Revista
aeronáutica
2001 E-mail: caerorj@domain.com.br Número 228

A Palavra do Comandante da Aeronáutica

Os "Catalinas"

A conquista de Santos-Dumont

P-3 Orion na Patrulha

O diferendo Palestino-Israelense

C.Aer.
55
Anos

Página um

Mensagem do Comandante

O Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro é, por tradição, à similitude dos Clubes Naval e Militar, sem desmerecer os demais de nossa corporação, o reduto e a representatividade da oficialidade da Aeronáutica.

Freqüentado pelos Oficiais da Reserva, da Ativa e por seus associados, reflete, no seu viver, a própria Aeronáutica, que lhe empresta o nome, a personalidade e a qualidade ímpar de congraçamento familiar.

É nele que se manterá reunido o pensamento de muitas gerações, o espaço independente e democrático de uma representatividade tão ativa quanto maior o apoio e o incentivo que se possa emprestar-lhe.

Preocupado com o cenário atual do nosso Clube, conclamo a todos os Oficiais, indistintamente, a aderirem ao seu quadro social num gesto de apoio, de confiança nos objetivos e propósitos dos atuais Diretores que, com dedicação, altruísmo e abnegação vêm mantendo a sobrevivência dessa Instituição.

Associar-se ao Clube, nesse momento, além de impulsioná-lo, dar-lhe-á energia financeira necessária à sobrevivência em momentos tão difíceis, apoiará a Instituição e consolidará nossas tradições ao longo do tempo.

Tal apelo está sendo feito, porque verifico que cada adesão será uma parcela de fortalecimento ao patrimônio a ser preservado e mantido pelas gerações subsequentes.

A cooperação será, sem dúvida, o combustível necessário para que o nosso Clube decole para realização de vôos mais altos.

Unamo-nos em uma ação multiplicadora para alicerçarmos com carinho, respeito e compreensão as bases do nosso Clube de Aeronáutica, onde consignamos a importância da nossa própria presença e da nossa representatividade.

Dignifiquemo-lo!

Ten.-Brig.-do-Ar ***CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA***
Comandante da Aeronáutica

Índice

Revista aeronáutica
2001 E-mail:caerorj@domain.com.br Número 228

Órgão Oficial do
Clube de Aeronáutica

DIRETORIA
Presidente:
Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga
1º Vice-Presidente:
Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares
2º Vice-Presidente:
Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

DEPARTAMENTOS
Administrativo:
Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente
Patrimonial:
Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes
Social:
Ten-Cel. Int. R/R José Pinto Cabral
Cultural:
Cel. Av. R/R Mario Ferreira Pontes Filho
Finanças:
Ten.-Cel. Int. R/R Irajá Domingues da Silva
Beneficente:
Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva
Cooperativo:
Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva
Secretaria Geral:
Cap. Adm. R/R Ivan Alves Moreira
Assessoria Jurídica:
Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS
Sede Aerodesportiva:
Cel. Av. R/R Jair Kisiolar dos Santos
Divisão de Ultraleves Motorizados:
Ten. Av. Ref. José Menezes Filho
Sede Social:
Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos
Sede Lacustre:
Sr. Márcio Ganem Álvares

CHICAER:
Ten.-Cel. Sup. R/R Gilberto Cunha

Endereço:
Praça Marechal Ancora, 15
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200
Tel./Fax: (21) 2210-3212 R. 222
Expediente do CAER:
Dias: de 3ª a 6ª feira
Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Sede Aerodesportiva: (21) 2352-2681
Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica
Tel./Fax: (21) 2220-3691
Diretor:
Mario Ferreira Pontes Filho
Ex-Diretor Executivo:
Paulo Roberto da Silva Lobato
Revisão:
Dirce Brizida

Editoração Eletrônica e Produção:
oficina da COPIA
Rua das Laranjeiras, 280 Lj. H
Laranjeiras - Rio de Janeiro - RJ
Tel./Fax: (21) 2205-3149/2205-4708/2557-0062
E-mail: oficopia@domain.com.br

04 EDITORIAL
A Redação

05 ENTREVISTA — **Comandante da Aeronáutica**
Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista

09 HOMENAGEM — **Canção da Águia**
Tenente Argeu Cirne da Silveiras

11 REFLEXÃO — **Quem fomos, quem somos... Seremos?**
Maj.-Brig.-do-Ar Lauro Ney Menezes

12 NOSSA HISTÓRIA — **Mais Histórias sobre os "Catalina"**
Ten.-Cel. Esp. R/R Gustavo Wetsch

16 OPINIÃO — **A Intentona Capitalista**
Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga

18 VISÃO DOS FATOS — **Chile - Um pouco sobre a verdade histórica**
Carlos Ilich Santos Azambuja

20 ACONTECIMENTO — **O CENTENÁRIO DA CONQUISTA DO PRÊMIO DEUTSCH**
Brig.-do-Ar Ref. Araguaryno Cabrero dos Reis

24 AVIAÇÃO — **P-3 ORION**
Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

28 CRÔNICA — Velhos Companheiros
Jonas Corrêa - Cel. Av. R/R

29 OPINIÃO DO LEITOR — O nosso Presidente cumpriu a Missão
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois

30 CENÁRIO INTERNACIONAL — O Diferendo Palestino-Israelense
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av R/R

33 EM DEBATE — A Necessidade de uma Política de Defesa
Brig.-do-Ar Delano Teixeira Menezes

36 FATO REAL — Aquele Combate
Sérgio Ribeiro - Cel. Av. R/R

38 FÁBULA — Presente de Rosas

39 SABEDORIA — Gotas de Sabedoria
Internet - Adaptação

40 ADMINISTRAÇÃO — Executivo x Burocracia
Honório Luiz Frend Vargas - Cel. Av. R/R

41 INDIGNAÇÃO — Ode aos nossos Bronzes
Clarindo dos Santos

44 ENSAIO — Equiparação dos nossos Cursos de Carreira aos Cursos do Sistema Nacional de Educação
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. R/R

48 HUMOR — Direitos da Aeronave
Euro Campos Duncan - Cel. Av. R/R

ERRATA: Na Revista aeronáutica nº 227, a matéria contida na página 41 do Índice refere-se ao Major Méd. Aer. Ref. Waldo Fonseca Temporal e, não, ao Cel. Av. Paulo Lobato, conforme publicado.

EDITORIAL

EDITORIAL EDITORIAL

Na edição de mais uma *Revista aeronáutica*, creio, por importante, escrever sobre o Clube de Aeronáutica.

É seu 55º Aniversário!

Impregnado de opiniões, concepções, anseios e estórias, vem sedimentando-se como um *fórum* impulsionador de idéias, embasado no espírito corporativo-comunitário.

Aqui vêm sendo repassados, no seu cotidiano, os episódios marcantes do contexto social daqueles que dignificam o *azul*.

É através dos mosaicos de nossa História Aeronáutica, vividos e revividos nos encontros cotidianos de turmas, que acreditamos na manutenção da continuidade de sua própria existência. Neste Clube tem-se falado do ontem, do hoje e do sempre, do consenso e do bom senso, dos interesses e dos desinteresses, das oportunidades e da própria hora, das venturas e desventuras, do certo e do errado, do que fazer e de como fazer, da realidade que nos cerca e dos homens atuais e atuantes. Nele tem-se falado de tudo e de todos, pois é nele que tem nascido o encontro, o entendimento, o questionamento e, sobretudo, a liberdade de expressar-se, de pensar e de agir. É nele que se tem mantido reunido o pensamento de muitas gerações de asas brasileiras, águias que têm percorrido muitos caminhos, galgando o pioneirismo e a certeza da pujança dos nossos dias.

A *Revista aeronáutica* é parte integrante deste Clube.

Através dela, tem sido possível a manifestação do livre pensar e da pluralidade de idéias.

A última *Revista* foi muito boa, dizem.

Concordo. E esta também o é, assim penso e espero que a julguem.

Contudo, isso só é possível de ser alcançado porque seu conteúdo é formado pelos colaboradores que deixaram de lado seus medos e, quem sabe, vaidades, e arriscaram-se a tornar pública a manifestação de suas idéias e, ainda, a tê-las priorizadas por outrem para serem difundidas.

Isso é colocar-se no mundo como participante.

Hoje, se tivéssemos que editar mais um número da *Revista*, não teríamos conteúdo para tal.

Para a arte da *Revista aeronáutica* pode-se contratar um profissional, para seu conteúdo, jamais! Pode-se, sim, copiar artigos de outras publicações.

Não deixem que isso aconteça!

Companheiros, tomem para si o ânimo dos que lutam, encorajem seus familiares e amigos e, tentem, por um momento, despojar-se dos sentimentos e conceitos impeditivos e colaborem com ela.

Arrisquem-se!

A Redação

Entrevista com o Comandante da Aeronáutica

A Redação

Escola de Aeronáutica, formatura de aspirantes aviadores, ano 1954: aqui começava a carreira do atual Comandante da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista. Não tivesse ele o cargo atual, essas quase cinco décadas de experiência funcional exercidas com a dedicação que lhe é peculiar já seriam suficientes para falar do presente e prever o futuro da Força Aérea.

Seu brilhante percurso pela vida, pela Aeronáutica e pelo Superior Tribunal Militar está refletido nos amigos que tem e nas condecorações que possui.

A Revista aeronáutica sente-se honrada em ser o veículo de transmissão de uma reflexão pessoal, de uma avaliação da Força Aérea nos dias atuais e de uma prospecção dela para as novas gerações.

RA - ***V. Exa. acredita que o saber, na sua essência, influi na percepção, julgamento e comportamento do ser humano?***

CMT - Acredito. Entretanto, devo salientar que a percepção e o julgamento terão no saber a fonte de ampliação dos seus horizontes; quanto maior o saber mais amplos a percepção e o julgamento. Outrossim, no que concerne ao comportamento, considerando-se que o saber sempre precede a prática e que esta nem sempre corresponde ao conhecimento adquirido, tem-se que atentar para outro atributo: a vontade, haja vista o saber somente influenciar no comportamento quando há o desejo sincero de colocar-se em prática o que se conhece.

RA - ***Sob esse enfoque, é fácil (difícil), no mundo das idéias, conciliar o Ten.-Brig.-do-Ar Baptista, o Comandante da Aeronáutica e o ex-Ministro do STM?***

CMT - A atual missão de comandar a Aeronáutica tem sido encarada como o coroamento de uma carreira que foi iniciada quando ainda imberbe sonhava voar nas asas da Força Aérea, até o instante em que, como Tenente-Brigadeiro, fui designado para Ministro do Superior Tribunal Militar, chegando a presidir aquele egrégio Tribunal para, por força do destino, retornar ao ninho como Comandante da Aeronáutica. Há cinqüenta e dois anos venho exercendo com dedicação, perseverança e, sobretudo, amor à profissão todas essas fases. O conhecimento e as experiências ao longo de pouco mais de cinco décadas, enobreceram e ampliaram meus horizontes no campo do saber e proporcionaram-me condições para, hoje, como Comandante, encontrar nessa vivência a fonte de recursos para conduzir, juntamente com o meu Alto-Comando, os destinos da nossa Força Aérea Brasileira.

RA - ***Considerando os conceitos de Nação, Estado e Governo, onde V. Exa. vê, hoje, o compromisso da Força Aérea?***

CMT - Todos têm acompanhado o enorme esforço que estamos empreendendo na busca do reaparelhamento da nossa Força. O compromisso que temos, como soldados do ar, diante da missão atribuída e dos anseios da Nação é, sobretudo, comandar a Força Aérea enfocando, essencialmente, o seu aspecto constitucional. Como passo fundamental, manteremos os nossos esforços em melhorar o padrão tecnológico dos nossos equipamentos, dando cumprimento ao *Programa de Fortalecimento do Controle do Espaço Aéreo*, sancionado pelo Presidente da República, o ano passado. Concomitante, estamos envidando esforços na reestruturação da Força para adaptá-la às mudanças ocorridas com a criação do Ministério da Defesa e com as desvinculações já efetivadas e a que ocorrerá no futuro com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Assim sendo, o compromisso da Força Aérea está traduzido na sua manutenção como Instituição Militar capaz de cumprir com eficácia todos os objetivos que lhe foram legitimados pelo povo brasileiro.

RA - ***Como V. Exa. interpreta as declarações e manifestações políticas dos militares inativos da Aeronáutica?***

CMT - Em uma Nação livre e democrática, as manifestações políticas são consideradas naturais e, quando inteligentes e pautadas em propósitos bem definidos, podem resultar em ações concretas dos segmentos da sociedade que detêm o poder da decisão. Julgo que as manifestações possam ser realizadas por qualquer que seja a classe reivindicante, entretanto, devem ser evitadas as que deixam de lado o bom-senso, exploram a maledicência, investem nas inverdades ou prejudicam o exercício daqueles

que estão realizando um trabalho que tenha por principal objetivo o bem comum.

RA - *Existe algum projeto de reestruturação da Força? Em caso afirmativo, em que fase de desenvolvimento se encontra?*

CMT - Esse assunto faz parte da aspiração do Comando da Aeronáutica em se criar uma nova estrutura para a Forca Aérea, sem a administração da Aviação Civil, além de outras alterações. As medidas, em fase incipiente, ainda têm um longo caminho a percorrer, por tratar-se de um assunto que requer estudos profundos, detalhados e considerações substanciais de todos os segmentos envolvidos. As propostas serão levadas à apreciação e aprovação da autoridade superior, para enfim serem implementadas.

Uma das principais alterações será manter a Proteção ao Vôo subordinada diretamente ao Comandante da Força, separada do Comando-Geral de Apoio e comandada por um oficial-general de quatro estrelas.

O SIVAM, quando completado, o que se espera em 2002, passará a denominar-se CINDACTA 4. O SIPAM, projeto sob a responsabilidade do executivo, se valerá das comunicações e informações dos radares do Sistema de Vigilância para atingir a sua finalidade e cumprir seus objetivos.

RA - *Quais as perspectivas de reequipamento da Força Aérea em face da política atual do governo?*

CMT - Com a criação do Ministério da Defesa, em 10 de junho de 1999, o Comando da Aeronáutica passou a vislumbrar a possibilidade da realização dos seus anseios concernentes à modernização e aquisição de aeronaves para a Força Aérea Brasileira. Desde então, com a atenção dispensada ao tema, em especial, pelo Ministro Geraldo Quintão, foi encaminhado, em 3 de julho de 2000, à apreciação do Governo Federal uma Exposição de Motivos que recebeu o nome de *Plano de Reaparelhamento da FAB*.

Esse estudo ganhou maior abrangência e foi aprovado em 13 de julho de 2000 pelo Presidente da República com a designação de **Programa de Fortalecimento do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro**. Por meio de Diretriz Presidencial foi determinada a criação de um Grupo Executivo Interministerial, incumbido de implementar o Plano. O Grupo Executivo foi constituído pela Casa Civil da Presidência da República, pelos Ministérios da Fazenda, Planejamento e Gestão, da Defesa e pelo Comando da Aeronáutica.

O Programa prevê o dispêndio de recursos da ordem de US$ 2,8 bilhões, a serem implementados ao longo dos próximos seis anos, sendo disponibilizados, em parcelas, ano a ano, condicionadas à aprovação de financiamentos externos e à dotação orçamentária suplementar.

Atualmente, fruto do Programa, já adquirimos dez C-130 H; iniciamos o processo de modernização da frota de caças F-5E/F; recebemos do governo norte-americano o Certificado de Propriedade da primeira aeronave Orion P-3, de uma série de doze que serão integradas à frota da Aviação de Patrulha; concretizamos o financiamento para modernização dos AM-X; e estamos na fase final de concretização dos financiamentos para a logística e para a aquisição dos AL-X.

RA - *Com a chegada dos P-3 Orion e a situação atual da expansão da Aviação Naval, o que mudaria na Aviação de Patrulha da FAB?*

CMT - O mais importante desse assunto é que não existe, quer por parte da Marinha do Brasil, quer da FAB, uma competição para ver quem terá uma Aviação mais eficiente, e sim, como sempre existiu, um esforço muito grande para combinar os recursos disponíveis no interesse maior, que é o Brasil.

Não menos importante é que as aeronaves P-3 *Orion* e AF-1 *Skyhawk* possuem características diferentes e realizam missões distintas e ambas se auxiliam para sobreviverem dentro do Teatro de Operações Marítimo.

Atualmente, as missões de Patrulha são realizadas com aeronaves P-95 *Bandeirante* que, apesar de as cumprirem, não têm capacidade de cobrir todas as atividades da complexa missão de Patrulha, como por exemplo, a de cobertura nas missões anti-submarino ou ataque de navios inimigos com míssil ar-superfície, quer próximo ao nosso litoral, quer a grandes distâncias do nosso país ou ainda em uma eventual travessia oceânica. Para estas condições encaixa-se a aeronave P-3.

O mais importante desse assunto é que não existe, quer por parte da Marinha do Brasil, quer da FAB, uma competição para ver quem terá uma Aviação mais eficiente ...

RA - *O que o Comandante da Aeronáutica tem a dizer sobre as atividades de pesquisa e desenvolvimento no campo aeronáutico?*

CMT - O interesse e a participação da Aeronáutica em atividades de pesquisa e desenvolvimento coincidem com o próprio surgimento da Força. Desde os seus primórdios, a Aeronáutica brasileira tem atuado nos campos científico e tecnológico com o objetivo de dotar o país dos instrumentos necessários à redução do grau de dependência externa para obtenção e manutenção do material de defesa, bem como para o estabelecimento de sua doutrina de emprego.

Todos nós sabemos das restrições que impedem o Brasil de investir adequadamente em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, o que acaba por comprometer a competitividade dos produtos nacionais num mercado cada vez mais seletivo. Nesse sentido, podemos dizer que o esforço feito pela Aeronáutica tem obtido os melhores resultados. Graças a homens de visão, como o Marechal Casimiro Montenegro, que na década de quarenta já se batia pela formação de mão-de-obra especializada e pelo investimento na pesquisa, o Brasil dispõe, hoje, em sua pauta de exportações, de aviões e produtos aeronáuticos desenvolvidos e fabricados no país com alto valor tecnológico e de excelente aceitação no mercado internacional.

Portanto, a Aeronáutica considera imprescindível a manutenção de sua política atual em relação ao setor, incentivando e apoiando as atividades de pesquisa e desenvolvimento no campo aeronáutico, além de estimular a indústria nacional, exatamente o que tem feito ao longo de toda a sua História.

... apenas pedimos que escutem as nossas ponderações e especialmente atentem para nossa experiência, pois 70 anos depois de instituída, à custa de muito sacrifício ...

RA - *O CTA continua estimulando a iniciativa privada no desenvolvimento de novos projetos?*

CMT - Sim, isso se constitui, hoje, num dos mais importantes elementos de nossa Política para o setor. Não basta pesquisar e desenvolver novos produtos. É essencial que se estabeleça uma perfeita interação entre as instituições de pesquisa e as empresas responsáveis pela transformação do seu resultado em produtos capazes de competirem e obterem espaço no mercado.

São inúmeros os exemplos dessa interação entre os nossos institutos de pesquisa e as indústrias brasileiras, que no passado resultaram, dentre outros projetos, no motor a álcool, no radar meteorológico nacional e no desenvolvimento de *laser* hospitalares.

Atualmente, o DEPED coordena junto ao CTA diversos projetos que envolvem diretamente empresas nacionais, com importante participação da indústria nacional.

RA - *Com relação ao Acordo Brasil X EUA sobre lançamentos a partir do CLA, a Aeronáutica participou da elaboração das diretrizes? Esse Acordo representa alguma perda de soberania para a Nação? A sessão comercial contribuiria para a perda de parte da área patrimonial do Brasil?*

CMT - O *Acordo de Salvaguardas Tecnológicas,* assinado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos, tem por objetivo controlar o acesso e a transferência não autorizadas de tecnologia envolvidas em operações de lançamento e permitir, com isso, a participação de empresas e de produtos oriundos daqueles países nos lançamentos a partir do Centro de Lançamento de Alcântara, viabilizando o seu uso comercial.

Acordos desse tipo são assinados para garantir a proteção a tecnologias e informações sensíveis, de posse de algum país. São textos técnicos que não devem ser confundidos com Acordos de Cooperação. Por refletirem exigências do lado detentor das tecnologias a serem protegidas, esses acordos de salvaguarda contêm, muitas vezes, cláusulas consideradas leoninas.

Participaram na elaboração do Acordo, pelo lado brasileiro, representantes do Ministério da Ciência e Tecnologia, do Ministério das Relações Exteriores e do Comando da Aeronáutica, por intermédio do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento.

O instrumento assinado com o governo americano irá permitir às empresas daquele país realizarem lançamentos do CLA, o que deverá ser feito em bases puramente comerciais, regulados por contratos de prestação de serviços e não por meio de cessão ou arrendamento de área. Dessa forma, não há a menor possibilidade de perda da soberania nacional naquela região, uma vez que os contratos de lançamentos serão celebrados com empresas privadas e estarão sujeitos aos instrumentos jurídicos do Direito Privado, a exemplo do que ocorre com todas as empresas internacionais que se instalam e operam no Brasil.

