupos : um prosseguiria imediatamente para providenciar socorro em Parintins; o outro ficaria para nos ajudar.

- Dois de vocês deverão acompanhar aquele passageiro - indiqueilhes o Memede - um de cada lado. Ele irá a cavalo e do jeito que está poderá cair. Cuidem para que não aconteça.

Algum tempo depois o caboclo-guia voltou com mais dois cavalos: - Consegui um para o senhor também, falou.

- São manso ?

- Sim.

- Bem, vamos usar um só. Eu vou a pé.

Montara em algumas ocasiões, quando menino, mas não quis arriscar. Ofereci-o para a passageira descalça. Ela recusou, dizendo preferir andar.

Não havia mais nuvens no céu e o sol do meio-dia tornou-se um problema para os queimados. A cabocla moradora na cabana emprestou-nos dois cobertores de algodão para proteção minha e do passageiro ferido.

O Mamede foi colocado num dos cavalos e sobre ele um dos cobertores. Dois homens, um de cada lado, para protegê-lo em caso de queda e um terceiro puxando as rédeas, recomeçaram a caminhada. O caboclo-guia na frente, seguido pelo Mamede, em estado de torpor, e seus "guardas".

Peguei o outro cobertor e, com o Pina e as duas passageiras, reiniciamos a marcha também. Não querendo o contato do cobertor, pois irritava as queimaduras nas costas, segurei-o por duas pontas, bem acima da cabeça. A brisa agradável que vinha ao nosso encontro, encarregou-se de mantê-lo flutuando, protegendo-me do sol sem que ele roçasse nas queimaduras.

Com o reinício do movimento, a cabeça voltou a incomodar. Latejava. Uma dor intermitente e monótona começava na nuca e ia explodir nas têmporas. Nas costas e braços só sentia uma ardência como de pele esfolada - perfeitamente suportável - que me levou a crer eram superficiais as queimaduras, por isso me despreocupei. Mais tarde, no hospital, constatou-se que eram realmente profundas. A cicatrização completa demorou dois meses e, um ano após, submeti-me a uma pequena cirurgia restauradora nas costas.

A dor deve ter um limite, que ultrapassado, deixa-se de senti-la. E isso deve ter ocorrido quando, preocupado em botar o avião no chão, não tinha tempo de pensar em dor.

Meus braços começavam a entorpecer e a pesar mais e mais por mantê-los esticados, segurando o cobertor acima da cabeça. De tempos em tempos vinha uma das passageiras saber se eu precisava de alguma coisa. Quando a brisa amainou, elas seguraram as pontas do cobertor para evitar seu contato com minhas costas. A um observador desavisado, aquilo tudo deveria parecer um cortejo bem fora do comum: o caboclo-guia, o grupo do Mamede e nós.

À nossa frente surgiu um pequeno prado; no outro lado, a cerca de 500 metros mais ou menos, uma cabana maior que a anterior, com um curral ao lado.

- Ainda não é a sede da fazenda, disse uma das passageiras que moradora da região, conhecia o local. Aí mora um outro empregado. Mas já estamos perto.

Atravessamos o prado. Ao nosso encontro vieram alguns homens, entre os quais o Sr. João Nossa, proprietário da fazenda.

Chegando à cabana, pedimos água. Não era cristalina, mas bem melhor que a anterior. Bebi o quanto pude, com muito prazer. Depois derramei um pouco na cabeça; atenuou a dor.

Ao lado da cabana, um córrego que tínhamos que atravessar para prosseguir. Era estreito e raso. A travessia podia ser feita por uma tábua, à guisa de ponte, sem corrimão. Temendo por meu equilíbrio, um dos homens ajudou, levando-me pela mão. O Mamede, que nem desmontou, teve seu cavalo guiado para vadear o córrego. Dois homens o acompanharam por dentro dágua, cuidando dele.

Com dois caboclos segurando o cobertor, protegendo-me do sol, prosseguimos em direção à casa do Sr. João Nossa. Ele, ao meu lado, garantiu-me que era perto. Disse também que os primeiros passageiros e o radioperador Magno já haviam embarcado para Parintins há mais de 40 minutos. Já deveriam ter chegado lá e o socorro, portanto, não tardaria. Aproveitei e pedi que mandasse alguém até o local do pouso forçado para guiar de volta os dois tripulantes que lá ficaram. Deveria ter terminado o fogo. Lembrei-me, então, que não ouvira a explosão da gasolina. Perguntei ao Pina. Também não ouvira.

Mais 20 minutos de marcha e chegamos à fazenda. Dava frente para o rio, onde havia um cais para pequenas embarcações. Dali prosseguiríamos rio abaixo até que ele se encontrassa com colossal rio Amazonas. Seguiríamos por este abaixo, junto à sua margem direita, até Parintins; meia hora de lancha, me informaram. Sentia-me cansado e com dor de cabeça. Bebi mais água e refresquei a cabeça outra vez. João Nossa ofereceu analgésicos que aceitei. O Mamede foi acomodado, sentado numa rede, pois não podia deitar-se; seu estado era desolador. Não entendia o que estava acontecendo.

Não podendo fazer nada senão esperar esperar o barco que traria socorro e nos levaria e, cansado ao extremo e com náuseas, deitei-me de bruços na varanda assoalhada com tábuas. Procurei descansar e dormir; agora era questão de paciência. O tempo foi passando sem eu perceber. Acho que cochilei, pois só me dei conta quando avisaram que o barco chegara. Levantei-me tonto. O cheiro de carne queimada era insuportável. O barco atracou e o representante da Panair desceu, vindo ao meu encontro.

- O médico que temos, Dr. Gerson, não se encontrava perto, mas já mandei avisá-lo e não deverá tardar. Quando quiserem poderemos ir, disse-me de um folego só.

- Ok, ponham a bordo o passageiro ferido. Depois nós embarcaremos. Também determinei:

- Providencie um homem que fique guardando os destroços do avião.

Enquanto embarcavam, agradeci ao Sr. João Nossa e pedi lhe que mandasse devolver os cobertores.

Todos a bordo, o barco começou a movimentar-se. Perguntei ao representante da Panair se em Parintins havia acomodações para os feridos. Disse que tinham acabado de inaugurar um pequeno hospital do S.E.S.P, que ainda estava vazio.

