

Revista 

aeronáutica

2002

E-mail: caerorj@domain.com.br

Número 231

Ten.-Brig. Lencastre fala do DECEA
Maj.-Brig. Bachá – Uma Homenagem
Investimentos em Aeroportos
Uma Lenda Vira Lenda
A Guerra Santa
Operação Condor
Reposição Hormonal



Um Novo Futuro?





OLHOS LUZENTES AO FUTURO

Anna Guasque
Escritora

Pulsam em nós, trazidas pelas asas do vento, as esperanças que sempre povoam nossos sonhos, ao clarear da chegada de um novo ano.

Nossos anelos emergem, e recriamos certos vôos viajando aconchegados ao sentimento humano, que nos permite chegar ao imo de nossos mais puros desejos.

Há os planos de vôo, que ultrapassam a barreira do passado e alçam o fruir dos renovados ideais para o futuro. Embarcamos na aeronave onde controlamos a velocidade das paisagens. Desenhemos nas nuvens o "Senta a Pua" das lembranças históricas, afirmando que o "avião conduz mais alto a bandeira do Brasil".

A comunicação familiar da "Revista aeronáutica", ao ensejo do novo ano, vislumbra o chegar das "águas de março fechando o verão", enquanto o abraço camarada segue a trilha das nuvens onde escrevemos - SAÚDE E PAZ.

Saudamos a vida estreitando nossos companheiros de viagem, no mesmo amplexo que incentiva nossa convivência.

Feliz Ano Novo até à última flor de um novo dia é a firmeza de nossos votos.



Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

1º Vice-Presidente:

Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro

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 Mário F. Pontes Filho

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R/R Irajá Domingues da Silva

Beneficente:

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:

Márcio Ganem Álvares

CHICAER:

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

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200

Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

Expediente do CAER:

Dias: de 3ª a 6ª feira

Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor

Mário F. Pontes Filho

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Revisão

Dirce Brizida

Conselho Editorial

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

Os artigos são de responsabilidade dos autores.

Pigmento Consultoria, Produção Gráfica e Fotolito
Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ
Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485
pigmento@pigmentofotolito.com.br

Índice

04 EDITORIAL



Diretor-Geral do DECEA

A Redação

05 ENTREVISTA

08 DEPV

Mais uma Lenda vira Lenda. Último Aniversário

Clarindo dos Santos



Maj.-Brig.-do-Ar Francisco Bachá

Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Rui Moreira Lima

11 HOMENAGEM

12 AVIAÇÃO

A Evolução do Poder Aeroespacial

Heraldo Luiz Rodrigues - Ten.-Cel. Av.



16 VISÃO DOS FATOS

Operação Condor na União Européia

Carlos Ilich Santos Azambuja

19 PONTO DE VISTA

Que tipo de educação estamos vivendo?

Carlos Alberto Santos Barbosa



22 EM DEBATE

A "Guerra Santa" de 2001

Marcos Montebello

24 FATO REAL

A Saga de um piloto

Luiz Fernando Freire



28 DAC **Investimentos em Aeroportos: a importância do ATAERO**
Brig. Eng. Francisco Moacir F. Mesquita

31 CRÔNICA **O Gol 1000**
Armando Nogueira



32 MEDICINA E SAÚDE **Terapia de Reposição Hormonal - T.R.H.**
Mario do Nascimento Saraiva - Cel. Méd. Aer. RR

36 CENÁRIO INTERNACIONAL **ESTADO PALESTINO**
A Criação do Estado Palestino
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR

38 ARTE **Pode o mundo viver sem cor?**
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR

39 **Posse da Diretoria**
A Redação

CLUBE DE AERONÁUTICA



42 PENSAMENTO **É Tempo de Refletir; o porquê de certas atitudes**
Adaptação da Internet

43 MUSAL **Jean Mermoz**
Divisão de Museologia



44 FORÇA AÉREA **Combate Aéreo Versus Tecnologia**
Mario Ferreira Pontes Filho - Cel. Av. RR

EDITORIAL

EDITORIAL

Ao início de um novo ano, na edição de mais uma *Revista aeronáutica*, agora, seqüenciada, graças às pessoas que com ela muito contribuíram, e à Diretoria deste Clube, que sempre a apoiou, o Departamento Cultural, responsável por ela, neste momento só tem palavras de agradecimento.

Sabemos que tivemos em 2001 um ano de dificuldades, e turbulências, e apreensões, mas, também, novas realizações aconteceram, conquistamos vitórias e esperanças, e sonhos foram renovados.

E, ao falar em esperança, pensamos que não há como deixarmos de lado a solidariedade que tanto nos une, a parceria que nos torna companheiros, e, nessa conjugação, seguirmos adiante.

Isso nos faz acreditar que a *Revista aeronáutica* está, novamente, se tornando importante, e aqueles que a alimentam com seus artigos estão sendo capazes de enfrentar seus desafios, suas dificuldades e de dar a volta por cima, sempre, a cada desencanto.

A *Revista aeronáutica* tem consciência dos desafios a serem superados. Nossa expectativa é de que possamos transformar crises momentâneas em ponto de partida para equações futuras.

Temos certeza de que a diversidade cultural na *Revista* a fará cada vez mais consistente.

Colaborem com ela!

A Redação



Entrevista com o Diretor-Geral do DECEA

A Redação

É tempo de transição na Navegação Aérea do Brasil.

Desativa-se a DEPV...cria-se o DECEA.

Aspirante aviador de 1962, pertencente à “turma quase perfeita”, o Ten.-Brig.-do-Ar Flávio de Oliveira Lencastre é designado seu primeiro Diretor-Geral.

Um Comando complexo certamente, porém distinguido àquele que, ao longo da carreira, incorporou conhecimentos e experiências nas áreas operacional, de ensino e treinamento, de logística e de gerência de pessoal.

Os comandos exercidos ao longo de sua carreira foram: 1º ECA, BASC, AFA, DIRAP, COMAR III e COMGEP.

O amplo conhecimento dos assuntos aeronáuticos e seu profundo espírito de pesquisador o qualificam para o sucesso na missão atribuída.

A Revista aeronáutica sente-se honrada em entrevistá-lo sobre o novo ciclo que ora se inicia.



RA - O Brasil está no futuro, mas não podemos esquecer nosso passado, sob pena de repetirmos experiências já vividas. Ten.-Brig. LENCASTRE, como tudo começou?

DGCEA - Existiam as aviações militares da Marinha, do Exército e mais a Aviação Civil, subordinada ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Então, em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi unificada a Aviação brasileira. As aviações militares (Marinha e Exército) compuseram a Força Aérea Brasileira e as atividades de Aviação Civil, os equipamentos de solo e de vôo, os aeroportos e as empresas aéreas comerciais foram subordinados à Diretoria de Rotas Aéreas (DRAe), tudo sob o controle do Ministério da Aeronáutica.

RA - Como foi a evolução desta Diretoria até os dias atuais?

DGCEA - A Diretoria de Rotas estabelecia os caminhos a seguir (aerovias) e fiscalizava o seu cumprimento. O piloto privado realizando seus vôos não era controlado, porém aviões realizando vôos comerciais, transportando passageiros e carga, tinham que ter uma fiscalização séria, técnica e permanente. Com a evolução da Aviação Civil, o avanço tecnológico e o desenvolvimento do país, no final da década de 60, no bojo de uma reestruturação do então Ministério da Ae-

ronáutica, a DRAe foi desativada, e, para atender as atividades relativas à Navegação Aérea, foram criados serviços separados de Meteorologia, de Tráfego Aéreo e de Comunicações. A partir de então, houve uma decadência da Navegação Aérea no Brasil, ensejando uma declaração dos Estados Unidos de que não era seguro o controle do nosso espaço aéreo e, por consequência, não recomendavam às aeronaves americanas o vôo por instrumentos no nosso território.

Isto foi entendido por nós como crítica e serviu de estímulo às nossas melhorias, e este processo foi revertido, sendo hoje o Brasil paradigma na sua região, dispondo do melhor sistema de controle de tráfego aéreo da América Latina, ombreando com os sistemas americano, canadense e europeu, o que pode ser corroborado pelos menores índices de acidentes aeronáuticos da Aviação Comercial de grande porte.

RA - É verdade que estamos bem, mas quais os aperfeiçoamentos que estão em desenvolvimento?

DGCEA - Estamos sempre buscando evoluir e não podemos parar um só instante. Nos meados da década de 70, o Brasil, inovando, implantava o primeiro CINDACTA (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), cujo pioneirismo brasileiro integrava o Controle de Tráfego



Aéreo geral - militar e civil, e a defesa aérea do território nacional. Este modelo, que na época foi criticado e considerado inadequado, hoje mostra-se atual e é buscado pelos países desenvolvidos. Levamos cerca de 20 anos para implantar os três CINDACTA hoje existentes, e, em três anos, vamos concluir o SIVAM (Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia), que abrange 56% do território nacional. Vamos desta forma mudar uma filosofia de Proteção ao Vôo para Controle de Espaço Aéreo. Porém, para que haja esta consolidação, teremos que sair dos atuais 12.000 para 15.000 homens espalhados por todo o território nacional. Tudo isto tem um custo, um alto custo de implantação de equipamentos e sistemas, e de formação e treinamento de pessoal.

RA - Quanto custa a implantação deste sistema para a Amazônia e como será feita a qualificação deste pessoal?

DGCEA - Custa muito dinheiro, é verdade: US\$ 1,4 bilhão de financiamento externo, mas muito menos que a soberania nacional. O SIVAM é uma fortuna, mas é muito importante. Muito importante para o Comando da Aeronáutica, porém, fundamental para o Brasil. Os recursos do financiamento estão sendo destinados para a implantação, mas a manutenção do sistema terá que ser sustentada através das Tarifas de Navegação Aérea. O usuário deverá remunerar a segurança do tráfego aéreo e o controle que lhe será prestado.