O Acordo está sendo analisado pelo Congresso Nacional, a quem caberá aprová-lo para que passe a vigorar.

RA - *O que a Aeronáutica vem fazendo para capacitar o seu pessoal dentro das exigências das inovações tecnológicas da atualidade?*

CMT - Como já sabemos, a alta tecnologia concernente à atividade de uma Força Aérea exige constante atualização. Pouco a pouco fomos ficando para trás em função de diversas injunções, políticas e econômicas, e estamos atualmente recuperando o tempo perdido.

Isso poderá ser sentido ou visto por meio das aquisições de equipamentos mais sofisticados que estamos implementando e, paralelamente, pelo aprimoramento e pela atualização do nível tecnológico do nosso pessoal técnico.

As nossas escolas de formação têm adquirido equipamentos e laboratórios mais modernos, preparando assim o nosso militar com nível de conhecimento necessário ao emprego em uma moderna Força Aérea.

RA - *A INFRAERO será privatizada?*
CMT - O Comandante da Aeronáutica não tem mais qualquer ingerência na INFRAERO. No entanto, conforme já divulgado pelo Ministro da Defesa, a princípio não haverá de pronto uma privatização. A INFRAERO está vinculada àquele Ministério e, permanecerá nessa situação, sem prazo para qualquer outra alteração de sua estrutura ou normas regimentais.

RA - *A preocupação do governo em criar uma Agência Reguladora para controlar a Aviação Civil afetará o trabalho desenvolvido ao longo do tempo pela Aeronáutica?*
CMT - A Aeronáutica realizou um excelente trabalho na gerência da Aviação Civil, por intermédio do Departamento de Aviação Civil (DAC) . Apesar de todas as crises políticas e, principalmente, econômicas que se vem experimentando nestes últimos 60 anos, a Aviação Civil brasileira cresceu e adquiriu elevados padrões de eficiência e segurança, estando destacada entre uma das melhores do mundo.
A criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) conta com o apoio integral do Comando da Aeronáutica, que permanecerá com o controle do espaço aéreo e a segurança da navegação aérea.
Ficando diretamente ligada ao Ministério da Defesa, a ANAC será um órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil, cujas atividades serão orientadas pelo futuro Código Brasileiro do Ar.
O meu pensamento é que as atividades que sejam de caráter civil devem permanecer nas mãos de civis e as que são especificamente militares, nas mãos de militares.
Existe, porém, a preocupação do Comando da Aeronáutica quanto ao sucesso da transição do controle militar para o civil, apenas pedimos que escutem as nossas ponderações e especialmente atentem para nossa experiência, pois 70 anos depois de instituída, à custa de muito sacrifício, não gostaríamos de vê-la fracassada após essa mudança.

RA - *Não seria justo, na opinião de V. Exa., independente da legislação a mudar, haver uma contribuição da União para o Fundo AMH, na relação de 1/1, como contrapartida à contribuição dos usuários?*
CMT - Os Fundos de Saúde das Forças Armadas recebem dotação orçamentária da União. A exemplo do Sistema Único de Saúde, o FUNSA também sofreu grandes cortes de recursos nos últimos anos, dentro do esforço do governo federal, e de toda sociedade, no ajuste fiscal necessário ao equilíbrio das contas públicas.
A nova LRM, na medida em que destina um maior aporte de recursos para o Sistema de Saúde da Aeronáutica (SISAU), sem redução dos vencimentos dos militares, proporcionará, indubitavelmente, sensíveis melhorias no atendimento e aparelhamento das nossas Unidades de saúde.
Além dos recursos destinados diretamente para o custeio da atividade-fim do SISAU, ainda são destinados pelo governo verbas para a construção, ampliação e reforma das instalações de saúde da Aeronáutica.
Desta forma, posso afirmar, em conformidade com o direito, que o governo tem destinado a cada um aquilo que é seu.

RA - *Qual a opinião de V. Exa. sobre a criação de um comitê gestor para os recursos do Fundo AMH, podendo traçar diretrizes e estratégias na administração desses recursos, porém, permanecendo a execução com a Aeronáutica?*
CMT - Não vejo necessidade de um órgão externo à Aeronáutica para cuidar dos recursos da própria Aeronáutica. Temos um órgão com a tarefa de administrar, gerir e destinar os recursos do Fundo de Saúde (FUNSA) – a Diretoria de Saúde da Aeronáutica.
As consignações destinadas ao FUNSA possuem, por meio do Setor de Controle Interno, a mesma fiscalização dos demais recursos existentes na Aeronáutica.
O *Regulamento de Administração da Aeronáutica - RADA* e a nova *Lei de Responsabilidade Fiscal* são suficientes para permitir a correta aplicação de quaisquer recursos públicos.

RA - *É de conhecimento geral que a MP 2.131, de 28 dez. 2000, que trata da LRM, prescreve algumas imperfeições que contrariam os anseios da classe militar. O que se pode fazer para modificar esse quadro?*
CMT - Existem três pontos básicos mais discutidos na nova LRM:
O primeiro, diz respeito à não concretização da expectativa do direito da percepção de vencimentos de um grau hierárquico acima para os militares que em 29/12/2000 não haviam completado 30 anos de serviço ativo;
O segundo, o fim da acumulação da gratificação por tempo de serviço – o anuênio – a partir da nova Lei. No entanto, o direito adquirido foi mantido para todos os militares;
O último, a diferenciação de vencimentos entre os novos militares, recém-incorporados, em comparação com os militares mais antigos na Força.
Ao que me parece, o único ponto que poderá necessitar de uma revisão no futuro é este último. A solução para o caso será de fácil aplicação, bastando, por exemplo, restaurar-se o chamado anuênio para os militares afetados.
Com relação aos demais pontos da LRM, não nos cabe propor quaisquer alterações, já que o trabalho foi feito, reunindo representantes das três Forças e de outras áreas do governo federal.
A matéria – ainda vigente em forma de Medida Provisória – está sob a responsabilidade do Congresso Nacional. Caberá aos parlamentares, na prática de suas normas regimentais, acatar ou não o que lhes foi colocado à apreciação.

O meu pensamento é que as atividades que sejam de caráter civil devem permanecer nas mãos de civis e as que são especificamente militares, nas mãos de militares.

CANÇÃO da ÁGUIA

Tenente Argeu Cirne da Silveira

Homenagem aos Componentes do Correio Aéreo
CAM & CAN

"Eleva-te no Azul! Corta-o sereno e forte...
Rasga o seio à amplidão, embriaga-te no arrojo do vôo triunfal!
Deixa que estruja o Norte, que o mar rebente em fúria e encarcere
No bojo as potências, revés as ciladas da morte.
Atira-te no espaço! E se um dia, singrando os céus vires de rojo,
Rotas as asas de aço. Banhadas em sangue, o olhar em febre, a alma descrente,
Não te abata o cansaço!
Do Oceano atro e fatal, não te sorva a torrente...
Grita, anseia, combate e disputa...
Morre a lutar, morre na luta!
Mas antes de morrer, tenta ainda VOAR!"

"Contrariando homens, teses e comportame revelando lideranças e pe

Quem fomos, q ... Seren

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Lauro Ney Menezes

Uma anamnese de nossa Organização, feita a partir dos anos quarenta, comprova que nossa gênese provém da inteligente administração de teses e antíteses, feita pelos Aviadores Militares e Navais da época. Eram capazes de tudo aceitar, qualquer que fosse a proposta, desde que levasse à unificação da ***AVIAÇÃO MILITAR,*** obtida com sucesso, em 1941, quando criado o MINISTÉRIO da AERONÁUTICA.

Essa árdua tarefa, num passado não muito distante, e sua conseqüência, causa espécie e aguça a curiosidade do pesquisador e analista: ***quem fomos...*** Que, capazes de aplacar iras, apascentar opiniões divergentes, minimizar dúvidas, congregamos místicas distintas e honorificamos mitos, ainda parcialmente desvendados?

Que, alimentados pela paixão do objetivo a atingir, conseguimos - à revelia dos uniformes diferentes (que os havia) - irmanar homens-de-armas em torno da *inferência*: FORÇA, INDEPENDÊNCIA e DESTINAÇÃO para as Aviações Militares de terra e mar?

Que, habilidosos em eliminar rotas de colisão e amalgamar posições díspares, sábios para condescender com as incongruências e diferenças de conceitos, soubemos, com eficácia, fixar metas e estabelecer prioridades?

Que, movidos pelo desassombro, pela ousadia sã, pela força das idéias unas, pelo destemor ao ônus de conspurcar os céus com máquinas e gente, e fundamentados na certeza do futuro, abjuramos idéias e posturas sedimentadas?

Contrariando homens, teses e comportamentos, ocupamos espaço no Poder Nacional, revelando lideranças e pensadores perseverantes.

... Quem fomos?

Fomos os que, com o coração, sentimento e alma, compusemos as canções e os versos, cheios de respeito e glorificação àquilo que a todos impulsionava: a Aviação Militar.

Fomos Soldados-do-ar, Bandeirantes do azul, filhos altivos dos ares. Profissionais das armas. Para tanto, houve obstinação na conquista de objetivo...

Fomos, também, aqueles que submetidos às duras provas da Guerra, pagamos alto preço pelo aprendizado. E, amadurecidos em apostolado, transferimos aos mais jovens a experiência ganha nos céus em chamas.

Fomos pioneiros e artesãos incompreendidos, destemidos e corajosos. E, mais do que nunca, apaixonados pela máquina e seu emprego bélico, e sobretudo, pela arte de voar...

entos, ocupamos espaço no Poder Nacional, nsadores perseverantes."

Assim, às atuais gerações coube administrar o legado, a herança, o patrimônio e a História. A singularidade da estrutura conquistada e a multiplicidade de encargos assumidos e inferidos.

Mas que saber nos é atribuído para isso?

Quem somos . . . para tanto?

Somos as gerações às quais coube dar forma aos sonhos sonhados. Plasmar o livre pensar, fixar doutrina, romper hábitos e estabelecer atuação e comportamento próprio. Criar a mística e mitos. Tudo por decorrência do legado...

quem somos nos?

Somos os que acomodamos *positivos e negativos* em equação complexa que, solucionada com hábil maestria, obteve sempre, como resultante, o somatório. Por decorrência da herança...

Somos os que acolhemos pensamentos originais e distintos e criamos linguagem própria. Os que, interpretando expectativas e teses, formulamos soluções, muitas vezes inesperadas e insólitas.

Somos os componentes das dezenas de gerações que - em mantendo a mesma objetivação e a busca do futuro adotada pelos pioneiros - aplicaram-se, com denodo e com consciente atitude acomodatícia, à gestão dos opostos, do discutível, do secundário... da execução dos *encargos inferidos*, postergando o ***primordial/principal***.

Respeitando o passado, com atitude de benemerência e disposição para prestar serviços, denegamos - por excessivo tempo - o atendimento e o cumprimento da DESTINAÇÃO PRIMEIRA: a profissionalização da ARMA AÉREA.

Após meio século de praticar, ***somos*** aqueles que conviveram com as teses (por vezes) colidentes. Que, no encantamento oriundo do (bom) cumprimento de múltiplas tarefas inferidas, permitimos o arrefecimento do ardor que fundamentou a idéia-conceito, esposada pelos pioneiros-fundadores e que permitiu nosso entrelaçamento.

Mas, ***somos também*** os que, ao adentrar o novo século, e em praticando exame de consciência, apercebemo-nos do desvio de rota e - em heróica decisão - entendemos ser o momento da reversão de prioridades. Cabe, então, interrogar: ***seremos*** capazes?

Seremos verdadeiramente hábeis para trocar o excedente, o inferido, o complementar pela ***razão de ser*** e que cabe resgatar?

Seremos espontâneos, de espírito aberto, com a certeza do dever histórico já cumprido e, assim, conceder o terreno conquistado para que *outrem* (que não nós), o maximize? E, que imbuídos do desassombro e em busca da neutralização de vaidades, das paixões cultivadas, do orgulho pelos sucessos obtidos no passado, aceitaremos a *troca dos fardados pelos de terno e gravata*?

Mais ainda: em tendo, por mais de cinqüenta anos, exercido e praticado, com excelência, o *mais fácil* (que é decorrente das tarefas inferidas, secundárias e de interesse social), ***seremos*** capazes de, pela opção - agora compulsória - com o mesmo afinco e perseverança, sabedoria e excelência, nos dedicarmos à ***única*** tarefa que nos propõe a sociedade brasileira: o exercício da carreira de profissional da Arma Aérea na defesa de nosso espaço aéreo? E que para isso, nos cobrará competência, desempenho, devoção, dedicação, paixão, sacrifício da própria vida. E nada mais!...

Seremos grandiosos, suficientemente desassombrados, a fim de abdicar das conquistas, obras realizadas, participações inequívocas para assumir a única e gloriosa tarefa que nos concede a Nação: o exercício da carreira do Soldado-do-Ar, do Combatente nos céus, do guerreiro alado, Mestres e Artesãos da Guerra Aérea e guardiões do espaço? Enfim, componentes da **Força Aérea Brasileira!**

. . . Seremos?

MAIS HISTÓRIAS SOBRE OS "CATALINA"

Gustavo Wetsch
Ten.-Cel. Esp. Aer. R/R

Tempos atrás, o coronel-aviador Wilson Rezende Nogueira publicou um excelente trabalho sobre os nossos aerobotes[1] Consolidated PBY-5 Catalina. Contava ele algumas aventuras vividas pelas tripulações do então Grupo de Patrulha da Base Aérea do Galeão. Esse grupo, na verdade, operava no aeroporto Santos Dumont. Na época, o Nogueira lançou um apelo no sentido de que algum leitor completasse determinadas informações sobre um dos episódios narrados. Desejo aproveitar a oportunidade esboçada pelo Nogueira e, se ele permitir, acrescentar outros detalhes à sua história.

A tripulação do Catalina PBY-5 FAB-01[2], que protagonizou aquela emergência relatada pelo Nogueira, tendo pousado no mar em conseqüência de um terrível vazamento de combustível, era composta pelos militares enumerados a seguir. O comandante, como já se sabe, era o segundo-tenente da reserva-convocada Hélio Leitão de Almeida, o nosso Cesar Romero, "amigo" da *Carmem Miranda*. Como copiloto, funcionava o aspirante da reserva Adolpho de Albuquerque Mayer. Provavelmente na função de observador, voava outro aspirante da reserva, Roberto de Souza Dantas. Havia dois sargentos-mecânicos a bordo: Halley de Oliveira Passos e Alberto Martins Alfaya. Halley era um dos mecânicos do próprio PBY-5 FAB-01, quando este havia travado combate com um submarino alemão não identificado, no dia 30 de outubro de 1943, próximo ao Rio de Janeiro. Nesse entrevero, diga-se de passagem, havia sido ferido um colega seu, o sargento Humberto Mirabelli. Alfaya, mais tarde, em novembro de 1944, participaria daquela tumultuada viagem do Nogueira aos Estados Unidos.

O telegrafista do PBY-5 FAB-01 era o sargento Manoel Gomes de Medeiros Filho, também experimentado em combate, tendo participado do ataque ao submarino alemão U-199 a bordo de um avião Hudson, no dia 31 de julho de 1943. Por seu lado, o responsável pelo armamento e pela atracação

do aerobote – o Catalina exigia práticas de marinharia – era o sargento Anésio José dos Reis, outro companheiro da odisséia do Nogueira, que também estava a bordo do FAB-01 quando do já citado combate de 30 de outubro de 1943. Completavam a eficiente e aguerrida equipe dois soldados que atuavam como artilheiros, Enísio Silva e Felipe Nery Borges de Souza. O soldado Silva, por

1- O termo aerobote é utilizado para designar as aeronaves cujo meio de flutuação é o próprio casco. 2- As matrículas citadas correspondem à numeração interna dos diversos grupos.

sinal, também tivera o seu batismo de fogo quando tomava parte da tripulação de outro Catalina, o FAB-02, o qual acabou afundando o submarino U-199 depois que o Hudson tripulado pelo sargento Manoel abandonou a área, já sem munição. É inacreditável! Tantas coincidências podem levar à idéia de que eram sempre os mesmos tripulantes a voar todas as missões. De certo modo, elas mostram apenas que a Força Aérea era mesmo muito pequena, confirmando algo que vem sendo dito e repetido.

Retornando ao vôo do Cesar Romero, ele havia decolado das proximidades do

Santos Dumont – aeroporto então conhecido como Calabouço - na manhã de 13 de março de 1944. Era uma terça-feira radiante, com céu de brigadeiro. O objetivo do Catalina FAB-01 era fazer uma varredura na área marítima onde naquele mesmo dia deveria passar um comboio, em deslocamento do Nordeste para o Rio. Após acontecer aquele apavorante vazamento de combustível, a missão havia sido interrompida: o avião poderia explodir a qualquer momento caso continuasse voando. Tocou ao Cesar Romero fazer aquela amerissagem magistral, na altura do Cabo São Tomé, a 60 milhas náuticas da costa. O FAB-01 ainda permaneceu algum tempo sobre as ondas do mar, exalando vapores de gasolina 100/130 octanas, na expectiva de socorro. Embora o avião tivesse pintado na sua fuselagem o dístico Fumando Espero[3], nenhum dos tripulantes encarapitados sobre as asas arriscou acender qualquer cigarro.

Passado algum tempo, outro aerobote começou a varrer aquele trecho de mar. Tratava-se de um Martin PBM-3 Mariner, pertencente ao esquadrão VP203 da U. S. Navy e comandado pelo primeiro-tenente Bach. Foi o seu radar de bordo que primeiro detectou o FAB-01 na superfície. Logo toda a tripulação do Mariner avistou o nosso Catalina, e o socorro foi acionado. Havia diversos barcos nas proximidades, mas coube ao caça-submarino *Guaíba* dirigir-se ao local para fazer o resgate dos nove homens da tripulação. Posteriormente, o *Guaíba* rebocou o Catalina até o Rio. Cerca de 180 milhas marítimas mais tarde, a operação de reboque terminou. O FAB-01 foi deixado junto à rampa existente em frente do antigo hangar da Panair do Brasil, atualmente do Comar III. Ali, próximo da estação das suas quase irmãs, as barcas da Cantareira (hoje CONERJ), o Catalina passou a receber a devida manutenção. E a equipagem finalmente alcançou o merecido descanso ...

No dia seguinte, o comandante da Base Aérea do Galeão, tenente-coronel Álvaro de Araújo, a quem o esquadrão dos Catalina estava formalmente subordinado, referiu-se ao acontecido. O assunto apareceu com destaque no boletim da unidade – uma espécie de noticioso oficial próprio das organizações militares. O comandante do Catalina FAB-01 foi elogiado pela perícia com que executou o pouso sobre as ondas e pela firmeza com que dirigiu as operações de salvamento do precioso avião. O

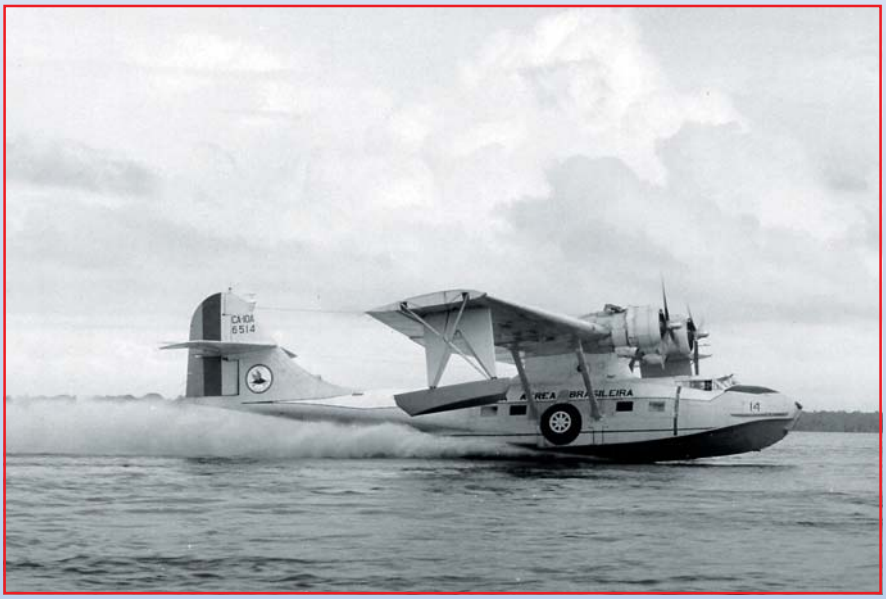
3- Tango argentino de Viladomat Masanas e Ganzó, celebrizado na voz de Nelson Gonçalves.

demais membros da tripulação fizeram jus a louvores pela disciplina, dedicação e competência profissional demonstradas. O autor desta matéria teve a oportunidade de tomar conhecimento de todos esses detalhes há poucos anos, ao deparar-se com o velho boletim arquivado no sótão do prédio do comando da base do Galeão. Felizmente ainda existem dessas preciosidades, talvez apenas porque permanecem escondidas no interior de antigos e empoeirados armários.

Nessas condições, alguns companheiros recorriam à improvisação e ao risco calculado para cumprir as missões.