- Bom. Logo que estejam acomodados, entre em contato com a Empresa em Manaus e peça-lhes que investiguem tudo a respeito da carga que embarcou no meu vôo esta manhã. Quem expediu, o que continha, destinatário e o mais que pudesse ajudar na investigação.

- Ok, e prosseguiu. O Magno já está tentando falar com a Chefia de Pilotagem, em Belém, por meio de um radioamador local. Naquele momento, na realidade, ele já estabelecera contato com um navio, em trânsito pelo rio Amazonas, que retransmitiu tudo para Belém. A Chefia de Pilotagem, que já acionara o Serviço de Busca e Salvamento da FAB, ainda teve tempo, antes da decolagem do Albatroz, de comunicar-lhes o local onde estávamos e a natureza dos ferimentos, o que facilitou muito.

- Bem, agora deixe-me descansar um pouco. Sentei-me num banco. A dor de cabeça, insistia.

Posteriormente soubemos que, da carga que explodiu, somente se conseguiu apurar que foi embarcada no Rio de Janeiro, num Constelation (L-49) da Empresa, até Manaus, onde reembarcou.

Pouco depois senti qu o barco reduzia a marcha e parou.

- É o Dr. Gerson, alguém gritou. Um barco encostava ao nosso para abordar. Um homem jovem, vestindo avental branco nos olhava em expectativa. Era o médico. Bom, pensei: agora o problema é dele.

Vieram também duas enfermeiras. Já no nosso barco, o médico dirigiu-se ao Mamede e começou a cuidar dele. Chamou uma das enfermeiras e disse-lhe algo. Ela dirigiu-se a mim com uma seringa na mão.

- Isso me fará dormir ?, perguntei.

- Não. É só para aliviar a dor. E espetou a agulha.

Tinham trazido duas macas e colocaram o Mamede numa delas. Não aceitei a outra, porque só poderia deitar de bruços e isso seria mais incômodo que andar. A passageira do nariz queimado aceitou a maca. Tinha aspirado muita fumaça e estava tonta. Outra enfermeira, também armada de seringa, atendia o Pina.

Chegando a Parintins, passamos direto sem nos aproximarmos do cais, ouvindo a seguinte explicação:

- Vamos atracar no outro extremo da cidade, que é mais próximo do hospital. Como não temos ambulância nem carro disponíveis, assim é melhor.

A multidão que esperava no cais, frustrada, começou a se deslocar ao longo da margem, acompanhando-nos, até o local onde desembarcaríamos. Quando chegamos, desceram a maca com o Mamede por um pranchão que ligava o barco à margem. Depois a maca da passageira. Deram-me um guarda-chuva, outrou ao Pina, para proteção solar.

O Pina desceu. Olhei o pranchão que oscilava com o movimento da embarcação. Alguém viu minha indecisão e "deu uma mão".

Começamos a subir a barranca em direção ao hospital. Gente por todos os lados. Todos muito sérios. Vendo o Pina à frente, tentei imaginar minha aparência: cara esfolada e enegrecida pela fuligem, costas e braços queimados, a camisa em farrapos pendurada no cinto e um guarda-chuva. Trágico, mas muito engraçado.

Assim, entre o abre-alas do povaréu curioso, os olhares assombrados dos garotos e, achando uma certa comicidade naquilo tudo chegamos à porta do hospital, onde enfermeiras esperavam para nos conduzir para o local onde seriam prestados os cuidados médicos de que carecíamos.

O Cmt. Portela posa, orgulhosamente, ao lado de seu troféu: emblema da PANAIR do painel do leme de direção da aeronave acidentada

A Panair do Brasil, que recebera a mensagem de bordo comunicando o início da descida para o pouso em Parintins, não recebeu a mensagem de pouso efetuado na hora prevista. Passado um tempo razoável, determinou o Comte. Oracy, Piloto-Chefe em Belém, que um outro Catalina, da Petrobrás (que era operado por tripulação da Panair), no momento voando de Santarém a Belém, comandado pelo meu colega Dráusio, retornasse e, pela rota prevista para o meu vôo, tentasse a minha localização. O Dráusio foi minha primeira visita no hospital, onde eu já me encontrava, quando chegou a Parintins.