Para a operação e manutenção do SIVAM, será necessário um reforço de 800 homens, além dos 700 previamente existentes na região, trabalhando nos diversos setores do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. Isso nos dá uma necessidade total de 1.500 homens e mulheres para atender a infra-estrutura do SIVAM, na parte de responsabilidade da Aeronáutica. As medidas para recrutamento e qualificação desse pessoal estão sendo tomadas desde 1997 e incluem aumento das turmas de algumas especialidades da Escola de Especialistas da Aeronáutica, concursos para admissão de oficiais engenheiros, com vagas específicas para o SIVAM, e diversos cursos de elevação de nível e de especialização no Instituto de

“...20 anos para implantar os três CINDACTA hoje existentes, e, em três anos, vamos concluir o SIVAM”.

Proteção ao Vôo, em São José dos Campos, e no exterior.

RA - Como são calculadas as tarifas? Nós temos uma contabilidade de custos para o seu estabelecimento?

DGCEA - Sim, nós temos um controle detalhado de todos os custos. Há 15 anos existe uma divisão da antiga DEPV, que possui um histórico, com levantamentos nos mínimos detalhes, inclusive separando o custo da Aviação Militar e da Aviação Civil, ou seja, o custo da operação do Controle de Tráfego Aéreo militar e o custo da operação do Controle de Tráfego Aéreo civil. As tarifas hoje praticadas na Aviação Civil estão aquém dos valores realmente necessários, isto porque alguns custos não são contabilizados, pois são cobertos pelo Tesouro Nacional, como por exemplo o pagamento de pessoal. Ocorre que todos temos pleno conhecimento da crise econômica que a Aviação mundial atravessa e, a nossa, por consequência. Deste modo, o Governo tem que tomar bastante cuidado ao estabelecer as tarifas, para que elas não sobrecarreguem por efeito cascata os custos das passagens aéreas.

RA - A Aviação mundial está implantando, ou alguns países já implantaram, os Sistemas de Comunicações, Navegação e Vigilância (SURVEILLANCE)/Gerenciamento de Tráfego Aéreo - CNS/ATM. Como estamos no Brasil?

DGCEA - O Brasil tem participado da concepção desses sistemas desde seus primeiros estudos, nos anos oitenta, e desde então tem agido ativamente em sua implementação em nível mundial, tendo em mente *os benefícios que eles trarão para a Aviação mundial, mormente no que diz respeito à maior eficiência e produtividade da indústria de transporte aéreo e da circulação aérea militar*, mais ainda, no que tange ao *incremento da segurança de vôo que será proporcionada com o emprego do segmento espacial* para a navegação e para as comunicações aeronáuticas utilizando satélites.

Em sendo um programa de nível mundial, *seu ponto marcante* foi o *compromisso de todos os países do globo* quando da realização da Conferência Mundial para Implementação dos Sistemas CNS/ATM, realizada no Rio de Janeiro, em maio de 1998, ratificando a *posição que desfruta o Bra-*



sil no contexto aeronáutico internacional.

Ao longo dos últimos 18 anos, o Brasil tem se empenhado firmemente na implementação destes sistemas, tendo sido o segundo país, dentre os 185 que constituem os *países membros da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)*, que estabeleceu uma Política e uma Estratégia para esta implementação, em 1994, documentos estes recentemente atualizados (novembro de 2001), *mercê da necessidade de estarem consoantes com os desenvolvimentos tecnológicos e os experimentos com os novos processos e os mais modernos equipamentos* que constituirão estes sistemas.

Nosso país tem participado ativamente da implementação dos Sistemas CNS/ATM no contexto sul-americano e caribenho - Região CAR/SAM da OACI - *já operando cinco estações do tipo referência*, instaladas em Manaus, Recife, Rio de Janeiro, Curitiba e Brasília, cuja função é *prover informações de correções* dos sinais emitidos por satélites (decorrentes de anomalias ionosféricas) para uma estação mestra, localizada, também, no Rio de Janeiro.

O objetivo desta rede, que constitui uma *“plataforma de ensaio”* formada por estas estações de referência e uma mestra, a qual veiculará as informações de correção através de satélites, é *testar, avaliar e validar* a melhor *topologia e arquitetura* para a implementação de uma rede definitiva que seja capaz de prover a *continuidade, a confiabilidade, a precisão e a integridade dos sinais* emitidos pelos satélites a serem empregados para a navegação e para o controle do espaço aéreo a partir da próxima década. Este é um programa levado a cabo em *nível mundial e no qual o Brasil tem estado na vanguarda da região CAR/SAM*.

De 16 de janeiro a 22 de fevereiro, serão realizados, com o apoio da Federal Aviation Administration (FAA), dos Estados Unidos da América, *ensaios de levantamentos da propagação dos sinais emitidos por satélites através da ionosfera*, a fim de detectar possíveis anomalias que possam afetar estes sinais no Hemisfério Sul, para que, na concepção final da rede, que constituirá o Sistema brasileiro e sul-americano, venha-

“...é um projeto governamental em que o maior componente é de interesse civil”.

mos a ter *certeza de que iremos implementar o sistema mais adequado para o nosso espaço aéreo.*

RA - O que V. Ex. poderia considerar como ponto marcante do projeto SIVAM? Quais suas vantagens?

DGCEA - Podemos considerar três pontos marcantes do Projeto SIVAM. O primeiro ponto refere-se ao desenvolvimento sustentado da Amazônia, em que os ministérios civis, governos estaduais, governos municipais e mais uma grande quantidade de instituições civis, públicas e privadas serão beneficiadas com a gama de informações obtidas pelos diversos sensores, e que serão disponibilizadas em prol das ações governamentais e dos projetos de desenvolvimento. O segundo ponto, aquele que interessa diretamente à Força Aérea, refere-se à manutenção da soberania do espaço aéreo brasileiro, completada com a cobertura radar do território nacional, possibilitando, ao longo de nossas fronteiras e zonas interiores, uma efetiva ação de defesa aérea e de vigilância e repressão a vôos ilícitos, como contrabando e tráfico de drogas. O terceiro ponto vem a ser a segurança da navegação aérea e o efetivo controle aéreo na região, com a total cobertura radar e de comunicações aeronáuticas. Cabe ressaltar que o Projeto SIVAM é um projeto governamental em que o maior componente é de interesse civil e teve, desde o início da sua implantação, a participação efetiva da Aeronáutica, caracterizando mais uma vez a nossa contribuição para o desenvolvimento nacional, neste caso específico, da rica região da Amazônia, que tantos interesses desperta na comunidade internacional.

RA - Com a criação do DECEA, quais são as metas atuais e futuras? Poderia ser feita uma visão prospectiva deste novo órgão de Direção Setorial do Comando da Aeronáutica?

DGCEA - A DEPV veio concluir um ciclo de desenvolvimento da Navegação Aérea no Brasil: o ciclo da Proteção ao Vôo. O DECEA foi criada segundo a perspectiva de, ao dar início a um novo ciclo, consolidar a doutrina de controle efetivo do espaço aéreo, não mais restrito à proteção ao vôo, mas dando um passo adiante, e ainda preparando a infraestrutura de navegação aérea para a implantação dos Sistemas CNS/ATM no espaço aéreo brasileiro, que está prevista para 2010, em nível mundial, de acordo com o estabelecido pela OACI.



DEPV: mais uma último



A Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV), em festiva solenidade realizada no dia 17 de outubro de 2001, às 16h, no hangar do Grupo de Inspeção em Voo (GEIV), representada por seu Diretor, o Maj.-Brig.-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, homenageou, com medalhas e troféus, vários dos seus ex-Diretores, Subdiretores e militares, pelos relevantes serviços prestados ao longo da sua existência.

A cerimônia militar contou com o prestígio de um Decano da Força Aérea Brasileira, o Ten.-Brig.-do-Ar Paulo Victor da Silva, Diretor da DEPV durante cinco anos, e do ex-Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Sócrates da Costa Monteiro.

A DEPV, fruto de uma frondosa árvore: a Diretoria de Rotas Aéreas (DRAe), foi germinada em uma época na qual a Eletrônica dava os seus primeiros e definitivos passos, deixando de ser um simples apêndice da Eletrotécnica.

A genialidade do ícone Mal.-do-Ar Eduardo Gomes, que o predestinava a unir afins, mais uma vez foi revelada quando, na ocasião da criação do então Ministério da Aeronáutica, anteviu a necessidade de modernizar o controle de vôo do nosso imenso espaço aéreo. Na oportunidade, recrutou o então Capitão-Tenente Hélio Costa, o Cap. Av. Aldo Weber Vieira da Rosa e lhes deu a missão de viajar aos Estados Unidos, para cursarem Engenharia, com matérias voltadas à área de Comunicações. Inicialmente, foram para Stanford, na Califórnia, e, posteriormente, para Harvard, em Massachusetts. Ambos possuíam um currículo escolar invejável: Aldo vinha do Exército, oriundo do Colégio Militar, onde fora Coronel Aluno; Hélio, de Marinha,

trazia em sua bagagem curricular, entre outros, o prêmio *Himel*, distinção dada apenas aos alunos que durante todo o curso conseguissem médias acima de 90 em todas as matérias.

Regressando ao Brasil, receberam a incumbência de planejar e iniciar a instalação de um moderno sistema de controle de vôo para o Ministério da Aeronáutica. Adidos à Diretoria de Rotas Aéreas, viviam *full-time* sob a batuta do grande maestro Eduardo Gomes. E assim, sob o signo da mais pura essência tecnológica, nascia o projeto DEPV.

Em janeiro de 1948, o Cap. Av. Aldo, tendo como co-piloto o também Cap. Av. Paulo Victor, em missão da DRAe, decolaram no C-47 2027 para os Estados Unidos, em viagem de cunho eminentemente técnico, para comprar, nas fontes, equipamentos eletrônicos de última geração, ocasião em que todas as torres de controle dos nossos aeroportos civis e militares foram providas de *Ajustes de Altímetro*. Retornaram no dia 24 de abril. Aquela viagem de quatro meses de duração ao exterior pode ter sido determinante para que o Cap. Paulo Victor cursasse Engenharia na primeira Turma do Instituto Tecnológico da Aeronáutica. Viajar em missão com um Aldo Costa, sob as ordens de um Eduardo Gomes, era contagiar-se da necessidade premente de sair na foto da página determinante do progresso de nossa Aviação.