Antes de retomar os acontecimentos relativos à viagem feita aos Estados Unidos pelo Catalina FAB-01, seria interessante acrescentar mais alguns comentários. Era novembro de 1944, e vôos temerários como aquele enfrentado pelo tenente Nogueira, lamentavelmente, eram coisa corriqueira. Acontece que a nossa jovem Força Aérea ainda se encontrava em plena fase de organização quando se viu envolvida na guerra. Em conseqüência, havia muito o que fazer, mormente em termos de doutrina. Até os meios materiais e os recursos humanos eram escassos; as missões a cumprir, numerosas, não podiam esperar. Nessas condições, alguns companheiros recorriam à improvisação e ao risco calculado para cumprir as missões. Outros, movidos pelo mesmo propósito, simplesmente apelavam para a temeridade ou descambavam para a mais pura irresponsabilidade. Para uma melhor avaliação dessa situação, é importante mencionar que o vôo por instrumentos, ainda que elementar, era privilégio de muito poucos. Aliás, era tido como vôo cego ou pilotagem sem visi-bilidade (PSV). Nesse aspecto, é uma pena que o Nogueira tenha esquecido de nos contar onde aprendeu a voar tão bem com o rádio-faixa, como fez naquele momento difícil. Fica nos devendo essa história.

Poucos recordam que, no ano seguinte, a Força Aérea Brasileira perdeu um dos seus Catalina PBY-5 em circunstâncias praticamente idênticas às que o Nogueira encontrou. Tudo aconteceu da seguinte maneira: a FAB começara a trasladar os seus Catalina PBY-5 para os Estados Unidos com a finalidade de realizar revisão geral. De acordo com o cronograma estabelecido pelas autoridades navais americanas, os aviões deveriam ser levados para os *Navy Air Depot* – leia-se parques – de Corpus Christi (Estado do Texas) ou de Philadelphia (na Pensilvânia). Ainda eram seis os aviões desse tipo operando na FAB, distribuídos às unidades de patrulha do Rio e de Belém. O sétimo desses aviões tinha sido perdido em um acidente ocorrido em Florianópolis a 4 de abril de 1944. Os dois primeiros aviões haviam seguido para os Estados Unidos no início de outubro de 1944, saindo simultaneamente do Rio e de Belém. A famosa viagem do Nogueira foi a terceira. Outros três aviões PBY-5 sairiam do Brasil respectivamente em novembro de 1944, março de 1945 e junho de 1945.



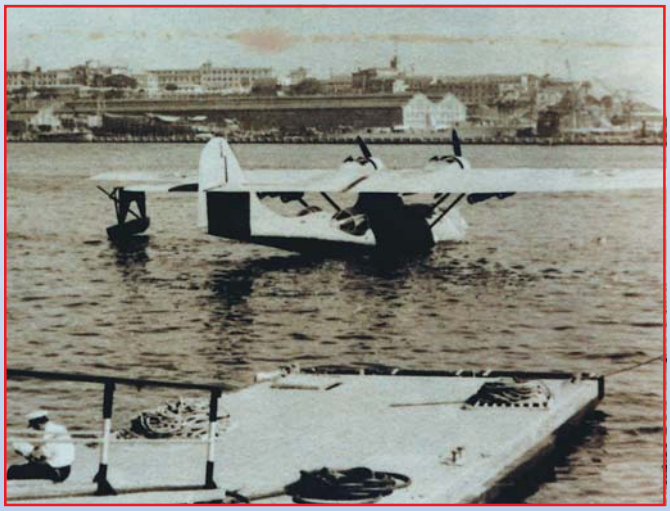
Foi durante a sexta e última viagem que a *bruxa* resolveu cobrar os seus dividendos, certamente sentindo-se indignada com maneira esperta através da qual o Nogueira conseguiu escapar da cilada que lhe fora preparada. No fim de junho de 1945,

o último avião recebeu ordens de seguir de Belém para a Pensilvânia. A tripulação que levaria o avião, o PBY-5 FAB-03, foi escalada pela Base Aérea de Belém. Era constituída por sete homens, comandados pelo segundo-tenente Geraldo Monteiro Flores, que os amigos conheciam como Florinha. Seu copiloto era o aspirante da reserva-convocada Haroldo Vicente Franzen, sendo os demais membros os sargentos Pedro de Souza Garcia, Oswaldo Collins Fernandes, Jorge Alves dos Santos, Lourival Gomes da Silva e Romeu Cardoso da Silva.

Aparentemente a viagem do avião PBY-5 FAB-03 transcorreu normalmente até a chegada a Miami, na Flórida. Tendo descido na água (os PBY-5 contavam apenas com o casco e com os flutuadores laterais, enquanto os PBY-5A, que a FAB recebeu mais tarde, eram também equipados com rodas), o Florinha taxiou até as rampas da base naval de Dinner Key. Como acontecera com o Nogueira, foi aí que as coisas começaram a complicar: reinava um colossal mau tempo em toda a costa Leste americana. Os próximos dias foram nervosos e enfadonhos. Horas e mais horas foram desperdiçadas nas vizinhanças do prédio de operações, à espera dos QAM – era assim que eram chamados os boletins meteorológicos. Por fim, apesar das condições meteorológicas desfavoráveis ao longo da rota pretendida, o Florinha resolveu decolar para um vôo visual até Philadelphia, no dia 3 de julho de 1945. Não há registros de como transcorreu esse vôo. Horas depois, nas imediações da cidade de Wilmington, Carolina do Norte, o infortunado PBY-5 da FAB foi avistado por populares. Vinha saindo de uma espessa camada de nuvens, em alta velocidade e, em atitude picada, chocou-se violentamente com o solo. Acredita-se que o avião entrara em atitude anormal por falta de referência visual. Infelizmente ninguém sobreviveu à explosão que ecoou em meio ao temporal. Além da tripulação brasileira, faleceu também o cidadão americano A. Mazzaccaro, um desafortunado que acabara de pegar a última carona de sua vida (outra analogia com a viagem do Nogueira). Dias depois, o cemitério de Wilmington recebeu os corpos dos sete militares da FAB.

De acordo com a opinião de alguns companheiros que conheceram bem a Força Aérea daquele período, é improvável que os pilotos do PBY-5 03, ambos bastante jovens e inexperientes, estivessem habilitados a voar por instrumentos. Mais do que isto, eles contam que era absolutamente normal escalar pilotos nessas condições para viagens de tamanha responsabilidade! Contudo, apesar de todas essas oportunidades oferecidas à *bruxa*, o acidente do PBY-5 03 poderia ter sido evitado, pois se tratava de uma recorrência. Se naquela época já estivessem em uso os atuais relatórios de perigo – os pilotos americanos os conhecem como PIREP (pilot report) – o aperto enfrentado pelo Nogueira teria chegado ao conhecimento das demais tripulações. A partir dessa ação, outros acidentes do mesmo tipo poderiam ter sido prevenidos. Todavia, insistir hoje nesse tema seria chorar sobre o leite derramado. Na verdade, expressões como segurança de vôo e prevenção de acidentes aeronáuticos não tinham sequer sido cunhadas: os rudimentos desses programas chegariam ao Brasil somente no pós-guerra. É uma lástima, pois, apenas no caso em pauta, sete vidas poderiam ter sido poupadas.

Na verdade, expressões como segurança de vôo e prevenção de acidentes aeronáuticos não tinham sequer sido cunhadas



A INTENTONA CAPITALISTA

Brig.-do-Ar Ercio Braga

Nossas famílias, nossas Religiões, nossa Agricultura e nossas Forças Armadas representam os pontos fundamentais para as ações da Intentona.

Após 500 anos de lutas e conquistas, invasões e sacrifícios sem conta e heróis sem o reconhecimento devido, o Brasil constitui-se, hoje, em uma Nação soberana. Esta soberania nada tem a ver com a dependência econômica em que maus governos colocaram nosso País. Se hoje temos uma Nação e somos uma Nação dentro do contexto mundial, esta realidade é nossa maior força e com ela derrotaremos qualquer inimigo, seja ele econômica ou militarmente forte.

Hoje paira sobre todas as Nações uma ameaça que visa destruí-las ou enfraquecê-las, a fim de expandir seu poder e subjugar pessoas. Suas ações são coerentes e coincidentes para serem acreditadas como obra do acaso ou uma evolução natural da sociedade. Vamos denominá-la INTENTONA CAPITALISTA, porque, como veremos, trata-se de um intento oculto e usa a moeda como arma. Tal Intentona não envolve esta ou aquela Nação nem este ou aquele governo, trata-se de uma trama supranacional, que ameaça todas as Nações.

Descreveremos, de forma resumida, as ações desenvolvidas pela Intentona para, em nosso país, enfraquecer e destruir nossa Nação.

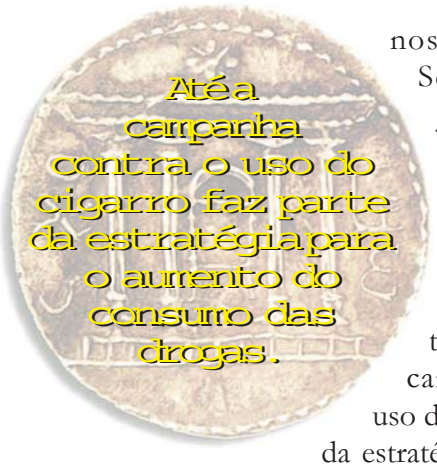
O Brasil é uma Nação que em 500 anos congregou, em uma convivência feliz, povos de várias origens, em torno do trabalho e pela garantia de um futuro para seus filhos. Temos características próprias que nos distinguem das demais Nações, mas estamos sofrendo o mesmo ataque realizado, também, contra outras Nações. Em tais ataques sempre existem ações que envolvem Instituições vitais para a sobrevivência da Nação.

Nossas famílias, nossas Religiões, nossa Agricultura e nossas Forças Armadas representam os pontos fundamentais para as ações da Intentona.

Como a família brasileira está sendo desestruturada pela Intentona?

Em primeiro lugar desprestigiando o pai de família através do desemprego e dos baixos salários. O trabalho gera orgulho e respeito no seio da família e proporciona os recursos para sua manutenção. Desemprego é problema estrutural e deve ser enfrentado pelo governo como um problema de segurança nacional. Preferir falar do desempregado para transferir o problema do desemprego para o trabalhador, que não se preparou para a modernização, é atitude injusta e covarde. Acrescente-se que o desemprego do pai de família gera uma insegurança no filho, levando-o à desesperança. A insegurança na mocidade só encontra abrigo no uso mortal das drogas.

Em segundo lugar a família sofre com o fácil acesso que nossos filhos têm às drogas. Quando conquistam nossos filhos, a família não tem mais recuperação. Para garantir a impunidade de seus membros, a Intentona determinou que a estratégia de combate às drogas seja feita só e intensamente contra o tráfico, ou seja, contra os traficantes, policiais e juízes envolvidos. Os traficantes serão sempre substituídos com rapidez e os demais imobilizados administrativamente, garantindo a impunidade para aqueles que se locupletam com o dinheiro das drogas. Pouco importa para onde vai todo este dinheiro desde que o combate ao tráfico seja feito com intensidade. Fazem de tudo para envolver as Forças Armadas neste combate. Não é por acaso que assistimos diariamente a uma constante vigilância e ao acompanhamento do aparato policial sempre na defesa dos direitos huma-



nos dos traficantes. Será que tanto na Justiça como nos Órgãos de Segurança ninguém percebeu que estão sendo utilizados como inocentes úteis? Até a campanha contra o uso do cigarro faz parte da estratégia para o aumento do consumo das drogas. Maconha não causa dependência, apenas apresenta a cocaína para o jovem. Além destes dois fatores, atacam os valores morais e princípios que mantêm unida a família brasileira. Agindo desta forma, rapidamente desestruturarão nossa família e conseqüentemente enfraquecerão a Nação.

Hoje no Brasil surgem templos e religiões a cada dia. Qual o objetivo destas religiões? Será que estão sendo implantadas para criar uma radicalização ou seja, quem não pertence à minha religião deve ser tratado como inimigo? As novas igrejas têm que vir a público explicar que sabem conviver com qualquer outra religião e jamais usarão de violência para conseguir seguidores. Caso contrário poderão ser classificadas como cúmplices da Intentona Capitalista e responderão por seus atos. A radicalização das religiões certamente enfraquecerá a Nação, pois atua em um de seus alicerces.

Porém, a estratégia traçada pela Intentona para enfraquecer e desacreditar nossas Forças Armadas é a mais clara e a mais vigorosa empregada pela Intentona. Após a elaboração de um documento ridículo denominado "Política de Defesa", determinou a criação do Ministério da Defesa com a missão principal de atuar vigorosamente para a redução no orçamento das Forças Armadas. A missão atual dos Comandos Militares é a de priorizar o que deixará de ser feito, comprometendo cada vez mais nossa capacidade de resposta e emprego. Além disso, no caso da Aeronáutica, o planejamento é retirar daquela Organização qualquer atividade geradora de recursos, DAC, INFRAERO, ALCÂNTARA, CTA, etc.

Um país que não controla nem comanda sua agricultura tem sua independência bastante condicionada. A estratégia da Intentona foi atacar o proprietário rural, muitas vezes um antigo agricultor, levando a violência e a incerteza para suas terras. Dominando a produção de sementes, comprando terras a preços desvalorizados e controlando a produção de insumos agrícolas, o cerco à agricultura brasileira está completo. Uma legião de desesperados pela fome passarão a servir à Intentona e a seus asseclas por um prato de comida.

A Indústria e o Comércio, acuados pela gigantesca avalanche monetária, sucumbirão pela incerteza, sendo que o pagamento dos juros das dívidas interna e externa fornecerá o capital e a legalidade para esta destruição.

E os meios de comunicação, como foram envolvidos pela Intentona?
Como eles representam o segmento da Nação mais sensível para a formação da opinião pública, foram selecionados para ações prioritárias da Intentona. Junto à Sociedade e com o dinheiro fácil vindo dos juros da dívida ou das drogas e dando ênfase a determinado assunto e uma seqüência lógica conseguiram manter a opinião pública mal informada e confusa. Utilizaram fartamente a farsa da globalização, dos direitos humanos, das ONG, do mercado mundial, da modernização , da liberdade sem responsabilidade e do meio ambiente. Com o dinheiro fácil e disponível para uso legal em publicidade, colocaram de joelhos nossos endividados órgãos de imprensa.

Já está na hora de a Nação Brasileira despertar deste pesadelo e, descobrindo o nome daqueles que hoje se escondem atrás das dívidas internas e externas, partir para pôr um fim a esta abominável, covarde e assassina Intentona Capitalista.

CHILE
Um pouco sobre a verdade histórica

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

Em um recente artigo, intitulado "Censura e *Desinformação*", o brilhante escritor Olavo de Carvalho escreveu: "*Existirá censura mais pérfida do que aquela que consegue vetar a divulgação da sua própria existência? Existe. É aquela (...) que bloqueia não apenas o acesso ao presente, mas ao passado. Mas a proibição do passado é, por seu lado, a mais importante notícia – ela também vetada – sobre a vida presente*".

Esse é o caso do governo *socialista* de Salvador Allende, no Chile, deposto em 11 de setembro de 1973, do qual, hoje, nada se diz. A mídia só se ocupa do governo que o sucedeu, que reergueu o País, tirando-o do atoleiro em que se encontrava.

Nada se diz sobre o governo da *Unidade Popular*, conduzido por Allende, no período de 1970 a setembro de 1973, quando, já então, o grupo terrorista *Movimento de Izquierda Revolucionária* (MIR), com suas atividades insanas, foi responsável por 96 mortos, 919 feridos, 165 sequestros e 18 pessoas torturadas, totalizando 1.198 vítimas, decorrentes de 68 "expropriações" a estabelecimentos bancários, 1.598 assaltos, 34 mil tomadas de indústrias e empresas particulares, e 9 mil invasões de terrenos, fazendas, casas e apartamentos.

Cerca 20 mil estrangeiros indesejáveis, a maioria guerrilheiros em seus países, foram autorizados a ingressar no Chile, passando o integrar, e alguns a instruir, o Exército Guerrilheiro que se preparava para implantar o chamado *Poder Popular*. Quando Allende foi deposto, o total de membros desse *Exército Guerrilheiro* foi estimado em 53 mil guerrilheiros, dos quais cerca de 31 mil estrangeiros.

Milhares de chilenos, dos partidos comunista, socialista e do MIR, receberam treinamento militar em Cuba, Argentina, Alemanha Oriental, União Soviética, Argélia, Líbia e outros países, nas formas mais sofisticadas do extremismo e treinamento para matar.

No início dos anos 90, após tudo isso, lá, como aqui, foi também outorgada uma Anistia. Então, os marxistas auto-exilados retornaram ao País, com glória e majestade, passando a integrar os governos que sucederam o governo militar, instalando-se em altos cargos dos Poderes Executivo e Legislativo, bem como em toda a Administração Pública, confiantes na má memória do povo.

Lá como aqui, a mídia absteve-se de narrar à juventude da Nação todas essas vicissitudes, já que os jovens de hoje não conheceram e nem viveram as horas amargas do extremismo marxista-leninista, sua crueldade, sua barbárie, seus crimes e delitos e, por essa razão, encaram com ceticismo um passado que não conhecem, bem como a História real do seu País.

Não tem lógica e nem é aconselhável e ético que sejam os vencidos de ontem os que devam escrever a História de seus países, com base, com base em seus pontos de vista e em suas ideologias sepultadas sob os escombros do Muro de Berlim. Nesse sentido, aliás, não deve ser esquecido que a União Soviética prestou um inestimável serviço à humanidade: comprovou, na prática, que o socialismo não funciona.

Entre os anos de 1970 e 1972, 4.875 cubanos, todos portando passaportes diplomáticos ou oficiais, ingressam no Chile, sem cortar os que entraram como *turistas* ou em forma clandestina.

Entre esses cubanos estava o general Patrício de La Guardia Font, do Ministério do Interior de Cuba, tido como *Comandante em Chefe das Forças Cubanas no Chile*, com passaporte diplomático, que, ao regressar a Cuba, foi condecorado por Fidel Castro. Pois bem, Patrício de La Guardia Font, depois disso, em 1987, foi julgado e condenado a prisão, sob a acusação de ser narcotraficante.

O fato de que esses cubanos ingressados no Chile, portassem passaportes diplomáticos ou

oficiais, praticamente obrigou o governo militar, após a deposição de Allende, a deixá-los sair do País.

Entre os diplomatas cubanos chegados ao Chile estava o Vice-Chefe da Inteligência cubana, Luiz Fernandez de La Oña, que se casou com Beatriz Allende, filha do presidente, e que passou, em meados de 1973, a chefiar a equipe de segurança pessoal de Allende, intitulada GAP (Grupo de Amigos do Presidente). Posteriormente, em Cuba, já separada do marido, Beatriz Allende, em outubro de 1977, cometeu o suicídio, atribuído à, "*depressão por viver longe de seu País*". Esse foi o único caso conhecido, em todo o mundo, de um estrangeiro, da direção da Inteligência de seu País, chefiar a segurança pessoal de um presidente de um outro País.

O próprio Manuel Piñero Losada, chefe da Inteligência de Cuba por cerca de 30 anos, desembarcou no Chile em 30 de julho de 1973, com o passaporte nº9.352, no qual constava a sua profissão: *jornalista*.

O GAP, não estava a cargo das Forças Armadas ou de nenhum outro órgão governamental, como ocorre em todos os países do mundo. Era constituído por um grupo de militares do MIR e do Partido Socialista (partido do presidente), portando armamento de alta potência que não poderia ser utilizado por ser armamento de guerra, e todos com instrução militar avançada ministrada pelo exército cubano. Foram vários os casos de membros do GAP comprometidos em assaltos, roubos, assassinatos e outros crimes, que nunca fora julgados. Cerca de 30 viaturas utilizadas pelo MIR em suas "*ações*" estavam registradas em nome de "*La Payta*", como era conhecida a secretária particular de Allende. Nos anos 80, "*La Payta*" vivia em Paris, com o sugestivo cargo de diretora da estatal cubana *Havanatur*.

O treinamento militar dos membros do GAP era mantido, no Chile, no *Centro de Instrução Militar El Canaveral*, local onde se encontrava o seu principal depósito de armamento. "*El Canaveral*" nada mais era do que a casa de campo do presidente Allende.

Durante o governo da *Unidade Popular*, também uma enorme quantidade de armamento foi infiltrada no Chile, para o dito *Exército Guerrilheiro*, em forma absolutamente ilegal e clandestina, sem o conhecimento das Forças Armadas, porém autorizado pelo próprio presidente da República.

Estimou-se, após a deposição de Allende, esse armamento em 40 mil armas:

- *25.000 fuzis AKA, de origem soviética, chegados de Cuba;*
- *300 lança-foguetes RPG7, de origem soviética, também chegados de Cuba;*
- *15.000 revólveres e pistolas soviéticas, alemãs, checoslovacas, norte-americanas, argentinas, etc, de diferentes calibres;*
- *1.500 metralhadoras checoslovacas, soviéticas e norte-americanas.*

Todas essas armas acompanhadas da respectiva munição.

De todo esse armamento, somente foi apreendido uma percentagem correspondente a 40%, sendo desconhecido, até hoje, o destino do restante.