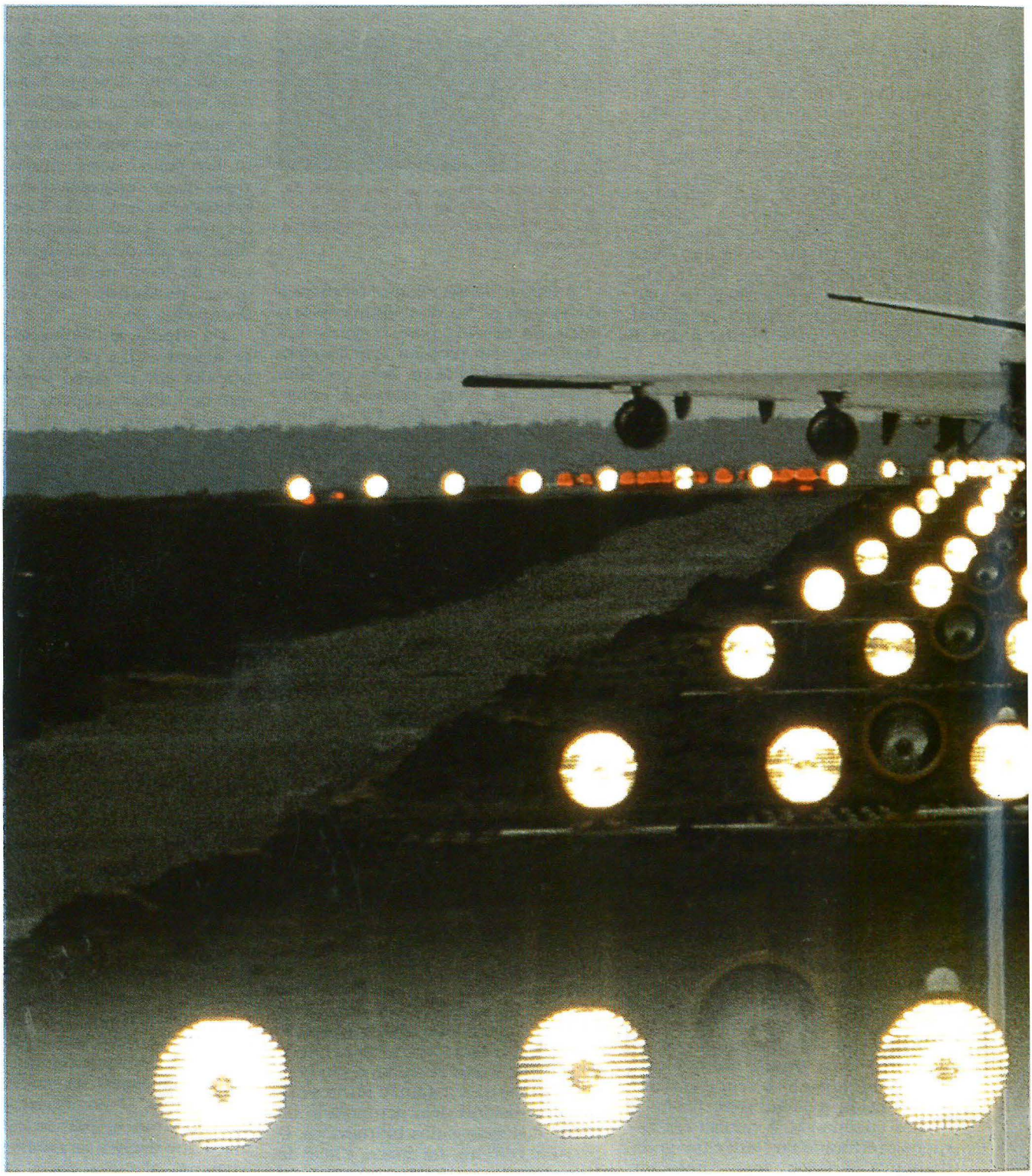
Pelo testemunho dos dois tripulantes que deixei junto ao PP-PCY, ele queimou devagar sem explodir, embora estivesse com muito combustível ainda, quando chegou ao tanque, o fogo aumentou de intensidade apenas. As únicas coisas que explodiram foram os pneus e as 50 balas do revolver, que faziam parte do equipamento de sobrevivência para a Região Amazônica.

Embora até os farrapos de minha camisa tenham sido investigados em laboratório, não se chegou a conclusão do que originou a explosão e o conseqüente incêndio. Há uma suposição de que se tratava de uma pequena quantidade de magnésio, pois na época era ainda utilizado como flash pelos fotógrafos do interior. Esse material se inflama também em contato com a água e havia sempre um resíduo dela acumulado no fundo dos cascos dos hidroaviões. O Sr. Abel Oliveira, na época, Chefe da Manutenção em Belém, foi ao local do acidente para iniciar a devida investigação e, enquanto esperávamos o pessoal especializado da FAB, trouxe-me como recordação dois pedaços de tela da cauda do PP-PCY com o símbolo da Panair pintado neles. O Catalina era em parte revestido com tela: os ailerons, o bordo de fuga das asas e a empenagem de cauda. Inacreditavelmente o fogo não chegou à cauda; nem fuligem aqueles pedaços de tela tinham. Como disse acima, o fogo foi lento após o pouso, só se intensificando ao chegar à gasolina, acalmando-se outra vez quando esta terminou e extinguiu-se devagar antes de chegar à cauda. O pouso em si não danificou o avião, que deve ter tocado o solo com sua quilha, a menos de 35 nós e, apesar de totalmente às cegas, com as asas niveladas. Repito: mérito, um pouco; sorte, muita. Se houvesse quem apagasse o incêndio, na ocasião ele, teria sido facilmente recuperado. A única parte que se quebrou foi um dos flutuadores, arrancado ao tocar no solo no momento que, perdendo a velocidade, desnivelou-se.

Da tripulação, só posso dizer que se algum outro piloto se encontrar um dia em situação semelhante, o que não desejo, espero que tenha a sorte de contar com uma tripulacão igual, pois melhor não acho fácil encontrar. O piloto Pina, quando em dúvida, pois não nos víamos, para saber se eu estava bem, movimentou os comandos e, ao receber resposta também pelos comandos, acreditou e confiou em mim até o chão. O radioperador Magno, que se encontrava junto ao local de início do fogo, teve queimaduras nos braços e os olhos muito afetados e, embora mancando por haver partido um ossículo do pé ao saltar do avião, chegou a Parintins e, via radioamador, conseguiu comunicar-se com Belém, antes que o Albatroz do SAR, já acionado, decolasse. Com isso ganhou tempo e qualidade no atendimento do SAR. O mecânico do vôo, Camarotti, após a explosão, foi expulso da sua torre invadida por densa fumaça, mas antes comandou os flutuadores para baixo, no caso de serem necessários. Desceu da torre, já com um extintor na mão e começou a combater o fogo; depois outro extintor, até gastá-lo todo. Quando procurava um terceiro extintor, notou que já estávamos parados no chão. Começou imediatamente a ajudar o comissário na evacuação dos passageiros. O comissário-de-bordo Castelo Branco, para esgotar a fumaça que encheu as cabines de passageiros, abriu a porta de acesso localizada na cabine traseira. Logo a seguir, teve que se atracar com um passageiro que, apavorado, queria saltar ainda em vôo. Felizmente conseguiu segurá-lo. Para eles, o meu eterno agradecimento; sem eles talvez tivesse sido diferente.

*** O autor é aposentado da Panair do Brasil e Vasp.**

PARA SABER COMO A INFRAERO É IMPORTA



Infraero quer dizer Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Seguindo esta pista, você descobre que ela projeta, constrói, amplia, moderniza, opera e administra os principais aeroportos brasileiros.

BRASIL
GOVERNO FEDERAL

NTE PARA O BRASIL, AQUI VAI UMA PISTA.

Infraero: 23 anos, 10.000 empregos diretos, dezenas de aeroportos e mais de uma centena de instalações de apoio à navegação aérea, colocando o Brasil na rota da modernidade do transporte aéreo mundial.