Corria o ano de



Cerimônia do 29º aniversário



Lenda vira lenda aniversário

Clarindo dos Santos
Escritor

1956, quando Schockley, Brattain e Bardeen foram agraciados com o *Prêmio Nobel* de Física, por terem iniciado, em 1946, um projeto usando a Física do Estado Sólido na fabricação dos primeiros dispositivos eletrônicos que viessem a substituir as antigas válvulas a vácuo. Aldo viu a importância desta descoberta para a Aeronáutica, e achou que o *Centro Técnico da Aeronáutica* teria que se dedicar ao estudo desse ramo. Então, naquele centro de excelência da FAB, *detonou* a pesquisa que chamou de Projeto Germânio. Aldo era um idealista entusiasta, apesar de pragmático. *Embalou em seu colo* uma Eletrônica que dava os seus primeiros passos.

Por estar pesquisando este capítulo da nossa História, durante a cerimônia dos 29 anos da DEPVI, vi nos semblantes dos seus ex-Diretores presentes no local, em sua maioria *cabeças de paina*, um ar de invulgar felicidade. Enquanto isso, era lido o texto da *Ordem do Dia*, e o locutor enfatizava: “Era preciso tornar seguro os caminhos nos céus”. Prosseguindo, relembra: “Há 25 anos, a criatividade brasileira, utilizando moderna tecnologia-radar, consolidava a integração do Controle de Tráfego Aéreo civil com o militar,

começando com o *Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo* (CINDACTA I), a que logo se seguiriam os CINDACTA II e III. Hoje, com a implantação do *Sistema de Vigilância da Amazônia* (SIVAM), o sonho da cobertura radar, em todo o território nacional, vai se tornando realidade. Somos vanguardeiros dos sistemas de Comunicações, Navegação, Vigilância e Gerenciamento do Tráfego Aéreo, CNS/ATM. Essa vanguarda já nos garante a liderança na utilização de elementos desses novos sistemas nas regiões do Caribe e América do Sul”.

Até bem pouco tempo, instiga-

Ex-Diretores e
ex-Subdiretores



**“Há 25 anos,
a criatividade
brasileira, utilizando
moderna tecnologia-radar,
consolidava a integração do
Controle de Tráfego Aéreo
civil com o militar...”**



Ten.-Brig.-do-Ar Bueno homenageia o Ten.-Brig.-do-Ar Ferolla.

Washington, os *privatistas recolheram as suas manetes*, visto que o tal atentado poderia ter tido menores conseqüências, se o Controle do Espaço Aéreo, nos Estados Unidos, fosse unificado como aqui no Brasil. O fato de ter havido um intervalo de 17 minutos para que o controle civil se certificasse que se tratava de um atentado, para então comunicar às autoridades militares, facilitou a ação dos terroristas.

Durante a chamada Guerra das Malvinas, tivemos um exemplo do que me reporto. Um bombardeiro inglês, com problemas materiais, invadiu o nosso espaço aéreo. Foram suficientes dez minutos para que uma Esquadrilha de F-5, da Base Aérea de Santa Cruz, sob o comando do Ten-Cel. Av. Matzen Queirós, o nosso saudoso *Queiróga*, o interceptasse antes das duzentas milhas marítimas, depois de ter quebrado algumas vidraças do Edifício da MESBLA, com o rompimento da barreira do som. O *Vulcan* foi escoltado até a *Base Aérea do Galeão*. Isso, a *Imprensa* não relembra.

Após a incorporação da Bandeira Nacional à tropa, cerimonial que nos remete às longínquas, mas vivas origens prússicas, chegaram ao local o Ten.-Brig.-do-Ar Sérgio Xavier Ferolla, Presidente do *Superior Tribunal Militar*, que presidiu a cerimônia, acompanhado do Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno, Comandante do *Comando-Geral de Apoio* (COMGAP), ciceroneados pelo Diretor da DEPV, o Major-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho.

A banda de música executa o *exórdio de uma marcha grave*. Ali, diante daquele cenário, retornei à infância vivida em uma cidade do interior fluminense, e a uma época do Primário e do Ginásio do Liceu de Humanidade, onde os alunos não usavam *uniformes*; usavam *fardas*. Os Tenentes-Brigadeiros Ferolla

e Bueno, o Maj.-Brig. Vilarinho e eu temos as mesmas origens de Euclides da Cunha. Os dois primeiros haviam cursado o Ginásio no Liceu e entregado as suas engomadas fardas cáqui nos tradicionais desfiles de Sete de Setembro, na Praça São Salvador, daquela prosaica Campos dos Goitacazes.

Eu acabava de assistir, graças ao privilégio de ser pesquisador, por profissão, e ter olho clínico, por Dom, a um fato inusitado. Pouco se teria a comentar se as autoridades em foco fossem egressas do Colégio Militar, do Colégio Pedro II, ou de outros educandários existentes em cidades grandes. Porém, há de se levar em consideração que nos concursos para as Escolas Militares, as cidades pequenas contribuem - quando conseguem - com um pequeno número de alunos. Quando esses alunos atingem o posto máximo da carreira, é festa. Quando o destino coloca dois desses alunos *quatro estrelas* lado a lado, e um terceiro na mesma esteira, com as honrarias emanadas do mesmo *Exórdio*, passa a ser um acontecimento digno de menção. Fatos dessa natureza eternizam um cerimonial. Coisas que solidificam mais as tradições da Força Aérea Brasileira.

“A última página do capítulo DEPV está prestes a ser virada. Um novo *tomo* será aberto para registrar a consolidação e a evolução do Controle do Espaço Aéreo no Brasil. A escalada da DEPV nos alça ao *Departamento de Controle do Espaço Aéreo*. Fomos *Diretoria de Rotas Aéreas*; somos a *Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo*; seremos *Departamento de Controle do Espaço Aéreo*. Entendemos, porém, serem estas designações, distintas referências a uma só entidade singular, com alma própria, que evoluiu continuamente”. Com estas palavras, o Maj.-Brig.-do-Ar Vilarinho encerrou a sua *Ordem do Dia*. ✈



“Após os atentados ocorridos no dia 11 de setembro de 2001, em Nova York e em Washington, os privatistas recolheram as suas manetes.”



Major-Brigadeiro-do-Ar

Francisco Bachá

O Major-Brigadeiro-do-Ar FRANCISCO BACHÁ ingressou na Escola de Aeronáutica dos Afonsos exatamente no início de 1941, quando nasceu a Força Aérea Brasileira.

Era engenheiro civil, formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, no Largo de São Francisco, quando, junto com Newton Neiva Figueiredo, também engenheiro civil; João Maurício Campos Medeiros, agrônomo; Clybas Egydio da Silva, bacharel em Direito, e mais uns dois ou três civis, fizeram parte dos aspirantes aviadores da Turma de 1942, a primeira de oficiais com origem no novo Ministério da Aeronáutica, formado com a fusão da Aviação Naval e da Aviação do Exército.

Bachá, de ascendência sírio-libanesa, foi destaque entre seus pares, pela simpatia pessoal, fina educação, e, com a maturidade adquirida durante o curso e o exercício da profissão de engenheiro, logo conquistou os cadetes dos Afonsos, a maioria mais jovem que ele, principalmente, pelo marco de sua personalidade e lealdade.

Completo o curso de Piloto Militar, classificando-se entre os primeiros da turma na parte intelectual, tornando-se, como oficial aviador, um excelente piloto de patrulha, de transporte e de bombardeio. Na Segunda Guerra Mundial, executou muitas missões de cobertura de comboio e de patrulha marítima, tendo sido condecorado com a Cruz de Combate Fita B e a Medalha de Campanha do Atlântico Sul.

Comandou o Terceiro Contingente da Força em Operação de Manutenção da Paz no Congo, em 1962, representando a Força de Paz da ONU, composta de 15 oficiais aviadores e de 34 homens de apoio. Segundo a estatística, sob o seu comando, foi o Terceiro Contingente um dos que mais voou nos céus africanos do Congo.

Durante o tempo em que esteve na ativa, mais de 45 anos de serviço, comandou o Corpo de Cadetes da Escola de Aeronáutica; foi instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica; voou mais de

6.000 horas, sendo 2.000 como piloto do Correio Aéreo Nacional; foi Diretor da ADESG, e exerceu outras importantes funções e cargos, sempre com a competência que nunca lhe faltou.

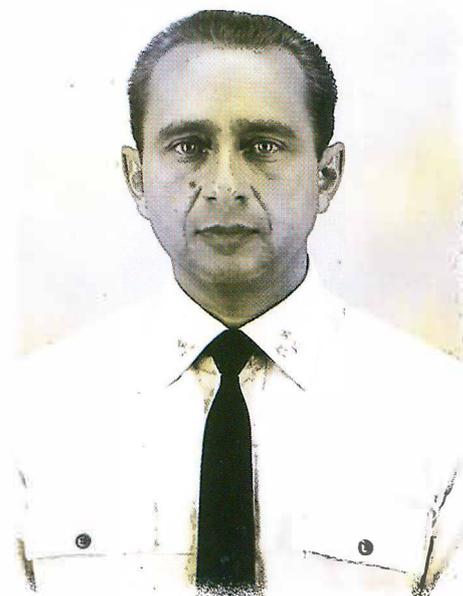
Presidiu o Clube de Aeronáutica, sempre escolhido em eleições regulares, por cinco períodos seguidos, durante dez anos, entre 1970 e 1980. Construiu o prédio redondo do Clube de Aeronáutica, na Rua Santa Luzia, no Rio de Janeiro, batizando-o com o nome do Patrono da Aeronáutica Brasileira: Alberto Santos-Dumont.

Entre as suas inúmeras condecorações, além das antes citadas, possui a Ordem do Mérito Aeronáutico; a Medalha de Bons Serviços, com Passadeira de Ouro; algumas estrangeiras; e títulos honoríficos de Piloto Honoris Causa de outras nações.

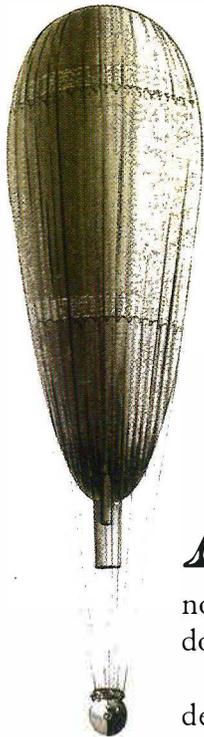
O Brigadeiro Bachá exerceu ainda a Presidência do DETRAN/RJ, função das mais difíceis na administração pública do Estado do Rio de Janeiro. Foi também assessor do Secretário da Segurança do Rio de Janeiro, General Antônio Faustino da Costa, marcando a sua presença no desempenho dessas funções com firmeza, justiça e dentro dos limites permitidos pela lei.