Em 12 de março de 1972, uma carga secreta chegou ao Aeroporto de Puhaduel, em Santiago, procedente de Cuba, em avião da Cubana de Aviación, por volta das 14:30 horas. Após o pouso, o avião deslocou-se até a saída Sul do Aeroporto, onde foi cercado por inúmeras viaturas do Departamento de Investigações. Ali foram desembarcadas enormes caixas de diversos tamanhos. Essa mercadoria não passou pela Aduana e foi levada diretamente à residência do presidente Allende, em Tomás Moro.

...“uma carga secreta chegou ao Aeroporto de Puhaduel, em Santiago, procedente de Cuba”...

Essa carga, conforme foi apurado, constava de 62 metralhadoras, 426 armas curtas e 6 lança-foguetes, com a correspondente munição. Todo esse armamento foi exposto à imprensa, nos jardins do palácio após a deposição de Allende.

Essas armas faziam parte do arsenal do Grupo de Amigos do Presidente (GAP).

Finalmente, após o 11 de setembro de 1973, foi divulgada uma lista contendo os nomes, por nacionalidades, de 20 mil presumíveis guerrilheiros, procedentes de 46 países, que se encontravam no Chile quando Allende foi deposto.

A censura estendeu seu manto sobre esse passado, do qual, hoje, não se fala.

O Centenário da conquista do Prêmio DEUTSCH

SANTOS-DUMONT e o Balão nº 6

Brig. Int. Ref. Araguaryno Cabrero dos Reis

Em 1853, nos arredores de Bagagem, Minas Gerais, foi encontrado um diamante de 254 quilates, um dos maiores do mundo; foi adquirido por três irmãos franceses que tentaram negociá-lo com Napoleão III. Não conseguiram. Um deles regressou ao Brasil onde constituíra família.

Dos seus filhos que aqui nasceram, o mais velho chamou-se Henrique, aniversariando no dia 20 de julho, data natalícia que seria a mesma do seu sexto filho, Alberto, que nasceria em 1873, há 128 anos, tendo por genitora Francisca de Paula Santos

(Ofélia & Narbal Fontes. Vida de Santos-Dumont. Rio de Janeiro, A NOITE, 1937).

Nessa ocasião, a família Dumont residia na localidade denominada Cabangu em Minas Gerais, ao pé da serra da Mantiqueira. Ali Henrique Dumont dirigia a construção de um trecho da estrada de ferro D. Pedro II, obra que realizou com êxito. Após concluídos os seus trabalhos, Henrique Dumont mudou-se com a família para Casal, no Estado do Rio de Janeiro. Nessa ocasião, em 1877, Alberto é batizado na Matriz de Rio das Flores. Raras vezes ele assinaria Alberto Santos Dumont; adotou a forma: Santos-Dumont ou Santos=Dumont.

Seu pai, em face dos bons resultados que obteve com o plantio do café, mudou-se para Ribeirão Preto, onde adquirira uma enorme área - Arindeúva, que em certa ocasião contava com cerca de 500 mil pés de café, cujos grãos eram transportados da fazenda até os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana. Para isso Henrique Dumont construiu uma pequena ferrovia e adquiriu locomotivas Baldwin nos Estados Unidos.

No primeiro livro que escreveu: *Dans L'air*, em 1904, traduzido com o título de *Os meus Balões*, Santos-Dumont comenta sobre sua estada em Paris em 1881: "Eu dizia para mim mesmo, vou encontrar novidades em Paris - balões, dirigíveis e automóveis". Para sua surpresa viu no ar apenas balões esféricos e acrescenta: "ninguém havia, depois de Giffard, prosseguido experiências com balões alongados propelidos por motor térmico. O ensaio de balões similares tentados pelos irmãos Tissandier em 1883 havia sido retomado por dois construtores no ano seguinte, mas fora definitivamente

abandonado em 1885. Desde então não se via nos ares um só balão em forma de charuto".

Cabe recordar que os irmãos *Tissandier* construíram e pilotaram um balão com características que permitiam sua dirigibilidade, utilizando motor elétrico que não foi suficiente para uma completa dirigibilidade, pois não conseguiram regressar ao ponto de partida *(M. H. André. Les dirigeables. Paris: Ed. C. H. Béranger,1902*). Os dois construtores eram o Cap. Renard e o Cap. Krebs, que também usaram motor elétrico no seu balão *La France*, sem terem alcançado velocidade suficiente para torná-lo operacional.

Quem mostrará o caminho será Santos-Dumont, o primeiro aeronauta que aplicou o motor a explosão nos seus dirigíveis e, em 19 de outubro de 1901 conquistou o prêmio *Deutsch*, após contornar a Torre Eiffel com o seu balão nº 6 e regressar ao ponto de partida no tempo preestabelecido. Pode-se afirmar, pelos eventos ocorridos desde então, que é graças a Santos-Dumont que surge uma nova indústria - a da locomoção aérea *(M. H. André. Les dirigeables. Paris: Ed. C. H. Béranger, 1902).*

Em 1897, de volta a Paris, Santos-Dumont encomenda, aos famosos construtores *Lachambre* e *Machuron,* o seu querido e famoso balão esférico, em seda, com volume de apenas 113m³ e diâmetro de 6 m, ao qual se referiu de forma poética:

O meu primeiro balão,
O menor,
O mais lindo,
O único que teve um nome:
- Brasil.

O BALÃO Nº 1 AO Nº 6

Ainda em 1898 Santos-Dumont apresentou ao público parisiense o seu balão nº 1, medindo 25m de comprimento por 3,5m de diâmetro e volume de 180m³ de hidrogênio. Seu motor, idéia de Santos-Dumont, foi o resultado da superposição em um só cárter de dois cilindros de motores de triciclos, acionando uma só biela. A hélice era de duas pás, acoplada ao motor, girando 120 rotações por minuto.

O balão realizou dois vôos de curta duração, em um deles alcançando a altura de 400m. Após sofrer algumas avarias e em face das deficiências apresentadas, Santos-Dumont construiu em seguida o de nº 2, utilizando o mesmo sistema de cilindros conjugados, obtendo uma potência de 4,5 cavalos.

Ao elevar-se em 11 de maio, dia de chuva e frio, o hidrogênio contraiu-se, o balão perdeu a forma, dobrou-se e o vento lançou-o contra as árvores.

Santos-Dumont não desanimou, pois tinha uma grande confiança no seu motor a gasolina e no futuro dos dirigíveis.

Mandou construir o nº 3 e o gás utilizado foi o de iluminação, bem mais barato que o hidrogênio, proporcionando, porém, metade da força ascensional do primeiro.

Como desejasse economizar hidrogênio, pois cada metro cúbico custava um franco, Santos-Dumont construiu nos terrenos do Aeroclube de França um hangar de 30m de comprimento para nele guardar inflados os seus balões.

Com o hangar terminado e em condições de fabricar hidrogênio no local Santos-Dumont passou ao dirigível nº 4, que apresentava uma forma ligeiramente dissimétrica. Aproveitou a quilha de bambu do nº 3 e, ao invés da cesta de vime, sentava em uma sela de bicicleta, mantendo à mão todos os comandos do balão.

Desta feita instalou no dirigível um motor Clément de dois cilindros com 7 HP de potência. *(Fernando Hippolyto da Costa. Santos-Dumont: os seus balões. Rio de Janeiro, Revista do IGHMB, 1974)*

Naquele ano de 1900, realizou-se em Paris o 1º Congresso Internacional de Aeronáutica. O magnata do petróleo, Henri Deutsch de La Meurthe, instituiu um prêmio que tomou o seu nome, destinado ao primeiro balão dirigível ou à aeronave de qualquer natureza que entre 1º de maio de 1900 e 1º de outubro desse ano até 1904 se elevasse do Parque de Aerostação de Saint-Cloud e, sem tocar na terra, por seus próprios meios, após descrever uma circunferência tal que nela

se encontrasse incluso o eixo da Torre Eiffel, retornasse ao ponto de partida no tempo máximo de meia hora.

Ao prêmio oferecido de 100.000 francos, foram acrescentados mais 25.000 *(Alberto Santos-Dumont. Dans L'air. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1938).*

Para concorrer, Santos-Dumont constrói o seu balão nº 5, aproveitando o corpo do dirigível nº 4.

Na ascensão de ensaio, em 12 de julho de 1901, Santos-Dumont contornou a Torre Eiffel e retornou a Longchamps.

Solicitando a presença da Comissão Científica do Aeroclube no dia 8 de agosto, a tentativa fracassa, há perda de gás e o balão precipita-se sobre o Hotel Trocadero. Santos-Dumont, correndo o risco de cair ao solo, é salvo pelos bombeiros de Paris!

"Na mesma noite da queda sobre o telhado do Trocadero, fornecia a descrição completa do Santos-Dumont nº 6; o balão apresentava a forma de um elipsóide alongado. Media 33 m.. no seu eixo maior por 6 nos eixos pequenos e termina em cone à frente e atrás". Prossegue Santos-Dumont: "O volume do meu novo balão era de 630 m³, imprimindo uma força ascensional absoluta de 690 kg. O peso maior do motor e da maquinaria reduzia porém a 110kg de lastro disponível. O motor era um "quatro cilindros" de 12 cavalos, resfriado automaticamente por um circulador d'água. Sua velocidade seria em torno de 30 km/h." (Alberto Santos-Dumont. *Dans L`air.* Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1938.

19 de outubro de 1901 - Prêmio Deutsch

... "Na véspera o tempo estava lastimável

... eu havia convocado a Comissão por telegramas

... às 2 da tarde hora fixada para a prova, as condições eram tão desfavoráveis que dos 25 membros de que se compunha a comissão apenas cinco compareceram.

... a partida oficial teve lugar às 2 h e 42 minutos." *(Alberto Santos-Dumont. Dans L'air. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação, 1938).*

E por um momento cheguei a crer que era mais difícil fazer com que me entregassem o prêmio do que ganhá-lo.

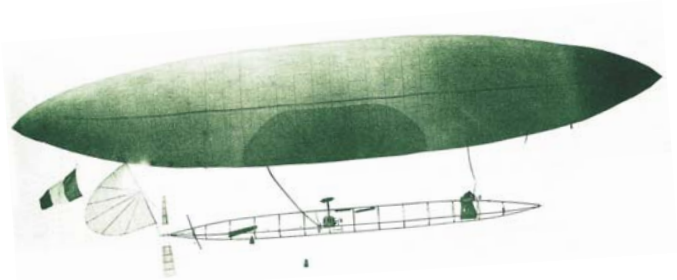
Santos-Dumont voa em direção à Torre Eiffel para circundá-la e voltar ao ponto de partida. Durante o percurso teve problemas com a falta de uniformidade no rendimento do motor e, também, com o vento que soprava com alguma intensidade, obrigando-o a corrigir constantemente o rumo. Sua aeronave apresentou oscilações verticais na proa (*tangage*), que dificultaram a estabilidade, a qual era restabelecida por meio de pesos deslocáveis que estavam colocados abaixo da quilha que podiam ser movidos mediante comando do piloto, segundo a necessidade de *cabrar* ou *picar* a aeronave.

Durante todo o percurso Santos-Dumont foi aplaudido pelo público parisiense que acompanhava a sua proeza de contornar com o nº 6 a Torre Eiffel.

O *petit Santos*, como era chamado, retorna ao ponto de partida; "levado pelo seu impulso a aeronave passou como passa um cavalo diante do poste de chegada... Meu *guide rope* (corda guia) é apanhado, aterrei às 3 horas 11 minutos e 30 segundos, o que dava um tempo exato de 29 minutos e 30 segundos depois da partida. Houve pessoas que sustentaram que o tempo devia ser contado até o momento de minha volta ao Aeródromo e não até a minha passagem por sobre os juizes, ao regressar da Torre Eiffel. E por um momento cheguei a crer que era mais difícil fazer com que me entregassem o prêmio do que ganhá-lo. Por fim, o bom senso prevaleceu. O total do prêmio era de 125.000 francos. Não fazendo empenho de ficar com esse dinheiro, reparti em duas partes, a maior das quais 75.000 francos ofereci ao prefeito de Polícia para os pobres de Paris, o resto distribuí pelo meu pessoal que me ajudava desde muito tempo" *(Alberto Santos-Dumont.Dans L`air. Rio de Janeiro : Biblioteca da Divulgação Aeronáutica, 1938).*
Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Aeronáutica, 1938).

Santos-Dumont conquistou o Prêmio Deutsch. Há 100 anos, solucionava definitivamente o problema da dirigibilidade dos balões. A imprensa mundial noticiou em manchetes o grande feito, apontando-o como mentor de uma das atividades mais sedutoras

O dirigível encontraria na guerra a sua utilização prática



do século XX.

Na opinião de Santos-Dumont, o dirigível encontraria na guerra a sua utilização prática, tanto que, após sobrevoar em 14 de julho de 1903 com o seu nº 9 a Parada Militar de Longchamps quando saudou o Presidente da França com uma salva de tiros de revólver, colocou à disposição das Forças Armadas Francesas os seus dirigíveis de números 7, 9 e 10, como era o desejo de muitos amigos militares.

Em 18 de julho de 1903, recebeu uma carta do Ministro da Guerra, General André, que assim se iniciava:

"Senhor

Durante a revista de 14 de julho, verifiquei e admirei a segurança com que evoluía o balão por vós dirigido. Seria impossível não constatar os progressos de que dotaste a navegação aérea. Parece que, graças a vós, ela deve prestar-se de hoje em diante a aplicações práticas, sobre tudo no ponto de vista militar".

Santos-Dumont nessa ocasião considerava o dirigível a aeronave do século XX, como podendo torna-se o grande inimigo de outra maravilha do século XX: o submarino, conforme suas palavras.

Em 19 de outubro de 1913 foi inaugurado em Saint-Cloud, em belíssima solenidade pública, o monumento em sua honra, com a escultura do Ícaro alado, pelo seu pioneirismo na locomoção aérea e, a 24 do mesmo mês, Santos-Dumont é promovido ao Grau de Comendador da Legião de Honra da França.

Faleceu em 23 de julho de 1932 em Guarujá - São Paulo.

Neste ano de 2001, comemoramos a conquista do Prêmio Deutsch pelo aeronauta brasileiro Alberto Santos-Dumont pilotando o seu balão nº 6, nos céus de Paris.

A FORÇA AÉREA BRASILEIRA PATRULHA MARÍTIMA D

A Força Aérea Brasileira (FAB) ingressa no novo século e milênio, incorporando os mais significativos avanços tecnológicos de sua História. Com a introdução dos aviões Lockheed P-3 *Orion*, a valorosa Aviação de Patrulha da FAB., nascida durante a Segunda Guerra Mundial e herdeira de gloriosas tradições, recobrará sua capacidade de luta anti-submarino, perdida desde a desativação dos Grumman S-2/P-16 *Tracker*, do 1º Grupo de Aviação Embarcada, ocorrida em 30 de dezembro de 1996.

Assim, a FAB terá possibilidades de oferecer uma efetiva cobertura à nossa enorme faixa costeira, estando apta a operar contra submersíveis e navios de superfície de eventuais inimigos, ou que estejam sendo utilizados em atividades ilícitas. A grande versatilidade deste avião permite também a realização de missões de reconhecimento ótico, fotográfico ou eletrônico, designação de alvos para outras embarcações e aeronaves, busca e salvamento, minagem de portos e águas inimigas e muitas outras possíveis de serem executadas sobre o mar ou superfície terrestre.

O *Orion* descende de uma extensa linhagem de aviões de Patrulha Marítima produzidos pela Lockheed dos Estados Unidos, e desde a introdução dos PB0-1/A-28/29 *Hudson* em 1939, passando pelos PV-1 *Ventura*, PV-2 *Harpoon* e o formidável P-2V *Netuno*, esta empresa vem se firmando como a melhor fabricante de aviões deste tipo.

Como havia, porém, alguns requisitos que o P-2 não conseguia atender, a Marinha dos Estados Unidos (U.S.NAVY/USN) já acompanhava desde 1956 o desenvolvimento do Bréguet BR 1150 *Atlantic*, que deveria ser o avião padrão de Patrulha dos países que compunham a OTAN.

Foi assim que o Chefe de Operações Navais da USN expediu a Especificação de Tipo Naval nº 146 para um substituto do P-2 e do P-5 *Marlin* (este um aerobote), que fosse mais avançado que o BR 1150. O aviso seria primordialmente voltado para o Teatro de 0perações do Oceano Pacífico, no qual era exigido longo alcance. O novo avião deveria, ainda, basear-se em uma aeronave já existente, para baratear os custos e reduzir os prazos de entrega.

Dentre todas as empresas que se habilitaram, venceu a proposta da *Lockheed Aeronautics Systems*, de Burbank, Califórnia (EUA), baseada no L-188 *Electra*, cujo exemplar foi modificado, adaptando-se em sua cauda uma sonda para o Detector de Anomalias Magnéticas - MAD, e novas superfícies inferiores na fuselagem dianteira, representando o formato do compartimento de armamentos, além de muitas outras alterações, que fizeram dele um avião totalmente diferente do *Electra*, assemelhando-se a este, apenas na aparência externa. O avião foi designado *P-3*, pela USN, e *Orion*, pela Lockheed, tendo seu primeiro vôo ocorrido em 25 de novembro de 1959, com uma designação inicial de *P-3V1*, com os testes estruturais estabelecendo uma vida útil de 15.000 horas de vôo.

A INGRESSA NA AVIAÇÃO DE DO TERCEIRO MILÊNIO

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
Piloto Civil e Historiador

O *P-3* é todo metálico, de asa baixa, cauda única, trem de pouso triciclo escamoteável com duas rodas em cada trem, sendo dotado de quatro motores turboélice Allison T-56 (D-501 militar), acionando hélices Hamilton Standard quadripás, embandeiráveis e reversíveis, com fuselagem pressurizada, que oferece altos níveis de conforto para a tripulação, que dispõe de toalete, cozinha e área de repouso. Foi equipado com Radar de Busca APS-l8O no nariz e na seção traseira da fuselagem, cobrindo um raio de 360º. Seus motores, na versão inicial, propiciavam 4.2O0 SHP, com 7% desta potência, sendo fornecida pelo fluxo dos escapamentos. Durante as missões, é possível *cortar* o motor nº 1 para economia de combustível, cujo total é de 25.000 lb. O avião pode transportar e lançar variados tipos de armamento, inclusive nucleares, nos 10 *pontos duros* externos e no compartimento interno.

O *P-3A* era equipado com 36 tipos de aviônicos destinados às funções de busca, contramedidas e eletrônicas - ECM, navegação e comunicações. Sua tripulação era composta por piloto, co-piloto, mecânico de vôo, cinco operadores para os Sistemas de Busca, ECM e Coordenação Tática, navegador, radioperador e três observadores, dois dos quais incumbidos de lançar as sonobóias e reparar eventuais falhas nos aviônicos. Esta tripulação modificou-se no decorrer das versões.

Os *P-3A*, no decorrer de sua produção e operação, receberam muitas modificações, que aumentaram em muito sua capacidade de detecção e combate.

Neste interim o governo soviético continuava a investir enormes somas no desenvolvimento e produção de submarinos cada vez mais poderosos e avançados. Estes fatos fizeram com que surgisse o *P-3B*, com equipamentos mais modernos e trem de pouso reforçado. Embora a USN desejasse dotá-lo de equipamentos mais modernos ainda, estes não estavam disponíveis, fazendo com que o *P-3B* fosse urna versão intermediária. A maior inovação nesses aviões foi o emprego, pela primeira vez, de um *Computador Processador de Dados* adequado às operações marítimas, dispondo ainda, de *Sistemas de Navegação Inercial e Omega*. A partir de 1970, vários programas de modernização foram implantados nos *P-3B*, sendo o mais importante o *TACNAVMOD*, que dotava os *P-3B*, de vários equipamentos presentes nos *P-3C*.

A versão final é o *P-3C*, no qual todos os equipamentos de busca, navegação, ECM e comunicações são digitais, integrados a um Computador Central/Sistema de Navegação UNIVAC CP9O1/ASQ114, que é acoplado a um computador de vôo digital. O radar de busca foi substituído pelo APS-115, menos sujeitos a *ECM*. Os primeiros *P-3C* foram entregues em 1969.

Os *P-3C* foram submetidos a seis programas de melhoramentos: Update I, II, II.5, III, III Retrofit e Update IV, nos quais muitos Sistemas foram melhorados e a capacidade de transportar

P-3B lança "Flares" contra Radar

novos armamentos introduzida. A *Kawasaky Heavy Industries* do Japão produziu 101 exemplares de diversas subvariantes do *P-3C* sob licença.

Visando à substituição do *P-3C*, a USN passou desde 1988 a estudar uma série de substitutos, muitos dos quais baseados na célula original do *P-3*. A principal destas tentativas foi o *P-7* LRAACA - *Aeronave de Longo Alcance Capaz de Combate a Submarinos*, que a despeito de suas potencialidades enfrentou inúmeras dificuldades técnicas, fazendo com que o Programa fosse cancelado ainda na fase de projeto, situação esta influenciada também pelo fim da Guerra Fria.