INFRAERO
AEROPORTOS
BRASILEIROS

ESTILO IDEAL DE VIDA

ESTARÁ PRÓXIMO de ser um democrata quem aceitar:

...que as formas superiores de convívio em harmonia entre os homens são fruto, basicamente do estabelecimento de idênticos valores espirituais, morais e éticos, que orientarão o comportamento individual e dos grupos;

...que o homem não saciado nas suas ambições, e não sabendo limitá-las, é um ser violento, donde a necessidade do entendimento do que seja a privação e do desenvolvimento do hábito de pequenas e grandes privações;

...que o exercício da tolerância, em todos os aspectos, é fundamental, pois que a verdade de cada um não é necessariamente a verdade do outro;

...que a ordem social é um rio largo para onde afluem correntes de opinião antagônicas, que nele se debatem; no entanto, como o largo rio, seu curso segue em paz - é a harmonia numa suposta desordem;

...que todas as formas de revolução violentam o desenvolvimento da humanidade que deve ser alcançado pela natural evolução;

...que para contribuir para a construção da paz entre os homens, deve alcançar, primeiro, o equilíbrio interior, a sua paz;

...que deve competir cooperando e cooperar competindo;

...que deve obediência à Lei;

...que a pessoa humana tem direitos naturais, superiores e anteriores ao Estado;

...que na dignidade não há hierarquia;

...que não deve ser indiferente ao sofrimento dos outros;

...que deve haver a fiscalização sem ofensa, a prevenção sem desmoralização;

...que o desenvolvimento é, antes de tudo, auto-desenvolvimento;

...que a ordem econômica deve respeitar a ordem jurídica, a ordem política e a ordem social;

...que as necessidades materiais serão insaciáveis a não ser que a filosofia e a educação distingam o que é necessário e o que é supérfluo;

...que se o homem se propuser a obter somente bens materiais, quanto mais tiver, mais quererá;

...que a pletora de bens materiais e a busca de prazeres materiais geram a depravação dos sentimentos;

...que tanto para os povos como para as pessoas, possuir mais não é o fim último da vida;

...que a busca excessiva do ter gera um obstáculo ao crescimento do homem e opõe-se à sua verdadeira grandeza;

...que é legítimo o desejo do necessário, e trabalhar para consegui-lo é um dever;

...que a felicidade e o bem-estar de todos está na proporção da felicidade e do bem-estar de cada um;

...que a pobreza não é uma desonra nem é sinônimo de infelicidade, pela simples razão de que a riqueza não é sinônimo de honra nem garantia infalível de felicidade;

...que a extinção da miséria é um dos deveres mais urgentes da solidariedade humana;

...que a propriedade é ao mesmo tempo um direito pessoal e uma responsabilidade social;

...que a evolução da humanidade chegou a um ponto em que a paz social ou é universal ou é impossível;

...que a disciplina de cada um é a garantia da liberdade de todos;

...que a caridade é um caminho para a paz;

...que a injustiça constitui-se na primeira violência, o cerne de todas as violências;

...que o recurso à violência é sempre um convite à violência contrária;

...que a violência não se finda com violência, mas com amor;

...que a violência e a polêmica visam à vitória e não à verdade;

...que a sociedade estabelecida no erro e na mentira jamais poderá usufruir a concórdia;

...que a violência é amostra do que se sofre quando os reais valores e os princípios morais são substituídos pela falsidade;

...que o diálogo sincero torna-se criador da fraternidade;

...que a pessoa humana requer, para sua realização: condições de sobrevivência, oportunidades criadoras, sensação de segurança, integração social, espiritualidade na vida;

...que deve trabalhar;

...que deve ser alegre;

...que deve amar a verdade, que é a força da paz;

...que deve amar e defender a Pátria, interessando-se pelo bem dos outros povos;

...que o patriotismo deve exprimir-se em obras, principalmente no cumprimento dos deveres cívicos e na solidariedade com os concidadãos;

...que deve participar da vida política, votar conscientemente; ser votado com humildade;

...que deve prestar serviços em benefício da coletividade, como a Lei determinar;

...que deve contribuir para as despesas públicas;

...que deve ser magnânimo na exigência dos direitos e ter responsabilidade no cumprimento dos deveres;

...que não haverá Democracia sem a prática integral, por parte de cada cidadão, da religião por ele livremente escolhida;

...que deve ter coragem de decidir quanto ao que deve ler, ver ou ouvir, como garantia contra as expressões públicas da imoralidade;

...que a Família, a Escola e a Comunidade são os berços da Democracia;

...que deve assistir e educar os filhos;

...que a Família, unidade social básica, é a primeira escola de virtudes sociais de que precisa a sociedade democrática;

...que a Família exige uma casa salubre, tranqüila, sem promiscuidade, com ordem e higiene, e próxima de centros comerciais, médicos, educacionais, religiosos e comunitários;

...que o poder sem limites leva à corrupção sem controle;

...que deve haver temporariedade no exercício do poder;

...que para prevenir e reprimir os excessos do poder, devem existir juízes e tribunais independentes, acessíveis a todos;

...que Deus é a fonte da autoridade e fundamento das Leis;

...que liberdade e autoridade antes suprem uma à outra, que se opõem;

...que todo o poder é para ninguém;

...que o poder vem de cima, mas sua legitimidade vem de baixo, pelo consentimento real dos que devem obedecer;

...que a igualdade se concretizará em idênticos direitos e oportunidades a todos;

...que a fraternidade objetivará a solução pacífica dos conflitos entre pessoas, grupos e classes sociais, como resultado da mais ampla comunicação e do primado do Direito;

...que a liberdade será limitada pelo bem comum;

...que a Democracia incompatibiliza-se com os privilégios, com o fornecimento a grupos de qualquer natureza e com a irresponsabilidade;

...que o Estado é a organização de toda a Nação e não um aparelho nas mãos do Governo;

...que o estado não é um fim em si mesmo, sua existência só se justifica se tiver por finalidade e procura do bem comum;

...que o regime de governo deve ser representativo;

...que os governos são servidores do Estado, por vontade da própria Nação, e vontade revelada nas urnas;