O Brigadeiro Bachá deixou entre seus companheiros da FAB, civis e militares, grandes saudades. Que Deus o proteja onde estiver!

*Rui Moreira Lima,
seu colega de turma e amigo de sempre.*



A EVOLUÇÃO DO PODER AER



A diferença não é coragem ou quantidade de tripulantes: é a tecnologia.

A Força Aérea dos Estados Unidos possui hoje em dia 92% menos aeronaves e 91% menos pilotos do que possuía no período da Segunda Guerra Mundial.

Esta redução no quantitativo de máquinas e de homens não representa, entretanto, a perda do valor e da capacidade de destruição encontrada no Poder Aeroespacial daquele país.

O motivo pelo qual a redução de meios não influenciou o resultado a ser alcançado pode ser encontrado na constante evolução tecnológica ocorrida nos últimos anos, que influencia diretamente o desenvolvimento e a melhoria dos meios aéreos.

Para que possa ser entendido como essa evolução tecnológica influencia diretamente os resultados alcançados, pode-se realizar um estudo comparativo entre a evolução da sociedade humana e os conflitos ocorridos.

Em 1980, Alvin Toffler publica a obra *A Terceira Onda*, em que faz uma analogia da dinâmica do desenvolvimento da sociedade humana com o movimento de ondas que se sucedem, acentuando que não é possível fixar-se um marco divisório nítido que separe um ciclo de evolução daquele que o sucede. Uma mudança só pode ser considerada uma verdadeira re-

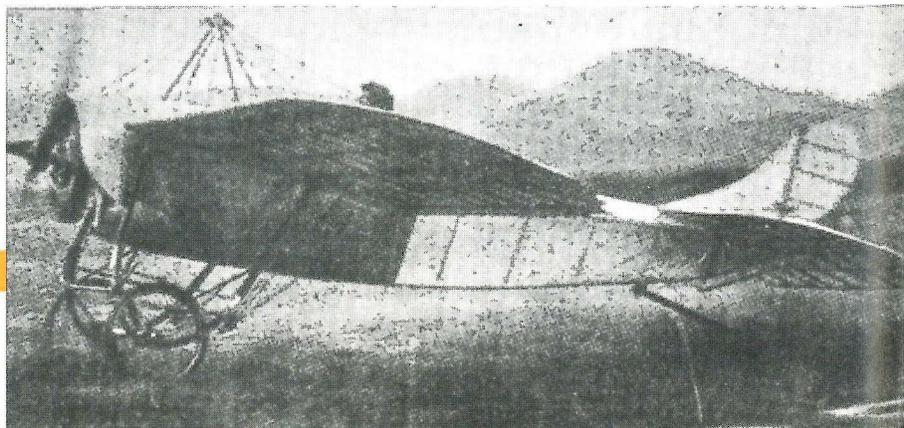
volução quando atinge simultaneamente a sociedade em todos os seus domínios: a sua organização social, econômica, política e militar.

A Guerra de Primeira Onda era tão sazonal quanto a agricultura, já que 90% de toda a força de trabalho era necessária para trabalhar a terra, e os mesmos braços que cultivavam as lavouras, brandiam as espadas nos momentos de confronto.

A Segunda Onda, advinda com a Revolução Industrial, remonta ao primeiro uso da máquina a vapor. Com ela veio a produção em massa, o consumo em massa, a educação em massa, os meios de comunicação de massa, e as ideologias orientadas para as massas.

Assim como a produção em massa era o princípio das economias industriais, a destruição em massa tornou-se o princípio da guerra na era industrial.

Durante a Segunda Guerra Mundial, "(...) os EUA não só participaram com 15 milhões de combatentes, mas fabricaram 6 milhões de fuzis e metralhadoras, mais de 300 mil aviões, 100 mil carros de combate e veículos blindados, 71 mil navios de



GUERRA ESPACIAL

guerra e 41 bilhões de cartuchos de munição. Perto de 50 milhões de pessoas, entre civis e militares, morreram no conflito”.

Hoje, começamos a sentir o impacto da Terceira Onda de desenvolvimento: a Revolução do Conhecimento, a mais profunda de todas as mudanças econômicas, a qual divide o mundo em três civilizações distintas e potencialmente conflitantes: a primeira, simbolizada pela enxada; a segunda, pela linha de montagem; e a terceira, pelo computador.

A Guerra da Terceira Onda fez a sua apresentação ao mundo em 17 de janeiro de 1991, quando a coalizão liderada pelos EUA atacou Bagdá. Quando Saddam Hussein sonhava com a mãe de todas as batalhas, ele esperava que ali se travasse uma batalha da Segunda Onda.

De certa forma, houve duas batalhas aéreas: uma, que se fez com bombas burras, típicas da Segunda Onda (o que explica as alegadas 250.000 baixas entre civis), e a outra, que se fez com os mísseis de cruzeiro Tomahawk, bombas inteligentes e mísseis guiados a laser.

O ocorrido na Guerra do Golfo definiu algumas das características marcantes da Guerra da Terceira Onda, as quais podem ser assim citadas:

- As atividades do conflito são automatizadas, exigindo o manejo de grande massa de dados;
- O valor das forças militares está cada vez mais na capacidade de adquirir, gerir, disseminar e utilizar estratégica e operacionalmente o conhecimento do que em fatores quantitativos, tão típicos da era industrial;
- A desmassificação é uma característica da nova

economia, em que o produto é cada vez mais personalizado, a destruição é também cada vez mais seletiva;

- Os cortes de orçamento estão levando à redução de efetivos em troca de maior qualidade. Cada vez mais se fala em Forças Expedicionárias, especialmente constituídas e adaptadas para cada crise específica;

- O principal elemento de infra-estrutura, que permite o necessário nível de integração, é a tecnologia da informação, representada fisicamente pela imensa e ramificada infra-estrutura eletrônica.

Ainda com relação à Guerra do Golfo, algumas lições foram tiradas, e modificaram a maneira de agir das forças militares envolvidas no conflito, definindo novas premissas básicas:

- Estabeleceu-se a expectativa de que as guerras podem ser ganhas rapidamente, com baixo número de vítimas. Embora possa não ser uma regra absoluta, qualquer nação deverá procurar esgotar todas as possibilidades de ataque antes de partir para um confronto direto de forças. Havia uma expectativa de 20.000 vítimas americanas para o conflito; na verdade, ocorreram apenas 613;

- A guerra proporcionou uma revolução no pensamento militar, sobressaindo três grandes fatores de planejamento: ataque de precisão, uso de tecnologia stealth e uso de toda tecnologia na obtenção de informações. O F-117A efetuou apenas 2% das missões de ataque, mas atingiu mais de 40% dos alvos estratégicos. Nunca antes o mundo havia visto um ataque de tamanha precisão;

- Foi introduzido o conceito de guerra paralela, em que o inimigo é atacado em vários locais ao

*Nunca antes o mundo
havia visto um ataque de
tamanho precisão.*

mesmo tempo, impossibilitando o ajuste interno e a contra-ofensiva.

As futuras guerras, a serem travadas nesse primeiro quarto de século, terão como principal característica uma formidável assimetria de poder, em que se enfrentarão forças da Primeira, da Segunda e da Terceira Onda de civilização, com insuperável desvantagem para aqueles que não houverem compreendido que a História atravessa a mais profunda Revolução nos Assuntos Militares.

Pode-se estimar, com base nos fatos ocorridos, nas notícias existentes e no planejamento militar, que, nos próximos 20 ou 30 anos, estaremos face a face com grandes mudanças na história dos conflitos. Segundo declarações de planejadores militares norte-americanos, os conflitos futuros deverão contar, pelo menos, com as seguintes inovações:

- Aeronaves não tripuladas irão aumentar de quantidade;
- A inteligência, a vigilância e o reconhecimento serão realizados a partir de estações no espaço;
- Mísseis de hiper-velocidade poderão ser lançados de aeronaves stand-off.

Embora o planejamento militar tenha a pretensão de modificar o cenário das batalhas futuras, as forças atuais ainda estarão em operação na maior parte do planeta, pois o equipamento existente continuará tendo a sua funcionalidade na maior parte dos países, além do que a tecnologia e a estrutura necessária para implantar uma guerra de dimensões tão futuristas, só estão disponíveis para poucas nações do planeta.

O caminho a ser trilhado, na impossibilidade de não ser viável contar com a tecnologia mais avançada à disposição, é procurar manter os meios no melhor nível tecnológico possível, tornando o seu equipamento mais letal e competitivo, reduzindo-os em número, entretanto, tornando-os mais eficazes.

A realidade atual da Força Aérea Brasileira é a da Segunda Onda, em que empregamos os sistemas de armas de maneira não inteligente, buscando, por meio do treinamento dos pilotos, uma capacitação que superaria o atraso tecnológico dos equipamentos atuais.

O treinamento adequado é capaz de propiciar vantagem para equipagens que operem equipamentos de níveis tecnológicos equivalentes. Quando o



nível tecnológico dos equipamentos é desigual, o treinamento não é capaz, por si só, de superar a capacidade do oponente. Torna-se um combate desigual, com uma vantagem muito grande para o combatente com superioridade tecnológica.

De nada adianta um piloto bem treinado, com larga experiência em vôo, aguerrido para o combate, utilizando um equipamento que possui um radar que obtém o contato do inimigo abaixo de 10 NM, com um míssil de 3ª geração, enfrentando um oponente que utiliza um radar que obtém seu contato a cerca de 70 NM, um míssil além do campo visual - BVR, com capacidade para ser lançado a cerca de 30 NM.

A diferença não é coragem ou quantidade de tripulantes: é a tecnologia. E é essa mesma tecnologia que determinará o vencedor do conflito.

A simples observação desse fato nos levará, automaticamente, a uma reflexão e a uma mudança cultural da nossa filosofia de combate.