Atualmente, diversos estudos visando à substituição dos *P-3*, continuam em andamento, um dos quais, inclusive, baseado no novo Boeing BBJ, e muitos outros, ainda tomando por base o projeto original dos *P-3C*.

Já no ano de 1962, três meses após a entrada em serviço dos *P-3A*, estes aviões já participavam do Bloqueio Naval a Cuba, durante a *Crise dos Mísseis*. Em fevereiro de 1965, os primeiros *P-3A* do Esquadrão de Patrulha VP-9 da USN chegaram ao Sudeste Asiático para iniciarem as operações na Guerra do Vietnã. Ali, executaram missões de Patrulha, Reconhecimento eletrônico, Minagem, Combate à infiltração de armas e pessoal por parte do Vietnã do Norte e do Vietcong, Bloqueio Naval, sendo utilizados, ainda, no translado de aviões militares americanos para a zona de guerra, fornecendo apoio de navegação e comunicações. Na crise do USS Mayaguez em 1975, um *P-3* coordenou o resgate dos reféns, enquanto outros permaneciam em contato com a Casa Branca, relatando os acontecimentos.

ORION P-3B

Os *P-3* participaram, ainda, das invasões de Granada e do Panamá, da Crise dos Reféns, no Irã, em 1985, e das operações contra a Líbia, em 1986. Os *P-3F* da Força Aérea Revolucionária Islâmica do Irã estiveram também presentes executando missões de Patrulha, na Guerra com o Iraque.

O último conflito, no qual os *P-3* tomaram parte, foi a Guerra do Golfo, através dos quais a USN destruiu 55 embarcações inimigas. Desempenharam, também, outras missões.

Outros empregos evidenciam a versatilidade deste avião: os *P-3 AEWEC* e os *P-3A Slicks*, respectivamente empregados para detectar, classificar e rastrear o movimento de embarcações e aeronaves de traficantes e contrabandistas, sendo os *Slicks* utilizados para a interceptação de veículos utilizados pelos meliantes, através de equipamentos de rádio e de filmagem. Foi um *Slick*, dotado de avançado equipamento de rádio, que, voando sobre Cali, Colômbia, foi responsável pela eliminação do traficante Pablo Escobar, pois ao interceptar as ligações de seu telefone celular, estabeleceu sua localização, transmitindo-a para a Polícia Colombiana, que assim conseguiu encontrá-lo e matá-lo. Os *P-3*, foram, ou ainda são, empregados pela CIA, Agência de Segurança Nacional, NASA, na Administração Nacional Oceânica e Atmosférica (penetrando em furacões e outras anomalias atmosféricas para estudo), além do combate a incêndios, e outros fins. Adicionalmente, continuam operando em missões de Patrulha, Reconhecimento, Apoio, Transporte, Reconhecimento pela USN e por outras 22 Forças Armadas e Agências Governamentais e Civis dos EUA e em todo o mundo.

O episódio mais recente envolvendo a versão EP-3C *Aries II*, de Reconhecimento eletrônico, foi o incidente ocorrido em 1º de abril deste ano, quando um avião de caça chinês Shenyang J-8 II (Finback B), da Marinha daquele país, abalroou o avião americano, que foi obrigado a um pouso de emergência na

Base Aérea de Lingshui, na China, fazendo com que sua tripulação fosse mantida prisioneira por 11 dias. Somente na última semana de junho *é* que os chineses permitiram o regresso do avião aos EUA, desmontado, porém, e transportado por um cargueiro russo *Antonov* AN-l24. Esta foi mais uma das milhares de missões de Reconhecimento que estes aviões realizaram, e realizam até hoje, sobre territórios *hostis*, dando às versões de Reconhecimento a mesma importância das de Patrulha.

Com os recentes progressos diplomáticos, os EUA iniciaram a 1íberação de certos equipamentos militares para as Forças Armadas da América Latina. Assim, seguindo o exemplo do Chile e da Argentina, o Brasil estabeleceu conversações visando à aquisição de aviões *Orion*.

O salto tecnológico que a FAB experimentará é comparável ao de 1959, quando chegaram ao país os P-2V5/P-15 *Netuno*, aviões operados por muitas Forças Armadas do Primeiro Mundo, além dos EUA. Os *P-15* foram retirados de serviço em 1976, substituídos pelos *P-95*. Os *P-15* foram responsáveis por significativos eventos na História Aeronáutica nacional, estabelecendo inclusive diversos recordes de permanência no ar, e tomando parte em diversas operações militares nacionais e estrangeiras, sendo operado pelo 7º Grupo de Aviação, baseado na Base Aérea de Salvador.

Não menos significativa foi a contribuição dos Grumman-S-2/P-16 *Tracker* do 1º Grupo de Aviação Embarcada – 1º GAE, que antecedeu o 4º Esquadrão do 7º Grupo de Aviação – 4º/7º GAv, Unidade que futuramente operará os *P-3*. O 1º GAE fez da utilização dos *P-16* em terra e em porta-aviões um marco nos anais da FAB, devido ao grande número de missões e operações realizadas no Brasil e em conjunto com as Forças Armadas de outros países. Os *P-16* nas versões S-2A/P-16A, S-2E/P-16E e UP-16 foram empregados exclusivamente por aquela Unidade, de 1961 a 14 de agosto de 1996, quando a ultima missão dos *P-16* na FAB foi realizada pelo FAB 7034.

Em 15 de junho de1*992,* a Unidade recebeu o primeiro *P-95*, que passou a operar ao lado dos *P-16*, embora este fosse restrito às operações a partir de bases terrestres, não possuindo capacidade de luta anti-submarino. Em 31de julho de 1998 a Unidade recebeu nova designação: 4º Esquadrão do 7º Grupo de Aviação (4º/7º GAv).

Doze *P-3A* e *P-3B* serão recebidos pela FAB provenientes do Centro de Regeneração e Manutenção de Aeronaves, na Base Aérea de Davis Monthan, da USAF, em Tucson, Arizona, pelo preço de um milhão de dólares cada. No Brasil, receberão novos equipamentos de detecção, navegação, comunicações e outros, da Tomphson CSF, ou Raitheon, dependendo da decisão das autoridades. Como ocorreu com todos os *P-3* usados, exportados, a versão predominante foi o *P-3B*, com os *P-3A* sendo canibalizados, fornecendo peças comuns aos *P-3B*.

Com alcance de mais de 5.000 milhas, o *P-3* estará apto a cobrir, com um único vôo, quase toda a costa brasileira, podendo executar diversos tipos de missões, além de serem adequados a operações de Busca e Sa1vamento de Longo Alcance, e, eventualmente, de apoio ao SIVAM e monitoramento e vigilância sobre áreas terrestres, como fizeram alguns *P-3* da USN, na Ioguslávia, Iraque e Kosovo.

A Base Aérea de Santa Cruz, que sempre foi o berço de novos aviões e tecnologias implementadas na FAB, mais uma vez terá o importante papel de acolher esta nova e importantíssima aeronave, tarefa que saberá executar com maestria, como sempre ocorreu desde a Segunda Guerra Mundial.

CARACTERÍSTICAS DO LOCKHEED P-3A ORION:

Envergadura: ***30,38 m***
Comprimento: ***35,61 m***
Altura: ***10,27 m***
Áreas das Asas: ***120,77 m²***
Velocidade Máxima: ***703 km /h / 437 MPH a 4.570 m / 15.000 FT***
Alcance:
7.600 km / 4.700 *Milhas Náuticas*
Teto: ***8.625 m / 28.300 FT***
Peso Máximo: ***110.000 lb***
Motores:
Allison T56-A-10-W de 4.200 SHP
Hélices: ***Hamilton Standard de quatro pás, embandeiramento automático e com reversão***
Armamento:
Compartimento Interno e Pontos Externos 23.000 lb
O armamento é variável, indo de bombas, minas, foguetes, mísseis e torpedos, até cargas de profundidade convencionais e nucleares.
Tripulação: ***10 a 12 homens, variando conforme a subvariante.***

Velhos Companheiros

Dizem que a *Esquadrilha* é um punhado de amigos. Na verdade, o é. Acontece, entretanto, que no desenrolar da vida, um dia passamos para a Reserva Remunerada e, após, somos reformados e , diante de tudo isso, o tempo vai nos desgastando. A memória enfraquece, a vista escurece, os cabelos embranquecem, as pelancas sobressaem e, dessa forma, aqueles que se retraem do convívio da família aeronáutica, vão ficando desconhecidos, visto que na terceira idade a aparência quase sempre muda.

Conta-se que duas *velhíssimas águias* encontraram-se no Clube de Aeronáutica e um deles vendo um antigo companheiro de turma o abordou, dizendo:

- Fulano, como vai você?!

O Fulano olhou aquele ancião na sua frente e perguntou:

- Quem é você?!

- Eu sou o João, seu colega de turma!...

Aí o Fulano ficou naquela tremenda dúvida e perguntou:

- ...e qual é a minha turma?

Jonas Corrêa
Cel. Av. R/R

Revista
aeronáutica
10.000 exemplares
Distribuição:
Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da Republica,Organizações de Comando da Aeronáutica e aeronaves militares que transportam autoridades do Executivo, Legislativo e Judiciário

PALAVRAS PRECIOSAS

A intenção do Departamento Cultural é levar a todos uma *Revista aeronáutica* dinâmica e atual, que represente a pluralidade de pensamento dos sócios do Clube de Aeronáutica.
Antes de tudo, isso só poderá ser feito com a colaboração de cada integrante do Quadro Social.
Assim, enviem-nos matéria publicável, com informações atraentes, atuais e de interesse da sociedade brasileira.
O texto deve ser claro, conciso e, em princípio, ter no máximo 3 laudas datilografadas ou digitadas.
Em face da exigüidade de espaço, este Departamento não pode assumir compromisso quanto à publicação das matérias. Um *Conselho Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.
É importante não esquecer de nos enviar o nome completo do autor, sua qualificação, sugestões de ilustrações para o texto, endereço, telefone para contato e esclarecimento de dúvidas.
Venham participar! Enviem seus textos.

Anuncie Tel/Fax. (21) 2220-3691 - e-mail: caerorjcultural@br.inter.net

O NOSSO PRESIDENTE CUMPRIU A MISSÃO

Ivan Von Trompowsky Douat Taulois
Piloto de caça aposentado

Conheci, nos anos oitenta, um piloto americano que recebera a *Medalha do Congresso*.

Centenas de milhares de soldados americanos combateram na Primeira e Segunda Guerras Mundiais, na Guerra da Coréia e no Vietnã.

Quarenta, se tantos, receberam essa medalha.

Perguntei a um companheiro seu (ele estava na ativa):

- Como é que se ganha essa medalha?

- Voltar ao perigo. Um ato de heroísmo em uma situação de perigo merece todo reconhecimento. O retorno consciente ao *inferno*, vale essa medalha.

- Ele, (e apontava para a última fotografia na galeria dos agraciados), retornou várias vezes para resgatar o que sobrara de uma companhia cercada.

Três tripulantes de seu helicóptero foram atingidos mortalmente. O seu companheiro de pilotagem foi um deles. Ele mesmo foi atingido no braço e nas pernas. Todos foram resgatados.

O nosso presidente tem uma estória parecida.

Arranquei-a, quase a *fórceps*, de Naranjo, seu companheiro de missão.

Eu havia lido no noticiário aeronáutico que os dois haviam sido agraciados com uma medalha da ONU, em reconhecimento aos serviços prestados no Congo, no início dos anos sessenta.

- E aí Naranjo, medalha pelos coquetéis?

Naranjo sorria. Esse tipo de gente fala pouco.

Foi difícil fazê-lo falar. Eram criaturas magoadas. Houve de tudo no Congo. Aventureiros, oportunistas e pilotos.

Naranjo e o nosso Presidente eram pilotos.

- De repente, a situação se degringolou. A missão era resgatar equipes médicas e religiosas no interior do país.

- Alguma tática especial?

- Eram avisados via rádio, pousávamos no meio do pátio.

Eles vinham correndo, e quando o último entrava, nós decolávamos.

- Havia algum tipo de reação?

- Lógico, eles tentavam evitar o socorro. Um mecânico nosso, paquistanês, teve o seu braço decepado por uma machadada, enquanto auxiliava uma freira belga a subir no helicóptero.

- Foram muitas decolagens?

- Ah, bastantes. Durante todo aquele dia nós voamos. Eram muitas aquelas missões religiosas no interior do Congo.

Caro leitor, eu vou fazer uma pausa, para dar uma respirada.

No último número da *REVISTA AERONÁUTICA* tomei conhecimento de uma crítica ao nosso Presidente, com a qual não concordo.

Foi feita, em um cenário e hora errados.

Caro Presidente, você assumiu em um momento de perigo. Retornou a ele, pela reeleição. Não há mais o que falar.

Brigadeiro ÉRCIO BRAGA, quero que o senhor saiba que é muito bom tê-lo entre nós.

Sentimo-nos orgulhosos de pertencer a uma FORÇA, em que entre os seus componentes estão um Oficial-General e um Coronel Aviador, que em um determinado momento receberam uma missão e a cumpriram.

Simples. Cumpriram a missão.

P.S.

À REDAÇÃO

Não mostre ao Braga. Ele não vai deixar publicar.
Os heróis teimam em permanecer anônimos.

"A LA CHASSE!!"

Nota da Redação

O autor solicitou a inclusão do PS como parte do texto.
O Conselho Editorial aquiesceu ao pedido.

O DIFERENDO PALESTINO-ISRAELENSE

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. R/R

A Resolução 181 das Nações Unidas, do ano de 1947, adotou um plano para dividir a Palestina em dois Estados: um árabe e outro judeu.

Indubitavelmente, os Estados Unidos têm uma posição dominante na nova ordem mundial posterior à Guerra Fria e à denominada Guerra do Golfo, de 1991. Porém, mesmo com seu predomínio no poder militar e seus avanços tecnológicos e espaciais, não conseguem obter o controle de todos os fatores políticos que influem em uma confrontação. Existe um poder dominante, mas também existem vários pólos políticos que conferem à *multipolaridade* um significado e um peso indiscutível. A *pax americana* posterior a 1991 não se assemelha à *pax romana* ulterior à destruição de Cartago, um século antes de Cristo.

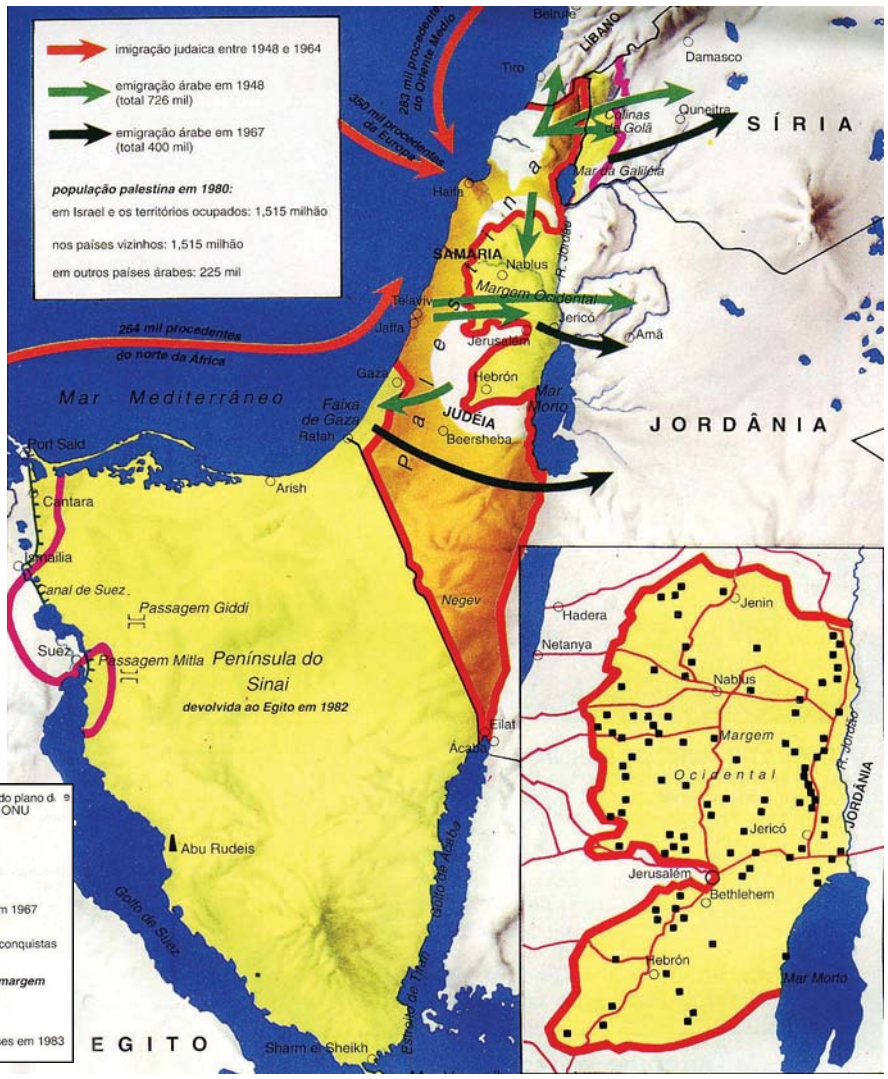
Desde Sun Tzu até Clausewitz, passando por Tucídides e Tito Lívio, a guerra é considerada, fundamentalmente, um fato político.

Israelenses e palestinos voltaram a digladiar-se com intensa violência e de forma cruenta, a partir de Jerusalém. Desta feita, a razão do conflito é o Monte do Templo, denominado pelos muçulmanos de Haram al-Sharif, ou Nobre Santuário. Esta área de aproximadamente 145 mil metros quadrados e considerada o berço do monoteísmo é venerada obsessivamente por ambos os povos e constitui-se, atualmente, na questão mais delicada para que judeus e palestinos possam conviver harmoniosamente e consigam deslanchar as negociações de paz. Ademais, os complexos e insolúveis problemas que acometem o Oriente Médio permanecem presentes como um permanente pano de fundo. Bem valeria a pena passar uma rápida revista aos mesmos. O **Pan-arabismo**, o conflito árabe israelense, o problema palestino, o fundamentalismo islâmico e as controvérsias étnico-territoriais: eis aqui as causas fundamentais da instabilidade e da conflitualidade nessa zona do mundo.

O **Pan-arabismo** é resultado do processo artificial e arbitrário que deu origem à existência dos Estados da região. Na medida em que estes surgiram como resultado de um simples traçado geométrico, que ignorou as realidades subjacentes, não foi possível assentar sobre eles um sentido de identidade nacional. Esta busca de identidade, que não encontrou resposta ao nível de unidades nacionais, teve de trasladar-se a dois extratos diferentes. De um lado ao clã, à tribo, à família. De outro, ao contrário, para uma entidade muito maior que os próprios estados, ou seja, para a idéia da grande nação árabe. Em virtude deste fenômeno conhecido como **Pan-arabismo**, as fronteiras estatais são vistas como divisões artificiais que não fazem mais do que separar um mesmo povo.

... as fronteiras estatais são vistas como divisões artificiais que não fazem mais do que separar um mesmo povo.

O fenômeno **Pan-arabista** tem trazido consigo conseqüências e as seguintes tendências: a formação de lideranças messiânicas que buscam projetar-se sobre o conjunto do mundo árabe; a intervenção em assuntos internos dos demais estados árabes em virtude da justificativa brindada por esta noção supra-estatal; a consideração das riquezas da região como propriedade mancomunada de todos os países árabes e os subseqüentes ressentimentos que derivam ante a impossibilidade de aceder a elas; a identificação do arabismo com o sunismo, ou seja, da raça árabe com a vertente sunita do islamismo.



O **conflito árabe-israelense** encontra sua origem no fim da Primeira Guerra Mundial, quando os britânicos assumiram o mandato sobre um território que, a seguir, haveria de chamar-se Palestina. Ao fazê-lo, começaram a dar *rédeas soltas* à imigração judia, a qual se assentava nos compromissos derivados da chamada *"Declaração Balfour* e nas exigências do movimento sionista, que teve sua origem no intelectual húngaro Teodoro Herzl.

A Resolução 181 das Nações Unidas, do ano de 1947, adotou um plano para dividir a Palestina em dois Estados: um árabe e outro judeu. A declaração de independência do Estado de Israel, em 1948, veio imediatamente sucedida por um ataque combinado de Egito, Síria, Líbano, Jordânia e Iraque. O resultado desta guerra foi que Israel ficou de posse de territórios mais extensos do que aqueles que lhe haviam sido designados, originalmente, no **Plano de Partição da Palestina**, aprovado pela **ONU**. Desta maneira, ao problema da introdução de um *corpo estranho* na região, vieram somar-se dois problemas adicionais: a ocupação, por parte de Israel, de territórios que não lhe foram conferidos juridicamente e a presença de uma população árabe-palestina flutuante, transformada em permanente fator de combustão.