...que a Democracia exige o sufrágio universal e secreto;

...que são sagrados os direitos das minorias;

...que o acesso aos cargos públicos é admitido a todos os integrantes da sociedade, independente de quaisquer discriminações;

...que não haverá Democracia quando a minoria governar, mas também não há Democracia onde são ilimitados os direitos das maiorias: a Democracia deve significar a proteção do fraco contra o forte;

...que não haverá Democracia sem liberdade de expressão nas ciências, nas letras, nas artes e na cátedra;

...que é ilegítimo o Governo cheio de força e vazio de poder;

...que economia dirigida leva à liberdade dirigida, que é o contrário da liberdade;

...que a Democracia é o regime da tolerância e da convivência dos contrários, assegurada sua permanente autodefesa;

...que só a liberdade pode tornar segura a segurança;

...que a autodisciplina, em todas as atividades humanas, concorre para a felicidade geral;

...que a propaganda erigida em coerção mental é arma contrária à Democracia;

...que a Democracia é disciplina na divergência;

...que só se aprenderá a Democracia exercitando-a;

...que .....

...que só SERÁ DEMOCRATA quem se esforçar por seguir os DEZ MANDAMENTOS DE DEUS.

Apanhado de máximas e preparado pelo autor

HOMENAGEM

Na ocasião em que recebemos a presente matéria, por problemas editoriais, apesar de acolhida não foi publicada, permanecendo na pauta e aguardando uma oportunidade.

Durante este período, fomos surpreendidos com a notícia do desaparecimento de seu autor, intelectual da Força Aérea e assíduo colaborador da ***Revista Aeronáutica.***

Hoje, nesta edição, tornamos públicos as suas idéias e, também, os agradecimentos da Força Aérea e do Clube de Aeronáutica pelas colaborações sempre oportunas, honestas e desinteressadas.

O Maj.-Brig. Luiz Carlos Aliandro faleceu no dia 14 de novembro de 1995.

A Redação

Na foto o Maj.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos Aliandro, ainda Coronel, quando no comando da Base Aérea de Florianópolis.

INTERNET.....

Muito prazer em conhecê-la !

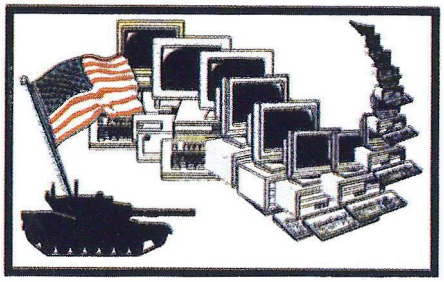
* Lyse MC Moreira

O caro leitor, com certeza, tem sido bombardeado pela mídia especializada, bem como pela leiga, com notícias sobre a INTERNET. Nos jornais, revistas, publicações de toda ordem, e até nas novelas da televisão, a grande rede é o "must" do momento.

Se estar atualizado sobre as potencialidades e novidades da INTERNET é tarefa difícil até para os profissionais do ramo, imagine então para os "comuns mortais". A estes resta apenas a possibilidade de colher, aqui e ali, numa conversa, numa revista ou numa nota de jornal, fragmentos de informações; tentando, depois, agrupá-las de alguma forma coerente para se sentir participante e integrado na nova onda do "Cyberespaço".

É minha vontade aqui discutir alguns tópicos sobre a INTERNET. Misturando alguns aspectos factuais e outros conceituais, de forma a dar para o leitor de nossa revista, uma base de conhecimento que lhe permita, se não navegar na rede, ao menos entender sua formidável arquitetura e aquilatar sua utilidade no presente e potencial no futuro.

Origem, Números, Futuro



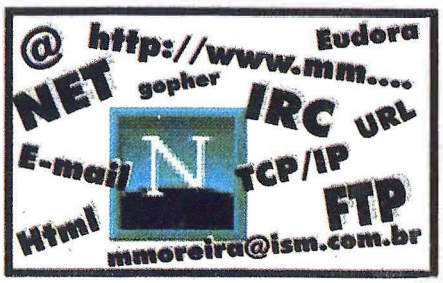
A INTERNET teve sua origem nos idos de 1969, nos EUA. Naquela época, o US-DOD (Department of Defense), no auge da Guerra Fria, tinha uma grande necessidade de estar ligado às indústrias fornecedoras do material que alimentava a máquina bélica americana.

Suprindo esta necessidade, interligaram-se os computadores do DOD com os das indústrias, criando a ARPANET, rede precursora da INTERNET. Não tardou para que as universidades, que também desenvolviam projetos militares, se integrassem à rede. A partir daí, o ramo acadêmico desenvolveu-se aceleradamente.

Hoje a INTERNET conta com aproximadamente 16 milhões de assinantes no mundo inteiro. Nos EUA 6,7 milhões de famílias estão ligadas à rede, e este número cresce à razão de 400% a cada meio ano.

No Brasil, onde há dois anos atrás a rede inexistia comercialmente, já se contabiliza a presença de 26 mil servidores, crescendo a uma taxa de 50% ao mês, e levando os especialistas a concluir que o Brasil fechará 1996 com 1 milhão de usuários conectados à rede.

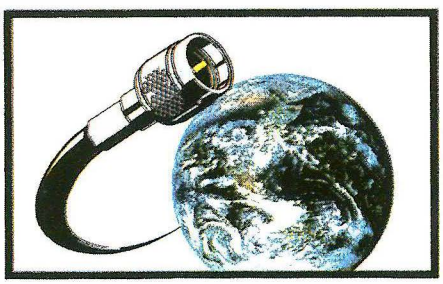
A INTERNET em poucas palavras



A INTERNET pode ser definida como "a rede das redes", isto é, uma malha eletrônica, com uma arquitetura própria, interligando várias redes de computadores, sejam eles de empresas, universidades, organizações de toda ordem e até mesmo do cidadão comum. Tudo isto a nível mundial, sem reconhecer qualquer tipo de fronteira.

A INTERNET é o instrumento que, realmente, propiciará o surgimento da "Aldeia Global" de Mac'luhan.