O Presidente da República, na elaboração do PPA- 2001, declarou o seguinte: O Brasil tem um pequeno aparato de defesa e um gasto militar modesto, pois está em uma das regiões menos armadas do mundo. Nem por isso o País deve abrir mão da eficiência dos seus sistemas de defesa. O tamanho do território e o imenso patrimônio de recursos naturais ainda inexplorados recomendam que o País conte com forças suficientemente preparadas para proteger suas fronteiras. São prioritários a profissionalização das Forças



Armadas, o desenvolvimento e implantação de novas tecnologias e a melhoria do Sistema de Defesa Nacional, de forma a permitir maior eficiência no trabalho desenvolvido pelas três Forças.

Com a aprovação do Programa de Fortalecimento do Espaço Aéreo Brasileiro, o Comando da Aeronáutica recebeu a missão de adquirir e de modernizar os equipamentos que atualmente possui.

Para o cumprimento dessa missão, o Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento, recebeu a incumbência de desenvolver Projetos para adquirir e modernizar aeronaves de acordo com as necessidades operacionais da Força.

Algumas variações de cenário e de inimigo ocorrerão, mas, certamente, o avanço tecnológico dos equipamentos será fator determinante no desenrolar de um conflito. Cada vez mais, a qualidade será procurada, mesmo que em detrimento da quantidade de meios.

Para suprir a Força Aérea de uma capacidade de combate adequada ao cenário brasileiro, com os recursos disponíveis, estão sendo desenvolvidos projetos que buscam capacitar a Aeronáutica a operar em um cenário aproximado de Terceira Onda, pois nem toda a tecnologia de ponta existente poderá ser adquirida ou desenvolvida pelo nosso parque industrial.

Os principais projetos que estão em desenvolvimento na Aeronáutica, para atingir o estado almejado de tecnologia, são: AL-X, F-5BR, P-3BR,

R-99A/B, AM-X (MLU) e F-XBR, procurando, desde a formação do piloto, familiarizá-lo com os mesmos parâmetros básicos de operação do equipamento e os seguintes avanços tecnológicos:

- Sistema integrado de navegação, de ataque, de autodefesa, de comunicação e de identificação;
- Transmissão e recepção de dados por meio seguro (salto de frequência e criptologia);
- Transmissão e recepção de dados por meio do data-link;

- Barramento de dados do tipo MIL STD 1760, para o controle de armamentos inteligentes;

- Controle da aeronave e dos sistemas conforme o conceito Hands on Throttle and Stick (HOTAS);

- Capacidade integrada de utilização de mísseis ar-ar do tipo além do alcance visual (BVR) e de combate dentro do campo visual (WVR), de 4ª geração;

- Óculos de visão noturna (Night Vision Goggles - NVG);

- Capacetes com display (Helmet Mounted Display - HMD);

- Emprego de armamento por meio de Continuously Computed Release Point (CCRP), nos perfis de ataque level, dive, dive toss e toss;

- Emprego de armamento por meio de designador laser;

- Sistema de procura e de detecção passiva de alvos por sensores infravermelho, do tipo Infrared Search and Track (IRST);

- Sistemas de autodefesa constituída de Radar Warning Receiver (RWR), Missile Launch and Approach Warning System (MLAWS), Chaff & Flare Dispenser (CFD), Electronic Countermeasures (ECM) e Decoys.

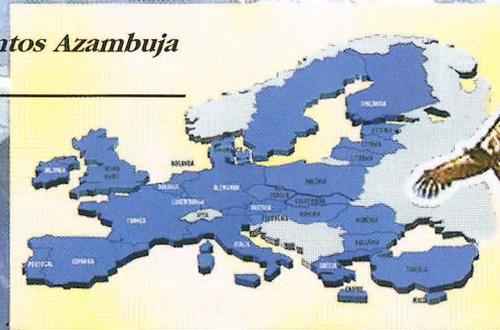
É buscando capacitar a Força Aérea Brasileira não apenas para Voar e Combater, mas para Vencer, que o DEPED procura conduzir os Projetos do Programa de Fortalecimento do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

É reconhecendo que é indispensável a coragem, mas que é com a utilização de tecnologias modernas, as quais apenas o conhecimento pode proporcionar, que a Força Aérea poderá ser útil ao Brasil.

**Reverenciar o passado, sem
perder de vista o futuro!**

Operação Condor na União Europeia

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador



“É preciso ter coragem para utilizar todos os meios de luta contra o terrorismo. Inclusive os legais”.



Em 1926, as Esquerdas de todos os matizes constituíram Brigadas Internacionais e foram para a Espanha dar apoio aos camaradas de Stalin na luta contra Franco.

Para a Esquerda, as nações nunca tiveram fronteiras. Em 1935, uma alemã, pertencente ao Exército Vermelho Soviético foi enviada ao Brasil, para coordenar a revolução, pelo Komintern (Kommunistischen Internationale), definido como Estado-Maior Ideológico e Político da Revolução Mundial. Ela estava assessorada por 21 apparatchiks belgas, alemães, franceses, argentinos e até norte-americanos.

Depois, a partir de 1959, toda a Esquerda deu apoio de mídia aos camaradas Fidel e Guevara, que instalaram em Cuba uma ditadura que perdura até hoje. A mais longa já existente no continente americano.

Nos anos 60 e 70, no Brasil, com camaradas treinados em Cuba, na China, na União Soviética e na Argélia, essa mesma Esquerda tentou reeditar a Intentona de 1935. Escorraçados pelas Forças Armadas, esses camaradas migraram para o Uruguai, e depois para o Chile, a fim de construir o socialismo. Derrotados também nesses países, alguns dirigiram-se para Portugal, atraídos pela Revolução dos Cravos, e depois para a Nicarágua, onde igualmente a derrota também os esperava.

Financiadas por Cuba, pela União Soviética, pela China, pela Argélia e por países da Europa Oriental, as Esquerdas migravam de um para outro país, na ânsia de fazer a revolução. Percorreram os continentes, receberam doutrinação e treinamento militar em diversos idiomas. A luta não tinha fronteiras. Quem diz isso são eles pró-

prios, que hoje escrevem suas memórias.

O resultado dessa aventura tresloucada e irresponsável foi uma montanha de mortos. Cerca de 500 mil somente na América Latina.

Hoje, parte da mídia, revanchistas nativos e de diversos outros países, especialmente dos EUA e da Europa, condenam aquilo que denominam de Operação Condor, uma forma de agir, em legítima defesa, dos Órgãos de Inteligência dos países agredidos da

América Latina contra a ameaça materializada em organismos continentais denominados Organização Latino-Americana de Solidariedade (OLAS), nos anos 60, e depois, nos anos 70,

Junta de Coordenação Revolucionária (JCR).

Os que viveram aqueles anos de chumbo, de mudanças e de contestações, quando se propalava que “era proibido proibir”, que o capitalismo estava com os dias contados, e que as revoluções, segundo o modelo exportado por Cuba, eram iminentes, conhecem bem essa história. Foi um tempo em que um punhado de companheiros dos Órgãos de Inteligência, militares, sem dinheiro, sem doutrina e sem equipamento, substituídos pela imaginação, pelo desprendimento e pelo forte sentimento anticomunista, erradicaram o terrorismo, os seqüestros de diplomatas e de aviões, e as guerrilhas rural e urbana do território pátrio. Um tempo que jamais voltará.

Tudo isso já foi escrito, mas deve ser recordado a propósito do que ocorre nos dias atuais.

É certo que o terrorismo deve ser combatido com todos os meios, e deve ficar claro que quando existe uma ameaça terrorista de caráter internacional, os Órgãos de Inteli-

**A luta não tinha fronteiras.
Quem diz isso são
eles próprios, que hoje
escrevem suas memórias.**

**Nada mais nada menos
do que foi feito nos
anos 70 na América Latina.**

gência e de Segurança dos países ameaçados se coordenam. Sempre foi e continuará sendo assim.

A propósito, recordamos um telegrama divulgado em 21 de novembro de 1998, pela agência de notícias France-Press: “O Presidente francês Jacques Chirac, e o Primeiro-Ministro Lionel Jospin, confirmaram ao Chefe de Governo espanhol, José Maria Aznar, a adesão da França à luta antiterrorista na Espanha, ao ser concluída, ontem, a reunião de cúpula França-Espanha, em La Rochelle”.

Assim, os dois países passaram a coordenar seus Órgãos de Inteligência para combater o grupo terrorista espanhol Eta-Basca. Nada mais nada menos do que foi feito nos anos 70 na América Latina.

Agora, em 2001, após os atentados terroristas perpetrados contra os EUA, os Órgãos de Inteligência daquele país passaram a monitorar os cidadãos: foram autorizados a interceptar comunicações telefônicas, sem ordem judicial; a ouvir as conversas entre advogados e pessoas detidas; a rastrear e-mails na Internet, através de um sistema denominado “Carnívore”; e a julgar terroristas estrangeiros em tribunais militares. Além disso, foi autorizada a detenção de estrangeiros, por até sete dias, independente de qualquer acusação formal.

Na verdade, o Estado foi transformado em um virtual e onipresente Big Brother, muito além do que ocorreu na América Latina, qualificada pelo Primeiro Mundo, nos chamados anos de chumbo, como um “continen-

te atrasado, subdesenvolvido, sem tradição democrática, governado por ditaduras”.

E mais: em 16 de novembro de 2001, a imprensa informou que ministros da União Européia, reunidos em Bruxelas, chegaram a um acordo de que ordens de prisão de terroristas ou suspeitos de terrorismo sejam cumpridas rapidamente em quaisquer dos 15 países-membros, eliminando os lentos processos de extradição. Segundo o Acordo, qualquer país da UE terá que extraditar para outro país-membro um terrorista ou suspeito de terrorismo depois de receber uma ordem para que ele seja detido.

Se não bastasse tudo isso, vejamos as entrevistas do historiador inglês John Keegan ao jornal O Estado de São Paulo, de 30 de setembro de 2001 e à revista Veja, de 3 de outubro de 2001. Disse ele: “O terror é sujo, vil, traiçoeiro e a guerra contra ele terá que ser suja, sórdida e terrível (...) Temos que identificar as pessoas que pensam como os terroristas, seus aliados e os que lhes dão apoio. Infelizmente, precisamos limitar as liberdades civis para que a campanha seja eficaz. O Ocidente liberal, basicamente os EUA e a Europa, está começando a entender o comportamento dos governos da Argentina, do Uruguai e do Chile contra seus oponentes nos anos 70”.