O **problema palestino** teve sua origem na impossibilidade de se criar um Estado árabe, de acordo com o prescrito pela Resolução 181, que dividiu a Palestina. A guerra de 1948, que sucedeu a independência de Israel, aumentou seu território, ocupando a Galiléia e a parte oeste de Jerusalém, os quais haveriam de corresponder à Palestina árabe. Mais grave ainda, entretanto, foi a atitude dos próprios árabes para a criação de um Estado árabe-palestino. O emir Abdullah anexou a Cisjordânia a seu próprio território da Transjordânia, formando sobre estas bases o moderno reino da Jordânia. Por outro lado, o Egito ficou com o controle da Faixa de Gaza, também destinada ao Estado árabe-palestino. Após a Guerra dos Seis Dias, em 1967, Israel conquistou Gaza e a Cisjordânia. A partir deste momento a impossibilidade de conformar um Estado árabe-palestino, sob os termos da

Resolução 181, passou a recair sob a responsabilidade israelense.

O **fundamentalismo islâmico** é resultado do caráter totalizador do credo corâmico, sempre propício aos excessos. A *Sharia*, ou sujeição às leis religiosas, apresenta-se como uma opção natural de identidade em meio à influência ocidental e ao mundo moderno. Nela, o crente muçulmano encontra resposta para suas dúvidas, em meio aos preceitos que guiam todos os aspectos de sua vida cotidiana e brindam-lhe com um *nicho de certezas* frente a um leque de questionamentos sem respostas. A revolução de Khomeini no Iran, abriu as portas a um modelo de vida e de sociedade que a cada dia se apresenta mais atrativo para amplas massas populacionais do Oriente Médio. O temor à *Jahiliyya*, ou seja, a apostasia e a barbárie, são identificados não somente com a presença e a influência do Ocidente, mas também com a dos regimes pró-ocidentais da região.

As **controvérsias étnico-territoriais** são resultado de traçados artificiais nas quais ingleses e franceses delinearam as fronteiras da região, após o fim da Primeira Guerra Mundial. Antigas províncias turcas viram-se desligadas de seus centros ancestrais de posse, da mesma maneira que grupos étnicos de uma mesma origem se viram separados por novos limites estatais. Desta forma, a Jordânia sentiu-se no direito histórico de anexar a Cisjordânia, da mesma maneira que o Iraque considerou que podia fazer o mesmo com o Kuwait. Iran e Iraque têm mantido uma perene disputa sobre o Shatt-el-Arab, da mesma forma que a Síria sempre considerou que a província de Mossul, outorgada ao Iraque, forma parte de sua herança histórica. De um a outro extremo da região os problemas territoriais se reproduzem, gerando rusgas e confrontos. Por sua vez, a pressão irredutível de grupos étnicos que se consideram com direito a uma pátria própria faz-se sentir de maneira contundente. Junto ao caso palestino, anteriormente aludido, encontramos também os curdos, grupo étnico que foi disseminado entre Turquia, Iran e Iraque.

É importante enfatizar que o Oriente Médio contém em suas entranhas dois terços das reservas petrolíferas do mundo ...

A revolução de Khomeini no Iran, abriu as portas a um modelo de vida e de sociedade que a cada dia se apresenta mais atrativo ...

É importante enfatizar que o Oriente Médio contém em suas entranhas dois terços das reservas petrolíferas do mundo e tem demonstrado, sistematicamente, incapacidade para alcançar a estabilidade e estabelecer a tão almejada paz. Os problemas e tensões que afloram a todo momento demonstram estar calcados em ódios e ressentimentos acumulados ao longo de séculos, e mostram-se demasiadamente enraizados para que seja promovida, a curto prazo, uma trégua à conflitualidade reinante nesta conturbada região do planeta.

NOTA DA REDAÇÃO

PALESTINA

A região tradicionalmente denominada "Palestina", em cujo apêndice a Vulgata registra para o vocábulo o significado de "espalhada" é, por diferentes motivos, terra santa para judeus, cristãos e mulçumanos. Estende-se desde o Mediterrâneo, a leste, até o deserto da Arábia, a oeste, e do Rio Litani, ao norte, até o vale de Gaza. Dentro desses limites imprecisos ela compreende, hoje, partes do Estado de Israel, Jordânia e República Árabe do Egito. Corredor natural entre o Egito e os países do Oriente, a Palestina foi importante rota de comércio e zona estratégica valiosa, cuja posse atraiu os conquistadores de todos os tempos.

(Fonte: Enciclopédia Mirador Internacional – 1957)

A NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA DE DEFESA

" Mesmo com a existência desse documento, permanece o sentimento de que as Forças Armadas simplesmente careceriam da definição de missões orientadas por um objetivo nacional bem mais definido."

Brig.-do-Ar Delano Teixeira Menezes

A função de defesa da nação é uma atividade dirigida pelo Estado, com o objetivo de dar-lhe proteção contra uma possível ameaça exterior que possa atentar contra a sua integridade, e nela deve estar centrada a política militar. A economia da defesa é a destinação e administração de recursos para cobrir as necessidades que surgem daquela atividade estatal. A organização da defesa é a estrutura em que ela deve estar articulada para exercer a sua função. E, por último, a Política de Defesa deve ser um tema consistente de critérios para articular e orientar os outros conceitos.

Em cada um dos quatro campos conceituais citados é possível vislumbrar pelo menos dois tipos de problemas, na função de defesa: um no campo da estratégia (por exemplo, planejamento, condução de crise, etc.), e outro no campo estrutural (preparação de pessoal, tamanho e organização das Forças Armadas, coordenação, definição dos sistemas de armas, aquisições, etc.). Do mesmo modo, na economia da defesa é possível distinguir uma série de problemas relativos a gastos (origem, volume, continuidade e destino ou prioridade dos gastos) e uma série de problemas que surgem do permanente conflito das prioridades que correlacionam defesa e desenvolvimento. Neste último caso, o conflito é latente mesmo que o investimento em defesa inclua uma perspectiva estratégica.

Na organização da defesa, os problemas são os da estrutura orgânica do sistema nacional de defesa e o da arrumação territorial das Forças. Por fim, na política de defesa é preciso fazer uma diferença entre um rol de problemas que emanam da articulação da política de defesa com outras políticas públicas, e um rol de problemas relacionados com a necessidade de se produzir uma Política de Defesa de caráter nacional (e não com as feições de cada Força), isto é, de torná-la viável e colocá-la em consenso com o sistema político pluralista e heterogêneo do País.

A pergunta se o Brasil possui realmente uma Política de Defesa tem gerado muitos debates e definido algumas posições, particularmente entre os militares. Esta incerteza não foi aplacada com a recente divulgação de um documento que estabelece a Política de Defesa Nacional. Mesmo com a existência desse documento, permanece o sentimento de que as Forças Armadas simplesmente careceriam da definição de missões orientadas por um objetivo nacional bem mais definido. Este diploma é ainda muito rarefeito, principalmente no que se refere à inserção do País no cenário internacional e particularmente no continente sul-americano e suas relações com os países vizinhos. Na verdade, o documento cristaliza um *status quo* que não favorece a solução de qualquer problema citado anteriormente.

Por outro lado, há quem estime que a nossa Política de Defesa tem um forte caráter circunstancial que exprime nada mais do que uma mera Política de Governo. Também há os que simplesmente negam a existência de uma Política de Defesa, argumentando que, nesse âmbito, não há nada que se assemelhe ao que uma Política de Defesa é, ou que seja, pelo menos, um corpo de propósitos gerais, administrado por uma burocracia central, traduzido em um documento de referência, com objetivos operacionais identificados e um conjunto de ações coordenadas, capazes de atingir esses propósitos.

É inquestionável, no entanto, que, em linhas gerais, os critérios que orientam a defesa do Brasil

... a defesa brasileira possui uma certa lógica, quiçá implícita, talvez nem sempre nítida nem consistente, mas que tem-lhe permitido funcionar.

não constituem uma política *pública*, mas, efetivamente, as Forças Armadas têm missões operacionais orientadas por objetivos nacionais, ainda que possam ser objetivos nacionais atuais. Em conseqüência, a defesa brasileira possui uma certa lógica, quiçá implícita, talvez nem sempre nítida nem consistente, mas que tem-lhe permitido funcionar.

Poderíamos dizer que essa lógica implícita aparece embutida em quatro grandes fases da História do País: a primeira correspondente ao processo de emancipação, que, com a saída das tropas portuguesas do território da ex-colônia, obrigou a nova nação a procurar uma organização militar (aproveitando tudo que herdou do português, inclusive as disputas na Cisplatina) que fosse capaz de garantir-lhe uma certa segurança; a segunda corresponde ao período da afirmação nacional e consolidação do território, em que se reafirma o regime monárquico e inclui a Guerra do Paraguai e a eficiente atuação diplomática do Barão do Rio Branco; a terceira fase caracteriza-se pelo estabelecimento de um *status quo* com os nossos vizinhos e no âmbito da comunidade internacional de um modo geral; e a quarta fase corresponde a da consolidação do *status quo* com a busca de alinhamentos que fossem capazes de fornecer um certo *guarda-chuvas* de segurança e que garantisse um espaço adequado para o crescimento econômico do país. E, poderíamos dizer que atualmente estamos vivendo uma quinta fase que se iniciou no Governo do Gen. Geisel, quando o Brasil denunciou os acordos militares existentes e a diplomacia lançou-se no campo internacional em busca de um espaço independente e que correspondesse à nova dimensão que o Brasil passava a ter no cenário mundial.

Essa lógica implícita, que vem sustentando o sistema de defesa do País, está falida. E esta falência está vinculada à legitimidade de uma lógica cujos alcances, exigências e opções escapam à compreensão cabal da sociedade, precisamente porque está baseada numa lógica implícita que, muitas vezes, não é nítida. E está expressa nas próprias dificuldades que existem para justificar as demandas que as Forças Armadas apresentam aos cidadãos e à sociedade e nos problemas de racionalidade que podem incidir na destinação e no uso dos meios entregues pela sociedade para a defesa do País (a pergunta sempre é: para quê os militares querem isso ou aquilo?).

Estas falências aparecem juntas com outras escleroses da máquina do Estado e novas demandas da sociedade que se contorce no sentido da modernidade e da eficiência, exigindo mais produtividade e transparência do governo no manejo das instituições do Estado. Nesse contexto, o caráter explícito de uma política obriga a declarar propósitos, a respaldar exigências e a tomar decisões com um maior grau de racionalidade.

A elaboração dessa política, por ter a necessidade de estar consoante com as demais políticas, e por tratar-se, mais que nada, de um espartano trabalho de coordenação técnica e política, ideal seria que fosse elaborada sob a égide de um Ministério da Defesa. A formulação de uma política explícita de defesa deve desenvolver-se através de um complexo processo criativo, de debate, implementação e avaliação. E deve basear-se em pelo menos dois pressupostos elementares: primeiro, integrar, em cada fase do processo, os atores pertinentes; segundo, assumir o fato de que a ordem democrática entrega responsabilidades e prerrogativas diferenciadas a cada ator, em cada fase. No caso das Forças Armadas, por exemplo, isso significa que elas devem participar integralmente da fase de debates e que terão responsabilidades específicas na fase de implementação, mas que não é sua a atribuição de sancionar.

A formulação de uma Política de Defesa é um processo extremamente complexo, não só porque nela incidem os fatos determinantes da História e da Geografia, mas também porque nela incidem as outras políticas públicas e porque há necessidade de torná-la viável no seio de um sistema pluralista de representação política. Da própria natureza do processo de ela-

boração de uma Política de Defesa surge, então, a necessidade de abordar o tema com uma metodologia gradual seria possível se coordenada por um Ministério da Defesa encabeçado por um ministro com grande trânsito político.

Nesse cenário, as perspectivas do nacional e do coletivo criam uma tensão com as perspectivas do universal e do individual.

O Brasil, como aliás a maioria dos países democráticos, está submetido ao impacto das tendências, das mudanças e da heterogeneidade. No contexto internacional de uma economia de mercado e numa democracia, essas tendências produzem novas realidades e posições em relação aos mais variados assuntos. Nesse cenário, as perspectivas do nacional e do coletivo criam uma tensão com as perspectivas do universal e do individual. Essas últimas são mais visíveis, são mais concretas, e aparecem muito mais do que uma simples opção, demandam fortes estímulos que as favorecem mais que às primeiras. Obviamente, a defesa, o nacional e o coletivo, por definição, não escapam das tensões produzidas pelo contato entre um contexto institucional regido pelas regras da democracia e de uma sociedade em transformação e heterogênea.

Aonde esse conflito é mais visível, por exemplo, é no serviço militar, que passa a ser um tema confrontado com novas realidades da sociedade moderna e torna-se, mais uma vez, uma questão a ser debatida. Normalmente, dele surge o imperativo de serem adotadas medidas que, salvaguardando as exigências de defesa do País, considerem as modificações ocorridas na sociedade.

Também estão afetas a esse tema as relações entre civis e militares. No sentido estrito, essas relações estabelecem-se entre instituições militares que, por seu caráter operativo, constituem-se numa espécie de micro-sociedade, e diversas esferas civis. Mais que uma micro-sociedade, as esferas civis conformam uma espécie de universo, aonde algumas delas possuem características de micro-sociedade (como os diplomatas, por exemplo), ligadas por uma certa *mentalidade*, ou *ideologia*, que são diferenciadas e difusas, mas que se distinguem das que ligam a micro-sociedade militar. É claro que as relações das instituições militares com as esferas civis são diferenciadas: são mais complexas com umas (partidos políticos) e mais fluidas com outras (comunidades isoladas do interior). Entre todas, a relação com os partidos políticos é especialmente importante por duas razões: por um lado, porque uma ruptura entre militares e um ou mais partidos políticos significa uma clivagem entre as instituições militares e a cidadania que aquele ou aqueles partidos representam; e, por outro lado, porque essa ruptura pode transladar-se, por via eleitoral, às relações dos militares com um ou mais poderes do Estado.

Em resumo, o conteúdo de temas, como os acima referidos - serviço militar e relações entre civis e militares - é conseqüência do tipo de relação entre a nação e o seu sistema político. E ambos afetam tanto as orientações à defesa em si, como também às dimensões que alguns de seus aspectos adquirem: como, por exemplo, a valorização da condição de cidadania dos recrutas, com relação às exigências de gerar reservas devidamente instruídas para a defesa do País; a atenção que os civis dão aos temas da defesa; ou de como a axiologia militar se encaixa nos princípios democráticos.

... dele surge o imperativo de serem adotadas medidas que, salvaguardando as exigências de defesa do País, considerem as modificações ocorridas na sociedade.

Por fim, abordar a formulação de uma política de defesa é uma tarefa coletiva que necessita transcender a exclusiva esfera militar. Precisamente essa é uma tarefa para um Ministro da Defesa que, antes de tudo, deve ser um bom político, que seja capaz de conformar as opiniões dos partidos e do governo numa política de Estado.

Aquele Combate

Sérgio Ribeiro
Cel. Av. R/R

A cada dois minutos, checava se minhas unhas estavam roxas.

Chequei mais uma vez e estavam o.k.

Olhei para o altímetro – marcava 22.400 pés.

Eram mais ou menos quatro e meia e o céu estava limpo e calmo como é comum acontecer nos finais de tarde.

Estava rodando sobre Santa Cruz, e esperava algum Gloster que fosse bloquear o NDB para fazer a penetração. A intenção era atacá-lo, ou pelo menos dar-lhe um bom susto.

Começava a impacientar-me, pois já fazia mais de 20 minutos que estava esperando e até então nada.

Olhei mais uma vez para as unhas.

Era setembro de 1965 e meu avião era um T-6D da Fumaça.

Lembrei-me de como tinha tido aquela idéia maluca de atacar os F-8, a mais de 20.000 pés, com um T-6.

O 1427, que eu conhecia bem, era o meu avião fixo na Esquadrilha, e já voava comigo há uns dois anos, e foi com ele que consegui escapar de um grande *arranca rabo* em Santa Cruz na semana anterior.

Era o último dia de uma manobra da AFB com o Exército, e os T6 da 3ª ERA sediados em Macaé, estavam atacando a Base quando foram interceptados por uma esquadrilha de F8 do 2º esquadrão que voltava de uma missão.

Muitos devem lembrar-se desse entrevero, cujos detalhes foram contados pelo Paulo Pinto, que liderava a esquadrilha, na revista do Clube de Aeronáutica.

Eu tinha ido ao Grupo de Caça para falar com o Pereira, e quando estava decolando de volta, vi-me no meio da maior confusão. Quando me dei conta, estava no *meio do pau*, era F8 de flap em baixo e T6 para tudo que era lado, a baixa altura e, além de tudo, com pouca visibilidade, pois havia uma grande queimada perto da pista e o vento jogava a fumaça para cima da Base.

Eu não era o inimigo, mas tinha Gloster querendo *me encaudar*.

Mas aqueles eram os bons tempos em que se voava muito, e com cerca de 700 horas de T-6 apenas nos dois últimos anos, fora a bagagem anterior, eu não era um alvo fácil de se pegar, mesmo para um F8.

Bem que me surgiu a brilhante (?) idéia, novinho metido que eu era, de fazer um ataque aos F-8 de Santa Cruz.

Apesar de meu avião ser apenas um T-6D, não seria esse pequeno detalhe que iria me intimidar.

A resposta só poderia ser uma: pegá-los quando menos estivessem esperando, e a última coisa que poderiam esperar era encontrar um T-6 a 20.000 pés.

Lá estava eu, a 22.400 pés de altitude, sem oxigênio, sem blusão e olhando para as unhas, preocupado com a anóxia.

Mas o pior de tudo era o frio.

A capota estava fechada e o aquecimento do pé, aberto, mas com a temperatura externa de cerca de 10º C negativos, mais o vento que entrava (e quem voou o T6 se lembra de como entrava vento por todos os lados), o frio era para valer.

Meu plano era fazer uma única passagem, pois naquela altitude o podre do T-6, mesmo com tudo para a frente, estava batendo asas para manter 85 mph.

Só poderia interceptá-los de frente, embalando o que desse de 2.400 até 20.000 e fazer uma única passagem, passar raspando, o mais perto possível para que me vissem, e meter o nariz para baixo para ir embora.

Até se recobrarem do susto de ver um T6 naquela altura, pensava comigo, já estaria longe.

O altímetro continuava marcando 22.400 pés e as unhas continuavam o.k., mas sabia que minha autonomia estava acabando, afinal, além do tempo que levei subindo de 12.000 a 22.400 pés, já estava rodando naquela altitude há mais de 25 minutos.

Continuava procurando para ver se via algum F-8, principalmente na direção de Resende, que era de onde deveriam vir, e nada.

Comecei a me preocupar, pois já me sentia um pouco mole e cansado.

E foi de repente.

Num momento olhei para as unhas e estavam o.k., no instante seguinte elas se arroxearam.

Era o aviso que esperava. Hora de ir embora.

Não pensei um segundo, nariz para baixo, manete pra frente não precisava, pois já estava lá há muito tempo, pequena correção da mistura, redução do passo e lá fui eu, na vertical, para baixo.

Não me preocupei com a velocidade, porque embora a máxima fosse de 240 mph, na Fumaça estávamos acostumados a ultrapassá-la com freqüência; já estava meio tonto, e o importante era chegar o mais rápido possível numa altitude com oxigênio.

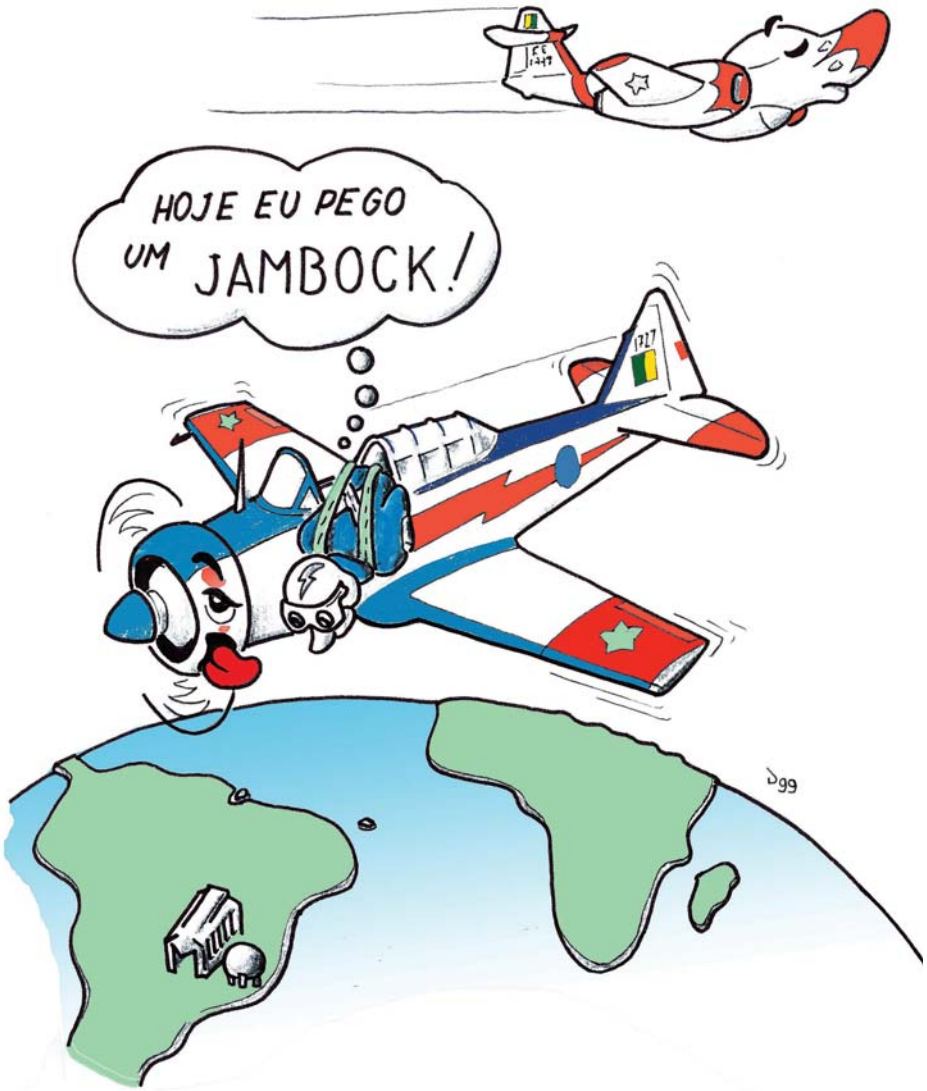
Em torno dos 15.000 pés já dava para respirar e comecei a sentir-me melhor, puxei o avião para um ângulo mais confortável e continuei descendo.