Como se conectar à INTERNET



Tudo o que é preciso para se integrar à grande rede é ter um micro-computador com algumas características especiais, tais como um modem (14.400 BPS no mínimo) e a possibilidade de acesso a uma linha telefônica (não precisa ser exclusiva) e procurar um provedor de acesso. Os provedores de acesso são firmas que, por intermédio de seu próprio computador (servidor) conectarão o seu micro-computador na INTERNET. Você pagará ao seu provedor por este serviço uma quantia básica de mais ou menos R$ 30,00 por mês. Isto lhe dará direito a um determinado número de horas de utilização. A esta "assinatura básica" será acrescida a tarifa básica das horas utilizadas além das especificadas no seu contrato de adesão. Pesquise os preços no mercado e compare com a performance de cada servidor (pode usar como referência a relação número de usuários X e nº de linhas telefônicas disponíveis no provedor).

Uma boa forma de poupar tempo nesta fase inicial é procurar a ajuda de uma consultoria especializada e efetuar um curso para iniciantes. Estes cursos são rápidos, com a duração média de cinco horas, e você logo estará apto a partir para suas navegações no "Cyberespaço".

O WWW, o Hipertexto e Interatividade

O WWW, literalmente World Wide Web, é a parte gráfica da INTERNET. Antes da WWW, na Internet só trafegavam caracteres gráficos. Agora temos imagens coloridas, animação gráfica e até som.

Acredita-se que o impressionante crescimento que a INTERNET vem apresentando, no mundo inteiro, nos últimos dois anos, deu-se por conta das facilidades que o WWW proporciona. É nele que as empresas mostram seus produtos ou que as instituições disponibilizam suas informações via "home-pages".

É através das "home-pages" que se explora o conceito de hipertexto, isto é, palavras-chaves, que ao serem acionadas via "mouse", nos remetem a outra tela de texto que, via de regra, amplia, restringe ou discute o tema associado à palavra que foi acionada. Este mecanismo é que permite ao "cybernauta" "navegar" no mar de informações que estão disponíveis nos "sites" WWW.

É também através das "home-pages" que se dão os processos interativos na rede, ou seja, um usuário manifesta uma determinada vontade; o sistema efetua diversos processamentos via linguagens de programação, como PERL ou JAVA, que acessam algum banco de dados; e responde "on-line" e em tempo real, também via uma "home-page".

É esta possibilidade de interatividade que maravilha a todos os usuários. A capacidade de processamento de seu micro-computador é ampliada milhões de vezes. Antes, ele dispunha de sua capacidade de memória e processamento residentes em sua máquina, agora ele "possui" a memória e a capacidade de processamento de todos os computadores da rede, isto é, ele também passa a ser dono da rede das redes !

Caro leitor, reflita sobre isto...

** A autora é Gerente de Tecnologia de Informação*

Clube de Aeronáutica na "INTERNET"

Os navegadores do "Ciberespaço", a partir do mês de junho de 1995, já podem "pousar" em nosso Clube, 24 horas por dia.

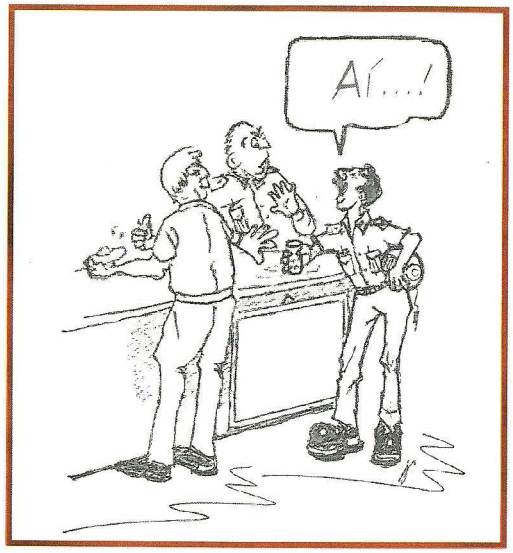
O Clube de Aeronáutica, embarcando definitivamente na era da informática, ingressou no Clube da Internet. Em nosso "site" poderão ser obtidas informações sobre a programação mensal, acontecimentos Sociais, data de pagamento e inúmeras outras de utilidade para o "associado-navegador". Nele estarão expostas as matérias publicadas em nossos periódicos - Jornal Arauto e Revista Aeronáutica - com seus enfoques políticos sobre a atualidade, matérias sobre aviação, cultura geral e Aeronáutica.

Por ser um "site", com características interativas, este permite consultas, prenchimentos de propostas, solicitações de assinaturas da Revista Aeronáutica, além de outras conversas com a sua administração.

Finalmente, informamos aos "navegadores"que o nosso "site" poderá ser melhor visualizado com o uso do "NETSCAPE 2.0" e caso o usuário não possua este aplicativo, poderá fazer um "down load" a partir do próprio "site".

Endereço do Clube de Aeronáutica e Revista Aeronáutica na Internet:

http://www.mmoreira.com.br/caer

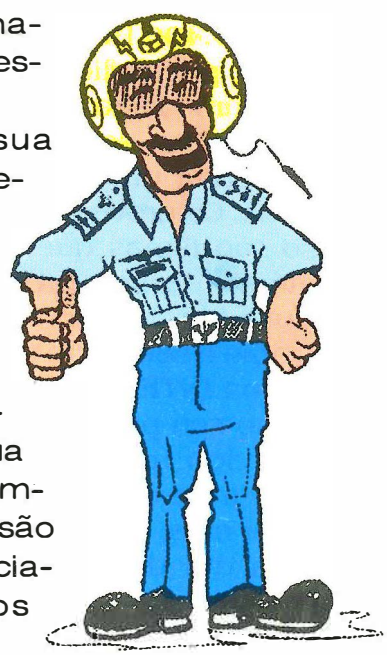


bate papo

Placa das Unidades

Na sua última visita a Sede Social do nosso Clube, você reparou como o bar está bonito?

Além das reformas, pintura e modernização de suas instalações ele está sendo decorado com placas e brasões que nos são oferecidas por organizações da FAB e de outras Forças Armadas - nacionais e estrangeiras.



Será que a sua Unidade está presente?

Verifique e constate!!

Teremos imenso prazer em homenageá-la, colocando a sua placa entre as lembranças que nos são caras, para apreciação dos nossos frequentadores.