Resta saber se o diligente juiz espanhol Baltasar Garzón, que determinou a prisão do General Pinochet, em razão da Operação Condor, irá emitir ordens de prisão para os Chefes-de-Estado da União Européia. ✦

**Tudo isso já foi escrito,
mas deve ser recordado
a propósito do que
ocorre nos dias atuais.**

Que tipo de EDUCAÇÃO estamos vivendo?

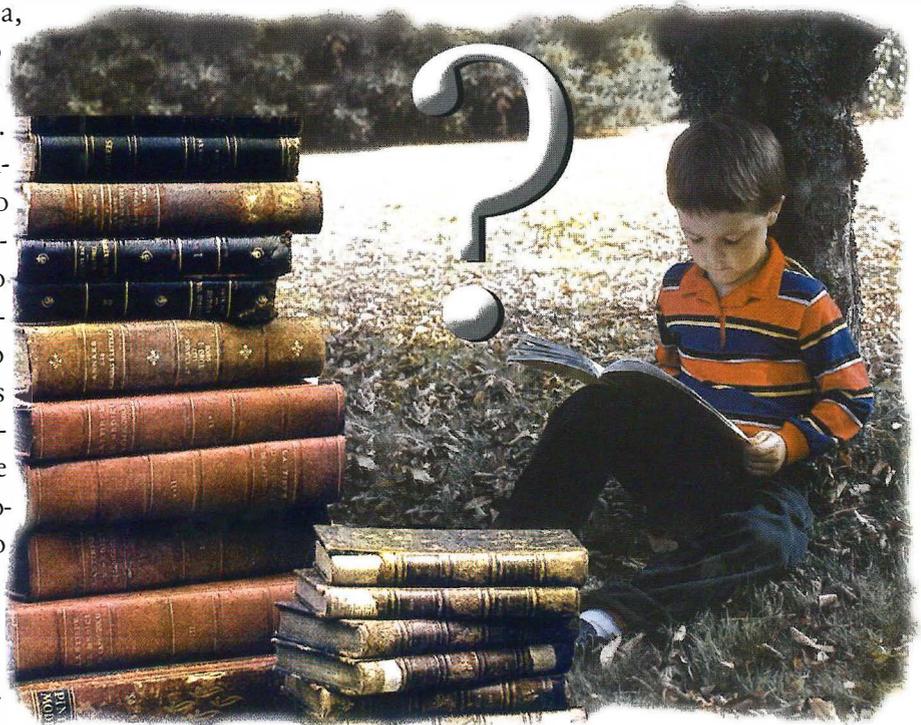
O aluno é cliente – a visão comercial diz que ele tem sempre razão.

Carlos Alberto Santos Barbosa
Professor

Nos dias atuais, o cenário que mais se revela para nós educadores é aquele em que se vê a preocupação de muitos pais de alunos em matricularem seus filhos em escolas que apresentem a melhor qualidade possível de ensino e onde, também, os padrões disciplinares sejam mais rígidos. Para tanto, justificam que, pelo que percebem, a chamada educação moderna estaria sendo permissiva demais e dotada de uma liberalidade além da necessidade ou do desejável e, por assim ser, resultando em graves consequências sob a visão pedagógica, comportamental e ética. Em face do exposto, julgo oportuno questionar: o que na verdade está acontecendo. Por que tais atitudes se revelam rotineiras em pleno começo de um novo milênio? Comportamentos como esses não poderiam ser tomados como indicadores de uma espécie de retrocesso e desestabilização em relação aos avanços e conquistas alcançadas pela educação ao longo do último século? Será que a visão moderna de educação, com sua ênfase na pedagogia liberal renovada, estaria entrando num processo de descrédito? Afinal, por que essa mudança de atitude? Por que cresce na atualidade a procura por escolas de natureza mais conser-

vadora? Será que estamos prestes a ver de volta, a por muitos criticada pedagogia tradicional, ou será que ela nunca deixou de existir, encontrando-se na verdade apenas adormecida?

Entendo naturalmente que é comum as pessoas resistirem ao novo. A mudança, embora se configure como um aspecto essencial de criatividade e inovação nas instituições de hoje, ela muitas vezes é para nós um indicador de imprevisibilidade ao nos conduzir a caminhos desconhecidos, sendo com isso bastante natural a nossa manifestação de autodefesa através do sentimento de receio. Contudo, é importante que também reconheçamos a gravidade dessa situa-



ção, quando da realização de mudanças não adequadas ao contexto em que elas se inserem ou, ainda, quando não são corretamente implementadas.

A Escola brasileira tem evoluído a passos largos. Voltada anteriormente à transmissão do saber adquirido ou à conservação do patrimônio cultural do passado, orienta-se, em nossos dias, sob a pressão das constantes mudanças que o desenvolvimento impõe à formação de profissionais qualificados.

Embora a sociedade humana nunca tenha sido estática por muito tempo, a verdade é que em nenhuma outra época se experimentou um desenvolvimento científico e tecnológico como nos últimos anos. Em decorrência disso, profundas mudanças nos hábitos, costumes e relações humanas foram verificadas tanto em família como, num círculo mais amplo, em termos de ideologias políticas e religiosas, de atividades econômicas, etc.

Esta rápida transformação social evidentemente passou a exigir da educação, e especialmente dos educadores, novas posturas fundamentadas numa reflexão sistemática, profunda e contextual da realidade, seguida de atividades pedagógicas coerentes com o quadro delineado.

Entretanto, pode-se ver que pais, alunos, administradores e até mesmo muitos educadores ainda sentem dificuldades em lidar com os impactos resultantes das sérias transformações sofridas pela Educação brasileira. O novo é acima de tudo desafiador e, num momento em que se imagina dispor de todas as respostas, temos que reiniciar do nada. Por esse fato, é que muitos preferem o conservadorismo, pois ele é muito mais cômodo do que o moderno, inquieto e revolucionário.

Estas breves considerações poderiam em parte servir como bases para uma proposta de retorno ao modelo tradicional. Porém, julgo que seria pretensioso ou até mesmo leviano, deixar de considerar outros motivos bastante relevantes que possam justificar a volta aos velhos métodos.

O certo é que estamos dando os passos iniciais num processo que para muitos ainda é extremamente estranho. A fundamentação teórica do novo é um verdadeiro devaneio, mas, na prática do nosso dia-dia em sala de aula, poucos são aqueles que realmente sabem efetivá-la. Sob esta ótica, é compreensível a ocorrência de falhas. É possível, por exemplo, que

EDUCAÇÃO



ao se tentar romper definitivamente com o modelo tradicional de educação, na qual se destaca o papel do professor orientador, mediador e acima de tudo disciplinador, cabendo portanto ao aluno apenas ouvir e aprender, que tenhamos nos tornado excessivamente liberais.

Como conseqüência do processo acima retratado, tornou-se quase que uma rotina se poder observar nas escolas algumas situações que se configuram como a mais pura expressão do exagero: a abolição de qualquer tipo de regras de conduta; uma profunda desvalorização do processo de avaliação, com o recurso da cola adquirindo status de conduta natural; facilitação no processo de aprovação, gerando reações de desmotivação para o aluno, haja vista a inexistência de desafios; e, ainda, o que mais preocupação nos causa, é a nova conduta sob a ótica distorcida da livre iniciativa pessoal e autônoma do aluno, isto é, atividade e liberdade para: cumprir os regulamentos da instituição, respeitar horários, comparecer às aulas, o respeito para com os professores, assim como outras situações que estão deixando de ser uma demonstração de consideração e urbanidade para se tornarem produto da vontade e do humor discendente. Com tudo isso, o que se vê é o abandono da compreensão da liberdade e da autonomia com disciplina, fatores característicos da obediência voluntária, em que o educando reconhece que aquilo que se exige dele é razoável, legítimo e superior aos seus caprichos momentâneos.

Portanto, torna-se evidente que esta não é uma situação ideal e sustentável. Se os pais se sentem incomodados com esse tipo de realidade, pensamos que estejam cobertos de razões em buscarem para seus filhos uma escola mais exigente.



O que se pode fazer para a reversão do atual cenário de expectativas e apreensões na área educacional?

Numa análise do problema da compreensão e da operacionalização dos valores na prática educativa, não se pode negar a existência de inúmeras possibilidades de abordagem de um fenômeno educativo. Por isso, julgo inquestionável que os pais de alunos também compreendam o outro lado da atual realidade de nossa educação, pois nenhuma escola, por melhor que seja, irá substituir a responsabilidade implícita no seu papel de pais, formadores de consciência ética e divulgadores dos valores básicos sustentadores da vida em sociedade, como o respeito e a justiça.

Apesar desses relevantes aspectos, concentrar nos pais toda a culpa pela degeneração de um mal implantado ou inapropriado processo educacional seria, no mínimo, leviano ou a forma mais cômoda de nos afastarmos de um grave problema.

Com isso, pela forma com que vislumbro a situação, agravada pela moderna concepção de nossos administradores da educação de que o aluno é cliente - a visão comercial diz que ele tem sempre razão - julgo oportuno propor que se pense em resgatar o modelo tradicional de educação.

Recomendo, entretanto, não encararmos a educação tradicional como coisa do passado. É preciso reconhecer sua presença no cotidiano, embora desfigurada de sua proposta original.