Dei uma respirada funda e procurei no céu uma última vez para ver se via alguma coisa, desta vez olhando para cima, mas não vi nada. Pena que não apareceu alguém, pensei, mas não faz mal, volto outro dia.

Olhei, então, para a frente, e aproei para RJ.

Mas não voltei, e até hoje sinto uma leve frustração por não ter encontrado um F-8 naquele dia e não ter realizado AQUELE COMBATE.

O tempo de vôo, segundo minha caderneta foi de 1h 55, e o dia era 15 de setembro de 1965.



PRESENTE DE ROSAS

Três homens, sendo um **ingrato**, um **conformado** e um **generoso**, foram visitados, no mesmo instante e local, por um gênio saído de uma lâmpada. Diante do inusitado, um deles falou:

- Gênio, que nos trazes?

- Rosas! - disse o gênio. E abrindo seu manto mágico, dele retirou três lindos buquês de rosas, que ofereceu aos visitados, entregando um para cada um. Antes de partir, olhou-os fixamente e, percebendo algum desapontamento pela simplicidade de sua oferta, justificou-se:

- Rosas ... porque elas são jóias de Deus; deixam a vida mais rica e bela!

Os homens entreolharam-se surpresos e, após se despedirem, cada um seguiu seu destino, dando finalidades diferentes ao presente recebido. O **ingrato**, maldizendo sua falta de sorte por haver encontrado um gênio e dele ter recebido apenas flores, jogou-as num rio próximo. O **conformado**, embora entristecido pela singeleza do presente, levou-as para casa, depositando-as num jarro. O **generoso**, feliz pela oportunidade que tinha em mãos, decidiu repartir seu presente com os outros. Foi visto pela cidade distribuindo rosas, de porta em porta, com um detalhe: quanto mais rosas ofertava, mais seu buquê crescia de tamanho, beleza e perfume. Ao final, retornou para casa com uma carruagem repleto de rosas.

No dia seguinte, no mesmo local e instante, os três homens reencontraram-se e, de súbito, surgiu o gênio da véspera.

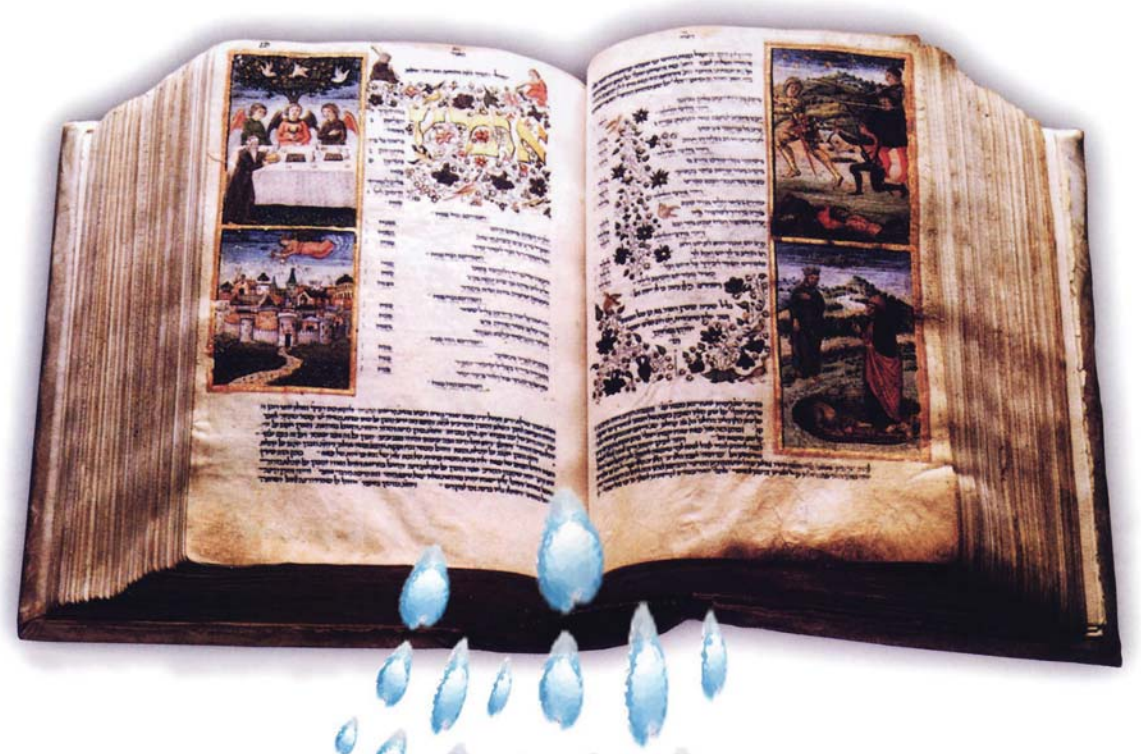
-Gênio, que desejas? - disse um deles.

-Que as vossas rosas se transformem em jóias! - disse o gênio. Desta forma, o **homem generoso** encontrou em casa uma carruagem repleta de jóias, extraordinariamente belas, tornando-se rico comerciante.

O **homem conformado**, retornando imediatamente para seu lar, encontrou pendurado sobre o jarro, onde depositara as rosas, um lindo e valioso colar de pérolas. Resignou-se em ofertá-lo a sua esposa. O **homem ingrato** dirigiu-se ao lugar onde jogara o buquê de rosas e viu refletido sobre as águas um brilho intenso, próprio de jóias valiosas, que sumiu de seus olhos quando se atirou no rio no propósito de alcançá-las.

Os talentos que você possui, quando bem utilizados, são verdadeiras pérolas que Deus confiou a você. Fazê-las multiplicar e crescer, gerando benefícios para si e para outros, depende unicamente de você.

GOTAS DE SABEDORIA



Existem quatro coisas irreversíveis, que não voltam no tempo:

A PEDRA, após lançada;

AS PALAVRAS, após proferidas;

AS OPORTUNIDADES, após perdidas; e

O PRÓPRIO TEMPO, após passado.

A vida é como um jogo, na qual se faz malabarismo com cinco bolas lançadas ao ar.

Elas são: o *trabalho*, a *família*, a *saúde*, os *amigos* e o *espírito*.

O *trabalho* é uma bola de borracha. Se cair, bate no chão e pula para cima.

As demais são de vidro. Se caírem, quebrarão ou ficarão permanentemente danificadas.

Para buscar-se o equilíbrio, é necessário:

- não diminuir o seu próprio valor em comparação com outras pessoas;

- não fixar seus objetivos com base nas opiniões de outrem. Cada ser é especial e como tal saberá escolher o que é melhor para si;

- dar valor e respeitar as coisas queridas ao seu coração; apegue-se a elas como à própria vida; sem elas a vida carece de sentido;

- não deixar que a vida passe, vivendo no passado ou apenas pensando no futuro; viva um dia de cada vez;

- não desistir de seus objetivos; nada termina até o momento em que se deixa de tentar;

- não temer admitir que se é imperfeito; não tema enfrentar riscos, pois é correndo riscos que aprendemos a lutar;

- não excluir o amor de sua vida; a melhor forma de receber amor é dá-lo; a forma mais rápida de ficar sem amor é apegar-se demasiado a si próprio; a melhor forma de manter o amor é dar-lhe asas;

- não correr tanto pela vida a ponto de esquecer onde esteve e para onde vai;

- não ter medo de aprender; o conhecimento é leve; é um tesouro que se carrega facilmente;

- não encarar a vida como uma corrida, mas, sim, como uma viagem que deve ser desfrutada a cada passo;

- e, finalmente, lembrar-se de que ontem é *história*, amanhã é *mistério* e hoje é uma *dádiva*, e por isso se chama *presente*.

EXECUTIVO X BUROCRACIA

Honório Luiz Frend Vargas
Cel. Av. R/R

Existe uma enorme diferença entre fazer certo as coisas e fazer as coisas certas.

A primeira alternativa admite, inclusive, que se façam coisas inúteis, desde que de maneira certa.

A segunda, entretanto, admite até a imperfeição na maneira de fazer, desde que a ação concorra para um objetivo que a organização precisa atingir.

Isto não tem nada a ver com a discussão filosófica sobre se os fins justificam os meios. Tem a ver sim, com a decisão de fazer da melhor maneira possível usando meios disponíveis, ao contrário de aguardar por recursos inviáveis, pela obstinação ou desculpa de só fazer com perfeição.

A primeira implica a ação com um fim nela mesma.

A segunda presume a ação como uma força necessária ao atingimento do objetivo e tanto mais efetiva quanto mais perfeita ela for.

No papel, estes conceitos são óbvios, mas a realidade tem demonstrado o contrário.

É justamente a realidade que distinge os executivos dos burocratas.

Se examinarmos uma organização qualquer, encontraremos sempre urna série de atividades que a nada levam.

Às vezes, resultam de inércia. Alguém estabelece um procedimento e este caminha para a eternidade, pois ninguém examina se ainda é oportuno.

Conta-se uma estória do sentinela do banco que exemplifica bem este tipo de problema.

Outras vezes, o procedimento é útil e deveria ser estimulado. Entretanto, não surte qualquer efeito, pois quem o desenvolveu foi substituído e guardou para si a finalidade.

No campo dos controles, abundam exemplos de alarmes eficientes, que se tornam totalmente ineficazes, pois que ninguém os examina.

É na percepção destes fatos que se distingue o executivo do burocrata.

O burocrata cultiva os controles.

O executivo tira o proveito dos controles, eliminando-os quando necessários.

O burocrata preocupa-se com a eficiência dos processos.

O executivo dirige sua atenção para a eficácia dos resultados.

O burocrata não se preocupa com custos.

O executivo tem em mente que a ineficiência tem um custo elevado.

O burocrata exaure-se em despachos.

O executivo decide.

ODE AOS NOSSOS BRONZES

O sumiço de uma estátua

Clarindo dos Santos
Escritor

...48 horas após a fuga dos rebeldes, tropas do Exército, Marinha e Aeronáutica, que viajaram no *Presidente Vargas*, desembarcaram em Santarém. A cidade voltou a seu ritmo de vida normal. Abriram-se os Bancos, a Caixa Econômica, o Telégrafo. As estações de rádio das companhias comerciais de Aviação, cujos cristais o Maj. Veloso havia retirado, voltaram ao ar. As muitas pessoas e famílias que haviam se evadido ante o noticiário alarmista das emissoras de rádio das outras cidades, começaram a regressar. Os gêneros alimentícios de primeira necessidade que escasseara - nenhum barco ousava atracar no antes pacato cais - reapareceram no mercado. Em contrapartida, a indústria hoteleira comemorava o sucesso das casas cheias; militares e jornalistas, juristas e mascates, damas e prostitutas, dormiam quase uns por sobre os outros nos seus quartos e corredores. Santarém passou a ser uma Base de operações do QG montado contra os *revoltosos* de Jacareacanga.

Enquanto os B–25 e os Catalina, orbitando, policiavam as operações aéreas, as tropas que chegaram no *Presidente Vargas*, usando embarcações de menor calado, iniciavam sua subida pelo Tapajós sob o comando do Cel. Hugo Delayte.

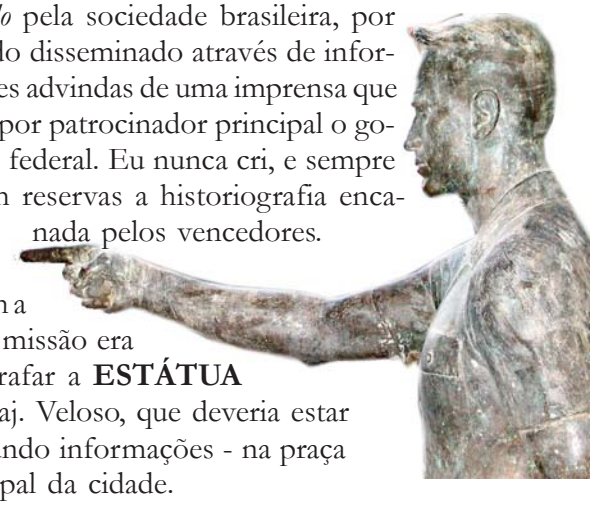
Por ter escasseado o combustível de que dispunha, Veloso, acompanhado de alguns companheiros, dirigiu-se de barco para São Luiz (Tapajós), por onde pretendia alcançar Itaituba para comprar diesel e gasolina. Mandou dois de seus homens à frente para sondar o ambiente. Seus emissários foram surpreendidos por uma patrulha organizada por Delayte, que os fizeram reféns, obrigando-os a denunciarem o esconderijo de Veloso. Ocorreu então o único choque armado entre rebeldes e legalistas. Veloso evadiu-se mato a dentro. Cazuza, seu grande amigo, ao esboçar reação, foi impiedosamente metralhado pelo sargento Francisco Inácio, cognominado *o Mineiro*, ali ficando estendido.

Veloso, acompanhado de alguns companheiros, dirigiu-se de barco para São Luiz (Tapajós), por onde pretendia alcançar Itaituba para comprar diesel e gasolina.

Era Cazuza que se sentava à direita do Cap. Lameirão na cabina de comando do Beechcraft, como se fosse o seu *2P*; só que no seu colo deitava uma metralhadora *ponto cinqüenta*. Usava um uniforme de campanha verde-oliva, com bat-boot marrom, e exibia as divisas de cabo, promovido que fora pelo próprio Maj. Veloso, dias antes.

Quando Cazuza abandonou Santarém, sofregamente, transportava para o C-47 – 2059, de Paulo Victor, armas, munições e suprimentos. O motor esquerdo do Douglas não quis pegar. Cazuza virou a manivela do *starter* até que o motor pegou. Da cabina de comando, Paulo Victor mentalmente entoava o refrão do Hino do Aviador: - **Contato...companheiros**. Cazuza transformou-se na única vítima fatal da Guerra do Tapajós"

Com essa *estória* na mente, desembarquei 45 anos depois em Santarém. O que me trazia àquela cidade era a chance de avistar-me com testemunhas, e testemunhas vivas, de um fato histórico que foi mal *digerido* pela sociedade brasileira, por ter sido disseminado através de informações advindas de uma imprensa que tinha por patrocinador principal o governo federal. Eu nunca cri, e sempre li com reservas a historiografia encadernada pelos vencedores.



Minha outra missão era fotografar a **ESTÁTUA** do Maj. Veloso, que deveria estar - segundo informações - na praça principal da cidade.

Bolsa de lona do tipo *bagagem-de-mão* e máquina fotográfica a tiracolo, caminhei para a fila de táxi, daquelas que caracterizam as saídas dos aeroportos no Brasil. Pré-determinado, optei pelo carro mais antigo: um FORD do ano de 1974. Alguns taxistas, que exibiam seus carros do ano, entreolhavam-se e sorriam. Eu tinha forte motivo para agir daquela maneira: é que o taxista era sexagenário...meu contemporâneo. Após acomodar minha bagagem no porta-malas, abriu a porta traseira e fez o gesto característico de cavalheiro. Recusei e entrei no banco da frente ao seu lado. Aí, veio a clássica pergunta: - Para onde vamos, senhor?

Assim começou a minha *odisséia* por Santarém.

- Para a casa do Maestro Wilson Fonseca (Isoca), respondi-lhe. Iniciou o deslocamento - olhando orgulhosamente para os seus companheiros de fila, e contornando a praça que orna a frente do aeroporto, pegou a estrada. Por achar que corria muito, pedi-lhe que diminuísse a velocidade, alegando não estar com pressa. Durante aquele trecho do percurso, pouco conversamos. Chegando ao destino, pedi que me aguardasse, por precisar ainda dos seus serviços.

Fui recebido com a fidalguia característica dos Maestros. Falou-me do Aroldo Veloso com muita ternura e, enquanto folheava um livro com a História da cidade, de autoria do jornalista Wilde Dias da Fonseca, lembrava-me da campanha popular para arrecadar fundos, visando fundir uma estátua em bronze, tamanho natural, do Maj. Aroldo Veloso fardado. O monumento ficou muitos anos na praça principal da cidade, depois, foi transferido para o novo aeroporto, local ideal para a sua fixação definitiva, enfatizou ele.

Conversamos sobre suas músicas, sobre as tradições folclóricas da região, e observei que havia em sua sala dois pianos e, que, vis-à-vis, disputavam o direito de serem tocados pelas mãos nonagenárias do mestre Isoca. Comentou, com um timbre de voz cansado: - Eu componho assim: ...a música sai da cabeça, passa pelo coração, é filtrada, vai para a mão, caneta, papel etc. No auge dos seus 91 anos - memória privilegiada - comentou ainda sobre o brutal atentado que o agora Brigadeiro-do-Ar e Deputado Federal pelo Estado do Pará Aroldo Veloso sofreu, por ter tentado fazer cumprir um mandado judicial que caçava o mandato de um prefeito tido como corrupto *afilhado* do Governador Biônico Alacid Nunes.

Voltei ao táxi e pedi ao Sr. Valdeci que me levasse até o cais da cidade, às margens do mágico, pajelante e mandingueiro Tapajós, onde, no bolsão d'água em forma de baía, estão guardados os segredos das vicissitudes dos povos que habitam suas margens, ao longo do seu

caminho, tudo antes de se unir ao Rio-Mar. Quantas histórias de tribos dizimadas esse fabuloso rio ouviu e resolveu esconder naquela *caixinha de segredos*? Voltei a falar com o motorista Valdeci sobre a estátua do Veloso e, para meu regalo, fui por ele informado de que havia ido à festa na Praça principal da cidade preparada para a inauguração da I*STÁUTA*, contudo, quanto à Revolução, prosseguiu, possuía um trauma, e a culpava por ter quebrado o seu caixote de picolé em queda, barranco a baixo, apavorado por advertência de populares retirantes que bradavam: - Corre menino, que lá vem a Revolução. Hilariante e brasileiríssima estória!!

Por indicação do Maestro Isoca, voltei ao aeroporto e, ao procurar o representante da **INFRAERO**, fui informado de que a estátua do Maj. Veloso nunca esteve ali. Voltei incontinente à Praça principal da cidade, onde o Valdeci testemunhara o seu descerramento. No seu lugar, estava a de um Padre. Comecei a preocupar-me e desloquei-me para a Prefeitura. Fui aconselhado a procurar a Secretaria de Cultura que funcionava no prédio da antiga e centenária casa do Executivo da cidade. Nem passei da portaria. Ali mesmo, um jovem - por sinal, muito educado e fino demais para o meu gosto - fez gentilmente, ao lume da minha agonia, uma ligação telefônica para alguém que julgara poder me dar a informação que já perseguia.

- Alô, alôo, eu me chamo Clarindo, e vim do Rio de Janeiro fotografar a estátua do Maj. Aroldo Veloso. Em que o Sr. poderia me ajudar?

- Consta, respondeu o meu interlocutor telefônico, que ela foi retirada da Praça e recolhida à escola que tem o seu nome. Este próprio municipal fica localizado na avenida tal, número tal, no bairro Maicá. Agradeci a gentileza e me retirei.

Ao chegar ao táxi, o motorista olhou-me espantado e perguntou-me se estava passando mal. Ele acertou na mosca. Estava sim. Entretanto, com um olho no taxímetro e outro nas anotações do endereço da escola, perguntei-lhe se sabia ir ate lá. Após informar-me que era praticamente na outra extremidade da cidade, já demonstrando uma certa impaciência, rumou naquela direção.

É importante informar os porquês desta estória. Estou escrevendo um livro sobre o Ten. Brigadeiro-do-Ar Paulo Victor da Silva, aspirante de 1942, uma turma que encontrou a Forca Aérea com tudo por fazer. Aroldo Coimbra Veloso também foi aspirante daquela turma, seu grande amigo e companheiro de ideais. Jacareacanga amalgamou a amizade entre os dois. O destino separou-os, mas a História não. Há quatro meses estou convivendo diariamente com estes incríveis personagens e, para mim, até 1969, ambos estão vivos e juntos. Foi com este estado de espírito que desembarquei em Santarém, percorri um caminho complicado em busca de um *monumento* que para mim ainda está vivo e ungido sob a **ASA ALTANEIRA**, o qual considero muito sagrado: **os nossos Bronzes.** Procurei na escola sua Diretora, a Professora Vana Fernandes Silva, que foi muito solícita e, em pleno expediente, deslocou-se até a sala onde estava a *estátua*. Ao entrar, verifiquei tratar-se de um compartimento destinado a guardar coisas imprestáveis. Ela apontou para um canto da sala e, perguntou-me: - Esse que é o Major Veloso?