Quando a missão é a defesa do território, a Helibras entra em ação com a mais avançada linha de aeronaves: Esquilo mono e biturbina, Panther e Cougar.

Ideais para transporte de tropas, resgate, ataque e defesa, estes helicópteros podem ser equipados com os mais diversos tipos de armamentos e acessórios de uso militar.

Para defender um território tão vasto quanto o nosso, a melhor tática é colocar a tecnologia acima de tudo.

Art& Mídia

helibras

Associada eurocopter

ACIMA DE TUDO.

Informações e Vendas / Diretoria Comercial / Tel. (011) 251.1722 Fax (011) 283.2978

fatos & gente

SENTIMENTOS

É com grande pesar que o Clube de Aeronáutica comunica aos seus associados e leitores da Revista Aeronáutica a irreparável perda do Cel.- Av. Ricieri Cafruni Brocca.

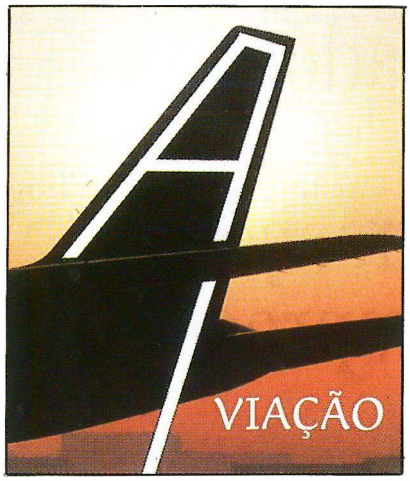
Chefe do Setor de Recursos Humanos do nosso Clube, o Cel. Brocca vinha desenvolvendo seus trabalhos junto ao Departamento Administrativo durante os últimos seis anos.

Neste momento, unimo-nos à família aeronáutica, aos seus familiares e amigos, num profundo sentimento de saudade e dor.

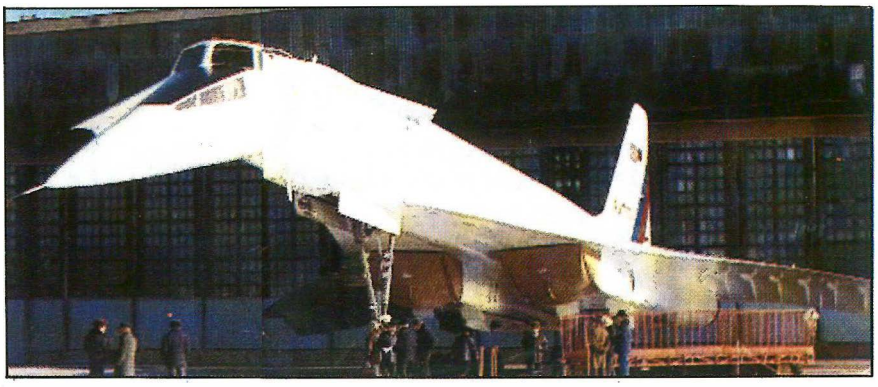
Aeronáutica tem CAPITÃO

A partir de julho de 1996, CARLOS ALBERTO TORRES, o Capitão do Tri, vai instalar no Clube de Aeronáutica, na Barra da Tijuca, um Centro de Futebol destinado a crianças e jovens que queiram jogar futebol no melhor ambiente do bairro, com segurança e tranqüilidade para seus pais.

No sentido de proporcionar o melhor atendimento às crianças e aos jovens, Carlos Alberto Torres reuniu um time de técnicos e preparadores do mais alto nível profissional. Depois de várias experiências no exterior, Carlos Alberto Torres trouxe para o Brasil uma nova forma de Escolinha de Futebol, onde a criança não é apenas um número e a sua criatividade dela será trabalhada ao máximo.



"A Joint Rússia/EEUU"



O Programa Russo/Americano para o desenvolvimento de uma nova aeronave comercial supersônica teve o seu início no dia 17 de março deste ano, com um "roll out" no Centro de Testes de Vôo de Zhukovsky a trinta quilômetros de Moscou.

Os vôos de testes tiveram seu início marcado para o final de abril e terão duração de seis meses. Serão conduzidos por técnicos da Tupolev e da NASA que farão uso de uma aeronave Tu-144LL modificada e restaurada pela própria fábrica.

Este "Concordski", assim denominado pelos parceiros americanos (Boeing Co., Rockwell International e McDonnel Douglas Aerospace) , fez seu último vôo há cinco anos e está remotorizado com quatro "turbo-fans" de geometria variável, os mesmos utilizados no Tu-160 "Blackjack", bombardeiro supersônico.

O Tu-144LL, fez o seu primeiro vôo em dezembro de 1968, entrando em serviço alguns dias antes dos famosos "Concorde", sendo portanto considerado o primeiro jato comercial SST a voar no mundo.

O "VAUTOUR" ESTÁ DE VOLTA.

Entre os anos de 1956 e 1960, a Aeroespatiale (Saint-Nazaire) - então Sud-Aviation - produziu 140 "Vautour" SO 4050 para a Força Aérea Francesa.

Tendo realizado o primeiro vôo em outubro de 1952, em junho do ano seguinte rompia, pela primeira vez, a barreira do som.

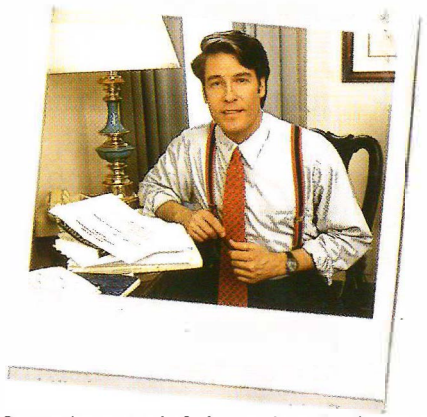
Estes foram os grandes anos para os motores "Saint-Nazaire" que passaram a equipar as aeronaves "Vautour" em todas as suas versões: bombardeiros, ataque ao solo e reconhecimento.

Como um tributo, a Força Aérea Francesa, ao retirar de operação estas aeronaves, em 1979, devolveu para a Aeroespatiale, a última que se encontrava em operação, um V2-1B Bombardeiro.