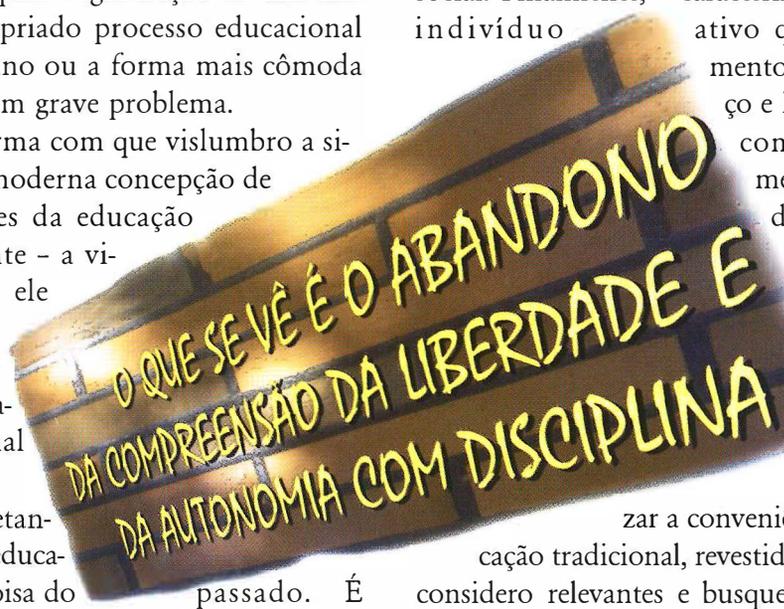
Portanto, ao se decidir pelo retorno dessa pedagogia conservadora, é conveniente que também se faça o resgate do seu projeto original.

Para implementá-la nos moldes requeridos pela problematização ora apreciada, proponho a eliminação de alguns fatores que se configuram como distorcidos e indesejados, principalmente se considerarmos, dentre eles, aqueles que: enfatizam a elitização dos privilegiados e a exclusão dos menos favorecidos; supõem o rompimento da relação escola x família; conferem ao professor um papel meramente informativo, limitando-o a treinar, vigiar, dirigir, aconselhar e corrigir; consideram o aluno disciplinado

como aquele cegamente obediente e, como tal, revela-se como um simples executante das prescrições que lhe são ditadas por superiores. Por outro lado, com o expurgo desses inadequados aspectos, tornar-se-á extremamente relevante e oportuno aplicar à referida proposta educativa aspectos tais que: inicialmente, considerem a escola mantida como instituição aberta voltada para a família como agente importante no processo de socialização do aluno e, sustentada sob as bases da transmissão e da reprodução de valores. Em seguida, considerem o professor como digno de respeito por suas atitudes de seriedade, objetividade, respeito humano e preservação da disciplina escolar e, que, no desempenho do papel de agente formativo, seja o ponto de ligação entre o aluno e a realidade social. Finalmente, caracterizem o aluno como um indivíduo

ativo que busca o conhecimento por seu próprio esforço e habilidade e, que, ao se comportar disciplinadamente, não só compreenda por que e para que deve obedecer uma ordem, mas que, também, sinta a necessidade e o desejo de cumpri-la de maneira perfeita.

Com isso, ao enfatizar a conveniência do resgate da educação tradicional, revestida das características que considero relevantes e busquei acrescentar, sinto-me impelido a concluir que, no mais, será válido ressaltar a importância de se associar ao modelo uma boa dose de bom senso e diálogo. O bom senso por parte de administradores e professores, que devem adaptar as inovações pedagógicas de acordo com a realidade escolar na qual estão inseridos e a sala de aula em que trabalham com seus alunos. Devem evitar os radicalismos. Sendo, ainda, aconselhável procurar aprender o que se pode fazer com o novo, sem necessariamente romper com os fundamentos que comprovam a competência do tradicional. Quanto ao diálogo, por sua vez, deverá ficar por conta de pais e professores, na busca de melhor conhecer o projeto pedagógico da escola e sua contribuição para a aprendizagem e formação do seu filho(a).





A "Guerra Santa" de 2001

Marcos Montebello
Jornalista

No entanto, apesar dessa premissa, foi uma ação de imensa brutalidade.

Torna-se difícil, aos Estados Ocidentais, uma análise isenta sobre os fatos que deram início à escalada bélica que estamos presenciando nos dias recentes, quanto às causas verídicas.

Invariavelmente, as informações recebidas, através da mídia, são aquelas que interessam ao Ocidente. Sejam elas confiáveis ou sejam conduzidas, são as únicas que nos chegam. Não existem fontes disponíveis oriundas do lado oposto. Em todos os campos da atividade humana, sobre qualquer assunto, as fontes são as mesmas. A alternativa que nos resta é a de ficar no campo das conjecturas sobre probabilidades.

O fato que originou a contenda entre os EUA e o Afeganistão foi, a priori, o atentado em solo americano, no fatídico 11 de setembro. Qualquer ação que atinja pessoas comuns, cidadãos civis, de qualquer região, indubitavelmente, é um ato terrorista. Fica a indagação se as suas prováveis causas, acima das posições religiosas ou étnicas, não seriam as político-econômicas.

A análise relativa aos alvos selecionados para os atentados, respectivamente, apontam para uma tentativa de atingir o símbolo da especulação financeira mundial: o World Trade Center, e o símbolo do poder armado: o Pentágono. O último alvo pretendido, o símbolo do poder político mundial: a Casa Branca, foi evitado a tempo, de acordo com as primeiras no-

tícias recebidas. Ainda considere-se que os alvos estavam localizados nas duas cidades mais importantes da América do Norte: New York e Washington. Não foram vistas aeronaves investirem contra a Estátua da Liberdade. Ela é o símbolo de todo o povo norte-americano, de qualquer matiz ou classe social.

Apenas a análise da anatomia física e geográfica do ato parece indicar que a intenção precípua não seria um ataque ao povo norte-americano. Seria uma desmoralização dos símbolos de um poder hegemônico da política globalizada. No entanto, apesar dessa premissa, foi uma ação de imensa brutalidade.

A resposta subsequente do Governo do Estado Ocidental Americano foi, da mesma forma, o ataque militar a um símbolo: o Taleban, seita muçulmana de característica radical, ou fundamentalista, com um braço terrorista conhecido como Al Qaeda, e cujo eixo central se situa no Afeganistão, um Estado Oriental, cujas raízes estão mais em consonância com o Oriente Médio do que com o Extremo Oriente.

É claro que existem outros grupos terroristas islâmicos como o dos Mulás, radicado na França, ou o Hamas, na fronteira Israel-Palestina. Descartamos o extremista Hesbolah, antagonista do Hamas, porque os seus atos terroristas têm sido oficialmente aceitos e validados pelo Governo estadunidense, que o con-

sidera de legítima defesa. Existem, ainda, outros grupos muçulmanos radicais atuando na Índia, no Egito e na Arábia Saudita, com nomes sobejamente conhecidos. As investigações apontaram que, dos 19 terroristas que participaram dos atentados de setembro, 15 eram sauditas e não afegãos. Entretanto, um ataque aos territórios citados, ao que parece, não seria conveniente, considerando-se, também, o fato de que não é naqueles locais que existem empecilhos para a construção, sem royalties, do famoso oleoduto em direção ao Extremo Oriente.

As conseqüências prováveis, além da eclosão dos bombardeios norte-americanos na região escolhida, poderão trazer a perene intranqüilidade no lado ocidental e o incremento ruinoso na já desgastada economia daquela gleba oriental, cujos pilares, basicamente, se assentam na área energética do petróleo, e que apresenta uma maioria populacional na faixa entre a pobreza e a extrema miséria.

Os ensaios surgidos, nos primeiros momentos após os atentados, que pareciam sinalizar um acordo para cessarem as hostilidades entre o Estado de Israel e os palestinos, desaceleraram-se rapidamente, provavelmente porque para os grandes interesses envolvidos, tanto os relativos à própria região do Oriente Médio, incluídos aí os políticos e estratégicos, quanto aqueles relativos aos lucros e ao desenvolvimento tecnológico que qualquer estado de beligerância gera, a paz não seria um bom negócio.

Em que pese a Corte Internacional solicitar ao Governo dos EUA provas concretas quanto à acusação ao Taleban, bem como a suposição de que o seu protegido Osama Bin Laden, saudita, tenha ordenado o ataque terrorista, a iniciativa norte-americana da vindita não arrefeceu. Somente meses após começariam a surgir fantásticos vídeos comprometedores, dublados ou não, e a confissão de um homem-bomba prisioneiro que, na era do controle remoto, teria tentado acender um pavio pendente do sapato. Supõe-se que teria se revirado em seu secular túmulo a querida velhinha Carochinha. A mídia ocidental, aliás, já matou e ressuscitou, varias vezes, Bin Laden.

Seria essa uma provável defesa da economia americana? Poderia sinalizar que se haveria de achar culpados externos para encobrir qualquer especulação sobre sinais de insatisfação intestina, que pudessem levar a

cooptar com terroristas alienígenas? O antraz não é uma arma bacteriológica desenvolvida pelos norte-americanos? Uma suspeição dessa ordem poderia desembocar numa crise semelhante à Recessão de 1929, quando toda a credibilidade no sistema financeiro especulativo ruiu? Ou será que desesperados suicidas tenham tido um impulso inconseqüente, e sem um fim predeterminado, puxado sobre si o peso de um gigante?

Considere-se que a primeira Guerra Santa, a dos Cruzados de Urbano II, teria sido, apenas a retomada da hegemonia comercial mundial naquela época em que o mundo conhecido se limitaria à Eurásia, e que fora conquistada pelo mundo árabe do passado (mouros). Naquele conflito, o prêmio não foi em dólares, petrodólares, ou em posições de destaque na ONU. Seria um trono imperial papal, mas contava com o financiamento dos banqueiros lombardos de então. Aquela deixou uma seqüela difícil de ser aplacada após seu término: a das Ordens de Templários de várias etnias antagônicas.

Em resumo, seria provável que a Guerra Santa de 2001, à qual estamos assistindo, estivesse menos no campo religioso ou étnico do que no econômico.

Uma Comissão da ONU emitiu documento fundamentado em pesquisas, no final do ano 2000, do qual constam números tão assustadores que se assemelham a um terrorismo financeiro. O primeiro desses dados numéricos assinala um percentual de 20% da população mundial como detentora de 87% da riqueza geral. A segunda informação é a de que, se as 225 maiores fortunas do globo doassem apenas 4% de suas posses em benefício da humanidade, poderiam alimentar, por um dia, os 1,2 bilhão de famintos do Planeta, com um montante de 13 bilhões de dólares.

A probabilidade de as causas reais repousarem nas desigualdades econômicas, bem como a de que as posteriores conseqüências possam ser ou um aumento dessas desigualdades ou uma revisão de conceitos político-econômicos, não parecem descartáveis.