Comecei a retirar de sobre a estátua caixas de documentos, papéis almaço aos maços. De repente, um braço e dedo em riste, bem na minha direção. Era ele um herói cujo ideário aprendi, ainda aluno em Barbacena, a respeitar. Chorei. Vi naquela cena o início de uma perigosa fase na nossa História. O pior estava por vir. Pedi à professora para arranjar uns funcionários da Escola para retirar o Veloso daquela incômoda posição. A perna ficou. Foi covardemente quebrada no mesmo local que chuchada pela baioneta do soldado de polícia do Pará, remunerado para defender a Lei, mas que estava cumprindo determinações do Governador Biônico, indicado por uma Revolução que o próprio Veloso ajudou a criar.

A perna da estátua do Maj. Av. Aroldo Coimbra Veloso foi arrancada como se fosse a última refeição de um *macabro repasto* de políticos inescrupulosos que por absoluto impatriotismo conseguiram trazer o nosso país, o país pelo qual o Veloso morreu, para o caos moral e financeiro que estamos vivendo. Foi a mensagem que deixei escrita no livro de visita da escola.

EQUIPARAÇÃO DOS NOSSOS CURSOS DE CARREIRA AOS CURSOS DO SISTEMA NACIONAL DE EDUCAÇÃO

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R/R

O retorno à vida civil, depois de tantos anos de serviço militar, é sempre permeado por um sentimento de insegurança. Investimos grande parte de nossas vidas na realização de cursos de carreira que, injustamente, não encontram no mercado de trabalho o reconhecimento acadêmico necessário para serem considerados cursos de titulação.

Pensando nessa problemática, de 1995 a 1997, realizei um minucioso levantamento dos sistemas de ensino da Aeronáutica e do Ministério da Educação. O objetivo não era estruturar os cursos militares da FAB mas, somente, encontrar subsídios para alicerçar um projeto de equiparação entre os dois sistemas de ensino, e, conseqüentemente, conceder uma titulação àqueles que os realizam.

O resultado desse trabalho, que pode ser encontrado no Departamento de Ensino da Aeronáutica, mostra que a equiparação depende apenas de pequenos ajustes técnicos. Além disso, sua implantação facilitará um intercâmbio cultural, científico e tecnológico de instituições públicas e privadas, civis e militares, ampliando a compreensão do pensamento militar e das ações governamentais voltadas para a defesa nacional.

As Ciências Militares e as Ciências Aeronáuticas

O ensino da Aeronáutica tem respaldo de Lei específica e respectivo regulamento, orientando seus cursos de formação através de suas disciplinas, do elenco e da abrangência das áreas de conhecimento necessário aos alunos no seu aprendizado militar, intelectual e técnico-especializado, que os habilitam ao desempenho das atividades e funções inerentes aos primeiros postos da carreira.

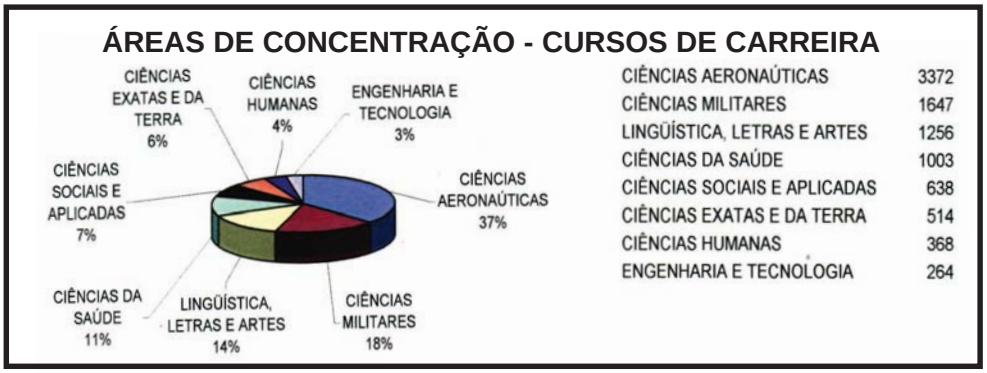
Para que os requisitos funcionais da Aeronáutica sejam atingidos são imprescindíveis conhecimentos nas áreas militar, aeronáutica e aeronáutico-militar, esta como ampliação global das primeiras. Para tanto, estes conhecimentos são distribuídos em disciplinas, cujos conteúdos se alicerçam nas tradicionais Ciências Militares e nas recentes e complexas Ciências Aeronáuticas. Para que se tenha idéia do volume de conhecimentos nas áreas militar e aeronáutica, no curso de formação de Oficias Aviadores, é importante destacar que 39% do mesmo é composto por Ciências Aeronáuticas e 17% por Ciências Militares, totalizando 56% do curso.

Nos cursos de carreira, particularmente nas fases de pós-formação/pós-graduação, existe um aumento significativo do quantitativo e um aprofundamento dos estudos nas áreas militar e aeronáutica. Como exemplo, os três cursos de pós-formação, seqüenciais na carreira dos Oficiais Aviadores, apresentam a seguinte proporção:

	Ciências Aeronáuticas	Ciências Militares	Total
CAP	9%	44%	53%
CCEM	73%	27%	100%
CPEA	77%	11%	88%

Para exemplificar esta abrangência das Ciências Aeronáuticas e Militares ao longo da carreira dos Oficiais Aviadores, segue o gráfico do Programa de Cursos dos Oficiais Aviadores (Cursos de Formação de Oficiais Aviadores, de Tática Aérea,

de Aperfeiçoamento de Oficiais, Básica Admissão, de Comando e Estado-Maior e de Política e Estratégia Aeroespaciais), considerando a carga horária total:



Analisando o gráfico, constata-se a necessidade de que sejam incluídas, entre as Ciências consagradas do saber tradicional, as Ciências Militares e as Ciências Aeronáuticas, cuja gama de conhecimentos, ordenados e coerentes, mostram-se fundamentais para a consolidação da formação e da capacitação profissional no âmbito do Comando Aeronáutico e nos diversos ambientes de ensinamento onde aqueles evidenciam-se necessários.

Deste modo, valoriza-se o Ensino Aeronáutico e a profissão aeronáutica, na medida em que se mostra e se obtém eqüidade entre as Ciências Militares e Aeronáuticas e as demais Ciências, formalizando o que, na prática, já se constitui em um fato.

Os Cursos de Formação de Oficiais Aviadores, Intendentes e Infantes

Analisando o currículo mínimo da fase de formação dos referidos cursos, constatamos que ele abrange três grandes campos: Geral, Militar e Técnico-Especializado.

O conteúdo das disciplinas do Campo Geral proporciona aos Oficiais Aviadores, Intendentes e Infantes, após a realização do curso, um embasamento humanístico, filosófico e científico, previsto para atender um Padrão de Desempenho desejado para o Comando Aeronáutico. O Campo Militar permite, considerando o conteúdo de suas disciplinas, e somando os conhecimentos obtidos no Campo Geral, afiançar que ao final do curso os Oficiais, além de atingir o Padrão de Desempenho desejado para a carreira, recebam a titulação de Licenciatura Plena em Ciências Militares. O Campo Técnico-Especializado, por intermédio do conteúdo das disciplinas que o compõe, dá o alicerce para a conquista do Padrão de Desempenho específico dos Oficiais Aviadores, Intendentes e Infantes que, somado aos demais campos, propicia a titulação de Licenciatura Plena em Ciências Aeronáuticas com habilitações em Aviação Militar, Intendência da Aeronáutica e Infantaria da Aeronáutica.

O demonstrativo das respectivas cargas horárias, distribuídas ao longo de *4 anos de regime integral*, é o seguinte:

CARGAS HORÁRIAS				
CURSO	GERAL	MILITAR	TEC. ESP	TOTAL
CFOAv	1.995	2.522	2.903	7.380
CFOInt	2.961	2.715	1.704	7.380
CFOInf	1.851	2.742	2.787	7.380

Vale ressaltar que, após uma pesquisa realizada junto ao Ministério da Educação e do Desporto e à Universidade de Brasília, foi elaborado um quadro comparativo das cargas horárias do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, dos cursos de graduação em Medicina e Engenharia de instituições civis e do curso de Engenharia do Instituto Tecnológico da Aeronáutica. Fica claro que a carga horária do CFOAV supera as demais, sendo, ao contrário dos cursos do Sistema Nacional de Educação, realizado em período integral.

Não entraremos detalhadamente no conteúdo e na especificação das disciplinas constantes dos cursos de for

QUADRO COMPARATIVO DE CURSOS					
CURSOS	CARGA HORÁRIA				
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL	INCLUINDO GITE OU RESIDÊNCIA	GERAL
CFOAv	4.832	*2548	7.380	**408	7.788
MEDICINA	4.065	1.800	5.865	900	6.765
ENGENHARIA CIVIL (UNB)			3.465		
ENG. MECÂNICA AER. (ITA)			4.320		

* Atividade Aérea e Treinamento Físico
** Não Incluída Atividade Aérea no 5º Gav

mação, mas queremos lembrar que a VARIG, em convênio com a PUC/RS, criou um curso de Ciências Aeronáuticas em nível de bacharelato para seus pilotos, sendo que um dos seus objetivos é habilitá-los futuramente ao mercado amplo do meio aeronáutico.

Equiparação dos cursos de pós-formação no Comando Aeronáutico aos cursos de especialização, mestrado e doutorado do Sistema Nacional de Educação.

Tal equiparação será oportuna, porque facilitará a promoção de intercâmbio cultural, científico e tecnológico entre entidades públicas e privadas, civis e militares, nacionais e estrangeiras e ainda garantirá o inter-relacionamento necessário entre as instituições civis e militares, principalmente para que haja maior compreensão do pensamento militar e do conteúdo e das ações governamentais voltadas a Defesa Nacional.

Propostas de equiparação de titulação:

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS (CAP)		
TITULAÇÃO: Especialização em Planejamento Operacional Aeronáutico		
SISTEMA DE ENSINO AERONÁUTICO FASE DE PÓS-FORMAÇÃO CURSO DE CARREIRA	SISTEMA NACIONAL DE EDUCAÇÃO CRITÉRIOS CONTIDOS NA RESOLUÇÃO Nº12/83	AJUSTES NECESSÁRIOS
PERFIL DO ALUNO		
- Graduação conferida pelos cursos da AFA	- Graduados em nível superior	
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO		
- Ciências Militares	- Aproximando-se da área de Ciências Sociais Aplicadas e Humanas	- Caracterizar o Curso como Interdisciplinar ou da área de Ciências Militares e Aeronáuticas
CARGA HORÁRIA		
- 416 tempos - Cargas horárias equivalentes a 2 meses e 3 semanas	- Duração mínima de 360 (trezentas e sessenta) horas, não computadas as horas de estudo individual ou em grupo sem assistência docente - Pelo menos 60 (sessenta) horas serão utilizadas com disciplina de formação didático-pedagógica, devendo o restante ser dedicado ao conteúdo específico do curso, incluindo iniciação à pesquisa	- Adequar conteúdos na área de formação didático-pedagógica sem aumentar a duração do curso, para atender a carga horária mínima prevista na Resolução 12/83, ou seja, 60 horas aula
AVALIAÇÃO		
- Feita através de monografia, exposição oral, 4 trabalhos de grupo e provas avaliadas	- Apresentação de dissertação ou outro tipo de trabalho terminal compatível com a área do conhecimento	
CORPO DOCENTE		
- Composto por professores civis e instrutores militares - Composto por Instrutores militares dos postos de Major e Capitão, possuindo, além dos cursos normais de carreira, o Curso de Padronização de Instrutores (CPI).	- Qualificação mínima exigida é o título de Mestre, adquirido em curso credenciado. - Poderão lecionar docentes não portadores do título de Mestre, se sua qualificação for julgada suficiente nas universidades reconhecidas pelo seu Conselho de Ensino e Pesquisa, ou equivalente.	- Será necessário o reconhecimento do Corpo Docente pelo Conselho de Ensino e Pesquisa da Organização de Ensino - Ativar o Conselho Universitário da UNIFA
OBSERVAÇÕES		
CLIENTELA: Curso de Aperfeiçoamento na modalidade Presencial - Av, Int, Inf, Eng e Med. Curso de Aperfeiçoamento na modalidade à distância - Dent, Farm, Esp e Qaudro Feminino.		

Podemos observar que os ajustes necessários para equiparação dos nossos cursos aos do Sistema Nacional de Educação são de pequenas correções, bastando a vontade do Comando Aeronáutico em executá-los junto ao MEC.

Uma vez implantado, a equiparação entre os dois sistemas de ensino permitirá que os Oficiais, ao irem para a reserva, possam, com as titulações auferidas, inserir-se no mercado de trabalho que exija habilitações nas Ciências Aeronáuticas, tais como: DEPV, DAC, INFRAERO, etc.

Diferente de qualquer visão corporativista, nosso projeto visa tão somente a uma proposição de continuidade e aproveitamento, em um novo contexto, daqueles que detêm conhecimentos e experiências acumuladas nas Ciências Aeronáuticas.

O Comando Aeronáutico sempre esteve à frente com projetos pioneiros no mundo aeronáutico. Cabe agora um posicionamento efetivo sobre este assunto complexo e merecedor de reflexões aprofundadas, notadamente hoje, em que o entendimento entre civis e militares está em ritmo acelerado e de maneira irreversível.

CURSO DE COMANDO E ESTADO-MAIOR (CCEM)

TITULAÇÃO: Mestre em Planejamento Estratégico Aeronáutico

SISTEMA DE ENSINO AERONÁUTICO FASE DE PÓS-FORMAÇÃO CURSO DE CARREIRA	SISTEMA NACIONAL DE EDUCAÇÃO CRITÉRIOS CONTIDOS NA RESOLUÇÃO Nº05/83	AJUSTES NECESSÁRIOS
PERFIL DO ALUNO		
- Graduação através dos cursos da AFA - Especialização em Planejamento Operacional (EAOAR) - Ter concluído o Curso Básico de Admissão (140 tempos)	- Além da apresentação do diploma de graduação, a critério da instituição, serão estabelecidos requisitos que assegurem rigorosa seleção intelectual dos candidatos	
ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO		
- Concentra-se na área de Ciências Militares e Aeronáuticas	- De acordo com a tabela CAPES/CNPq aproxima-se da área de Ciências Humanas	- Caracterizar o Curso como Interdisciplinar ou da área de Ciências Militares e Aeronáuticas
CARGA HORÁRIA		
Real: 1.040 tempos	- Será de dois períodos a duração mínima do Mestrado, não sendo dedicação exclusiva - Exemplos: Mestrado em Ciências Políticas da Universidade de Brasília, 630 tempos; Mestrado no Instituto Tecnológico da Aeronaútica, 450 tempos	
AVALIAÇÃO		
- Feita através de monografia, exposição oral, 28 trabalhos de grupo, debates e provas avaliadas	- Apresentação de dissertação ou de outro tipo de trabalho terminal compatível com as características da Área do conhecimento.	
CORPO DOCENTE		
- O Corpo Docente é composto por Instrutores e Professores civis. Os Instrutores são dos postos de Tenente-Coronel e Coronel, possuindo o Curso de Aperfeiçoamento, o Curso de Comando e Estado-Maior e o Curso de Padronização de Instrutores (CPI) - Os Professores civis são governadores, diplomatas e cientistas com vasta experiência na área estratégica.	- Exercício da atividade criadora, demonstrada pela produção de trabalhos originais de valor comprovado em sua área de atuação, e formação acadêmica adequada, representada pelo título de Doutor ou equivalente.	

CURSO DE POLÍTICA E ESTRATÉGIA AEROESPACIAIS (CPEA)

TITULAÇÃO: Doutor em Planejamento da Ação Política Aeronáutica

SISTEMA DE ENSINO AERONÁUTICO FASE DE PÓS-FORMAÇÃO CURSO DE CARREIRA	SISTEMA NACIONAL DE EDUCAÇÃO CRITÉRIOS CONTIDOS NA RESOLUÇÃO Nº05/83	AJUSTES NECESSÁRIOS
PERFIL DO ALUNO		
- Graduação através dos cursos da AFA - Especialização em Planejamento Operacional (EAOAR) - Mestrado em Planejamento Estratégico (ECEMAR)	- Para a obtenção do grau de Doutor, serão exigidos exames de qualificação que evidenciem a amplitude e a profundidade de conhecimentos do candidato, bem como a sua capacidade crítica - A critério da instituição o Mestrado poderá ser exigido como etapa inicial para o Doutorado	
ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO		
- Ciências Militares e Aeronáuticas	- Conforme tabela CAPES/CNPq, aproxima-se da área de Ciências Humanas	- Caracterizar o Curso como Interdisciplinar ou da área de Ciências Militares e Aeronáuticas
AVALIAÇÃO		
- Feita através de Ficha de Avaliação de Desempenho Acadêmico, exposição oral, debates e 21 trabalhos de grupo	- Exigir-se-á ao Grau de Doutor a defesa de tese que represente trabalho original, fruto da atividade de pesquisa, importando real contribuição para a área do conhecimento	- Por interesse, o aluno apresentaria sua tese, no mínimo 1 ano e no máximo 3 anos, após o término do CPEA OBS: A titulação de Doutor está condicionada à defesa de tese. No caso de não haver defesa de tese, será conferida apenas qualificação para o Ministérlo da Aeronáutica.
CARGA HORÁRIA		
- Real: 777 tempos	- Será de dois anos a duração mínima do Doutorado. Exemplos: Curso de Ciências Políticas do IUPERJ - 360 horas; Curso de Doutorado do Instituto Tecnológico da Aeronaútica - 750 horas	
CORPO DOCENTE		
- O Corpo Docente é composto por Instrutores e Professores civis. Os Instrutores são do posto de Coronel, possuindo todos os Cursos de Carreira da Força e, ainda, o CPI - Os Professores civis são governadores, diplomatas e cientistas com vasta experiência na área estratégica.	- Exercício da atividade criadora demostrada pela produção de trabalhos originais de valor comprovado em sua área de atuação e formação acadêmica adequada, representada pelo título de Doutor o equivalente	

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS DA AERONAVE

Euro Campos Duncan
Cel. Av. R/R

Art. 1 – *Aeronave também é gente.*

Art. 2 – *Nenhuma aeronave pode sofrer discriminação em função de sua Força Armada, Companhia, nacionalidade ou aparência (neste caso incluem-se até os helicópteros).*

Art. 3 – *Toda aeronave é perfeita, qualquer problema que exista com seu comportamento é culpa única e exclusiva do dispositivo que está entre o assento da cabine e o manche.*

Art.4 – *Toda aeronave é bonita, daí a grande maioria ser chamada de AVIÃO !*

Art.5 – *Toda aeronave tem o direito de ter instalada uma "Caixa Afro-Aeronáutica" para, em caso de acidente, comprovar falhas do dispositivo especificado no Art.3*

Art.6 – *Nenhuma aeronave deve operar com excesso de peso, mesmo que o vôo seja internacional com destino ao Brasil.*

Art.7 – *Nenhuma aeronave pode ser culpada por "bangornar":*

I – ao penetrar em tempestade;
II – em vôo de grupo (neste caso a culpa é do dispositivo especificado no Art. 3).

Art.8 – *Toda aeronave tem direito de selecionar, a seu jeito, as "brasas" e os "manicacas".*

Art.9 – *Toda aeronave em vôo tem o direito de ter sua "bolinha" no centro.*

Art.10 – *Nenhuma aeronave deve sofrer excesso de "G", a não ser que esteja sendo ameaçada de ser abatida.*

Art.11 – *Nenhuma aeronave pode ter sua integridade ameaçada por piloto que quer dar "GP" para terceiros (Golpe de Publicidade).*

Art.12 – *Nenhuma aeronave pode sofrer "pane seca".*

Art.13 – Nenhuma aeronave deve ser obrigada a dar "catrapo" no pouso (exceção feita às embarcadas em navio aeródromo).

Art.14 – *Toda aeronave terrestre tem o direito de pousar com o trem baixado e travado.*

Art.15 – *Nenhuma aeronave pode ter computado em seus registros horas menores ou maiores do que as de 60 (sessenta) minutos ("BIC hours").*

Art.16 – *Nenhuma aeronave pode ser escravizada e tem o direito de, periodicamente, parar para manutenção.*

Art.17 – *Nenhuma aeronave, quando em atividade, deve ser "canibalizada".*

Art.18 - *Toda aeronave desativada tem direito de virar monumento ou se aposentar em Hangar Jurássico (Museu Aeronáutico).*

Art.19 – *Nenhuma Força Armada ou Companhia pode afirmar que:*
- " o que atrapalha a ..... são os aviões!"