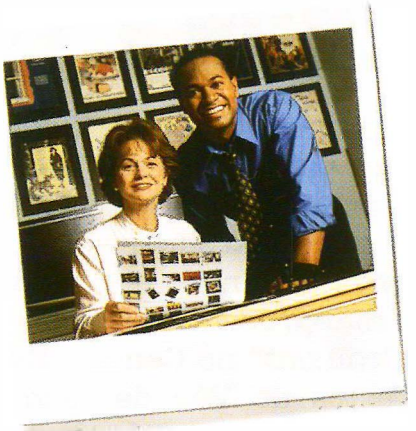
Em 1994, bastante desgastado pelo tempo o bombardeiro foi resgatado pela "Je me souvien", associação formada por mais de 200 aposentados da antiga "Saint-Nazaire".

Hoje, totalmente recuperado, após mais de 3300 horas de trabalho, o "Vautour" está de volta, colocado em exposição pública no pátio de onde, no dia 25 de fevereiro de 1959, partiu para o seu primeiro vôo.

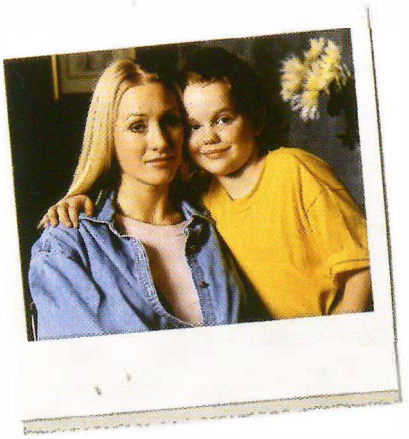
Processamento de dados vs. Gerenciamento de Informações. A diferença entre ver e compreender.



Gerenciamento de Informações não só processa 3 milhões de mensagens de voz todo dia, mas também ajuda Francisco Borghoff a fechar sempre grandes contratos.



Gerenciamento de Informações não só processa 10 bilhões de cheques por ano, mas também permite a Tremba Design cumprir todos os seus prazos.



Gerenciamento de Informações não só processa 10 milhões de chamadas de emergência por ano, mas também possibilita a filha da Maria Mendez a ter o tratamento médico de que necessita.

Gerenciamento de Informações não só processa milhões de reservas em 140 companhias aéreas mundiais, mas também rastreia os passos da viagem do Richard Wong mesmo que seja através de diferentes companhias aéreas.

A informação é, atualmente, o bem mais precioso que uma empresa pode possuir. A Unisys sabe disso, e aliás, é por esta mesma razão que está lançando o conceito "The Information Management Company". Toda a sua tecnologia é aplicada numa análise profunda do seu negócio e das suas metas para gerenciar a informação que, utilizada como uma ferramenta estratégica, torna a sua empresa mais competitiva e ágil, e muito mais lucrativa. Assim é o Gerenciamento de Informações. Um conceito muito mais amplo que tem o processamento de dados apenas como uma parte inicial de todo o trabalho a ser realizado para atrair, manter e satisfazer plenamente os seus clientes. E para executá-lo bem, só mesmo a Unisys, uma das maiores empresas do mundo em seu ramo, por estar sempre muito bem informada. Compreendeu?! Para maiores informações, consulte Internet http://www.unisys.com.br.

UNISYS

THE INFORMATION MANAGEMENT COMPANY

Salles/DMB&B

O MELHOR CAMINHO NEM SEMPRE É AQUELE QUE ESTÁ À SUA FRENTE.

POR ISSO A ERICSSON FAZ QUESTÃO DE CONHECER O SEU PROBLEMA PROFUNDAMENTE.

Núcleo de Planejamento Celular. Mais do que um simples núcleo, é o exemplo da preocupação da Ericsson em oferecer soluções completas e não só equipamentos. Cada projeto desenvolvido pela Ericsson vai ao detalhe de desenhar mapas topográficos e urbanísticos atualizados e exclusivos, modificando parâmetros para assegurar total precisão nos projetos das radiobases que irão transmitir o sinal. Investindo em tecnologia, a Ericsson coloca à disposição do mercado os mais modernos equipamentos. Uma combinação que garante a liderança absoluta em telefonia celular: 41% dos equipamentos instalados até hoje em todo o mundo, com 22 milhões de usuários habilitados em 73 países. Um em cada cinco funcionários da Ericsson trabalha em pesquisa e desenvolvimento. Nessa mesma área, a Ericsson investe 20% de seu faturamento, a maior média de toda a indústria de telecomunicações. Tudo isso para oferecer não só o melhor equipamento, mas também soluções globais em telecomunicações que resolvam os seus problemas. Profundamente.

Ericsson. Soluções globais em telecomunicações.

ERICSSON

A maior prova de que pontualidade é fundamental em aviação é que quem inventou o avião inventou também o relógio de pulso.

Um dos maiores desafios do homem foi cruzar o espaço aéreo como um pássaro. Hoje, o desafio é fazer isso no horário previsto. A Vasp sabe o quanto é difícil para uma companhia aérea cumprir horários e por isso se orgulha muito de ter sido, pelo segundo ano consecutivo,

	REGULARIDADE				PONTUALIDADE			
	94		95		94		95	
	Nac.	Inter.	Nac.	Inter.	Nac.	Inter.	Nac.	Inter.
VASP	98%	96%	98%	97%	93%	90%	95%	90%
VARIG	95%	92%	94%	95%	89%	84%	85%	80%
TRANSBRASIL	91%	81%	97%	95%	85%	89%	79%	77%

a mais pontual do Brasil. Em 95, de acordo com o DAC, Departamento de Aviação Civil, a Vasp obteve índices de pontualidade e regularidade jamais alcançados em toda a sua história. Mas a Vasp quer ser ainda mais pontual, ainda mais precisa, para que cada passageiro possa receber no guichê, não apenas o cartão de embarque, mas um compromisso. No seu próximo vôo vá de Vasp. Porque se pontualidade não fosse importante, Santos Dumont não teria inventado o relógio de pulso. O avião já teria sido o bastante.

Vasp. A companhia aérea mais pontual do Brasil.

VASP