Ocorrendo a primeira delas, ter-se-ia a chance da eliminação de uma boa parcela de problemas, olvidando-se a tal doação de 4%. A segunda, seria provável que só ocorresse no caso de terem-se auto-imolado como bombas circulantes aqueles 1,2 bilhão de quase mortos. 

**A mídia ocidental, aliás,
já matou e ressuscitou,
varias vezes, Bin Laden.**



Ten. Camisão ainda cadete, já com uniforme de piloto.



A SAGA DO

*Um exercício de combate aéreo
Rio de Janeiro, transformou a vida
em uma história de perícia, sofisticação
Líder de Esquadrilha de*

Luiz Fernando Freire
Editor

Numa tarde quente de dezembro, o Tenente Sérgio Camisão, líder de esquadrilha do 1º Grupo de Aviação de Caça, baseado em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, aguardava na cabeceira da pista a ordem para decolar com o seu caça Gloster Meteor e partir ao encontro da esquadrilha que já o aguardava ao largo da costa, na região compreendida entre a Restinga da Marambaia e a Ilha Grande, para um exercício de tiro real, em que o líder faria o papel de alvo na missão.

Nos minutos que antecederam a decolagem, pela cabeça do piloto passaram os planos para suas férias, que começariam dias depois. A rigidez dos exercícios e as tarefas da vida militar cederiam lugar a um merecido descanso com a família, longe da disciplina diária da base aérea. Autorizado pela torre de controle, o jato alçou vôo na direção dos companheiros que àquela altura sobrevoavam a Ilha Grande, em formação de combate, aguardando o inimigo, protagonizado pelo caça do Tenente Camisão. Em poucos minutos, passando como um raio sobre os barcos de pescadores que navegavam pela Restinga, Camisão rumou para a região determinada para o exercício que se realizaria sobre alto mar, por medida de segurança ao tráfego aéreo e naval na área.

Subindo vertiginosamente, ao alcançar 6.000 metros, os pontos negros dos outros jatos confirmavam a presença da esquadrilha no Teatro das Operações. Logo que os jatos toma-

ram a posição definida para o exercício, Camisão soltou o alvo de nylon que rebocava e que serviria de objetivo para o tiro real. A emoção, que só ao piloto de caça é concedida, na antecâmara do momento do combate real, tomou conta dos sentidos do piloto, que agora observava as manobras dos jatos que de diversos ângulos cruzavam o seu caminho. Como flechas prateadas, tão próximas que facilmente podiam ser identificadas pelas matrículas pintadas em suas alongadas fuselagens, os pilotos, curvados sobre os comandos, faziam do exercício quase que um ensaio de ballet no espaço. Em dado momento, o Tenente Camisão, ao tentar corrigir pelo rádio uma aproximação errada de um dos alas (avião que voa ao lado do líder da esquadrilha), verificou que o mesmo não funcionava. Um rápido olhar no painel de instrumentos acusou imediatamente um defeito na parte elétrica do avião. Camisão, seguindo as regras estabelecidas para estas ocasiões, tentou abandonar o exercício, mas como os outros companheiros não perceberam a sua indicação de manobra evasiva (certamente pela pouca inclinação nas curvas, em razão do reboque do alvo), decidiu manter o curso por mais alguns segundos. Subitamente, quando ainda pensava em como resolver o problema do rádio, foi surpreendido por uma violenta e brusca queda de velocidade, ao mesmo tempo que um silêncio inesperado indicava que as duas turbinas do jato haviam apagado. Aquela ave de aço e alumínio

Caça a Jacto Caiu no Mar

**Salvou-se o piloto do 1.º
GC em barco salva-vida**

Um avião a jacto do 1.º Grupo de Caça, da Base Aérea de Santa Cruz, realizava, ontem, exercícios de tiro aéreo, sobrevoando a Restinga de Marambaia, pilotado pelo tenente Camisão, quando, em determinado momento, caiu ao mar, na ponta leste da Ilha Grande.

Recorte do jornal "O Globo"
noticiando o acidente.



E UM PILOTO

*simulado, ao largo da costa do
a do então Tenente Sérgio Camisão
imento e bravura, digna de um
Força Aérea Brasileira.*

que momentos antes dominava os céus transformara-se em um corpo ferido, que apenas sustentado por sua aerodinâmica, em incrível velocidade, despenca-va para a imensidão do mar azul escuro pelo entarde- cer. Os nervos do piloto reagiram prontamente, quan- do os seus anos de treinamento começaram a ser pos- tos à prova. Isolado em sua carlinga, a mais de 5.500 metros de altitude e distante 20 milhas da costa, Ca- misão não tinha nem mesmo tempo para ter medo.

Como em um fil- me, não só o sol ameaçava desaparecer no

horizonte, como à frente do piloto, em vertiginosa perda de altitude, formava-se uma tempestade tropical. Com o escurecer da tarde e o mau tempo que se armava, com a visibilidade alta- mente prejudicada por estes dois fatores, Camisão descarta a idéia de acionar o assento ejetor e saltar de pára-quedas, abandonando o avião. A tal distân- cia da costa e da base de onde poderia vir o socorro, difícil seria a sua localização na escuridão da noite, em alto mar. Resolve então dirigir o planeio do jato na direção da costa, onde tentaria pousar numa praia, quando o seu rádio inesperadamente volta a funcio- nar por alguns momentos, suficientes para que o pi- loto acuse a emergência e coloque os seus compa- nheiros a par de sua decisão de tentar alcançar um local de pouso. Encorajado pela sorte do rádio ter permitido que sua dificuldade fosse transmitida à es- quadilha, e certo de que o Serviço de Busca e Salva-



mento já seria alertado, o piloto preparou-se para ten- tar o pouso numa praia que se aproximava. Um dos caças abandona a esquadrilha e acompanha o proce- dimento de pouso voando ao lado de Camisão, que sente o conforto de ter um companheiro que, como um ala, permanece ao seu lado. Camisão ejeta a bo- lha de plexi-glass da carlinga, corta as torneiras de combustível, desliga todos os interruptores capazes de causar centelhas e conseqüente explosão, abre o oxigênio para Puro, aperta as correias de segurança dos ombros, afivela o cinto, observa a conexão do bote inflável no seu salva-vidas e abaixa sua cadeira até o ponto máximo. Em sua rota de rápida descida, de repente aparecem dois aviões comerciais, que o obrigam a mergulhar para evitar uma possível coli- são, perdendo na manobra, uma altura preciosa que o impediria de chegar à costa. O jato não planaria até

a praia. Sua altitude não permite mais que o piloto salte de pára-quedas, e a única alternativa passa a ser o pouso no mar. Num relance, Cami- são divisa uma pequena enseada que vai tentar alcançar, na Ilha Gran- de. Mentalmente, o piloto rememora as

condições que devem ser observadas para um pouso n'água: nariz do avião para cima, cauda baixa, todo o flap arriado. Uma última olhada no painel indica a velocidade de 110 nós no momento do pouso. A su- perfície do mar passa rapidamente e o jato toca pri- meiro com a cauda na água. Camisão sente o choque na mão que segura os comandos do pássaro ferido, que em seguida bate com o tanque central e afocinha violentamente na água, estraçalhando-se num louco e brusco rodopio devido ao desprendimento de uma das asas. Em seguida, o caça todo partido e desequi- librado, pela perda da asa, começa a afundar. O pilo- to tenta levantar-se de sua cadeira, com a água en- trando pelo espaço da cabine. Tem que agir rápido, mas com calma, para não morrer. Consegue soltar as correias que o prendem à cabine e ao pára-quedas não utilizado e, com um puxão mais brusco, conse-

gue abandonar o caça no último momento antes que ele desabasse para o fundo. Como uma bolha, Camisão chega à superfície, acompanhado por um dos tanques de combustível que com ele emerge. Com enorme dor no corpo, especialmente nas costas, o piloto consegue inflar o seu colete salva-vidas e o bote amarelo de borracha. O caça que acompanhava o pouso dá um rasante, balança as asas e parte célere no rumo da Base Aérea de Santa Cruz. Camisão tenta subir no bote, e não consegue. A dor nas costas é quase insuportável, e o piloto não sente as pernas. Num esforço sobre-humano, consegue enfiar a borda do bote em baixo de sua cintura e, num único movimento, joga meio corpo para dentro do bote. O instinto de sobrevivência e a determinação de salvar-se não deixam Camisão perceber que tem as duas mãos fraturadas, duas costelas, o cóccix e a clavícula também quebradas, os músculos das costas rompidos, a coluna vertebral quebrada em cinco lugares e dois cortes na cabeça, onde levaria 75 e 45 pontos. Suas pernas ficaram inertes, para fora das bordas do bote, e o piloto lembrava-se dos tubarões que freqüentavam os arredores da Ilha Grande. Não há nada a fazer. Só esperar pelo socorro e rezar para que ele chegasse logo. Passa-se a primeira hora e nada. A segunda, a terceira, e a noite escura e a chuva parecem querer condenar o piloto à morte. Camisão desmaia diversas vezes, de cansaço, de dor. Em nenhum momento perde a confiança de que se salvará. Sua determinação de viver é maior do que a gravidade do acidente. Entre o momento do pouso n'água e as primeiras

horas no mar, o ala que o havia acompanhado aterrissa em Santa Cruz. O também líder de esquadrilha, Tenente Krukovski, grande amigo de Camisão, resolve não esperar que o Serviço de Buscas da Força Aérea saia à procura do companheiro. Convoca o também Tenente Bernardes e, sem autorização, decola em um pequeno avião Fairchild PT-19, voltando ao local do acidente, em busca do amigo acidentado. Não conseguindo encontrá-lo, aterrissa em uma praia na Ilha Grande, lá deixando o Tenente Bernardes na expectativa de o corpo do piloto vir a dar na praia. De volta a Santa Cruz, Krukovski, ao pousar, é preso pelo comandante da Base Aérea. No mar, Camisão já se encontra à deriva há mais de cinco horas. As últimas forças ameaçam abandoná-lo. De repente, um som na escuridão. O barulho de um motor de barco. Um pescueiro, o Nossa Senhora do Socorro, aproxima-se, trazendo a mão salvadora que arranca o piloto das garras do mar e delicadamente o coloca no tombadilho do barco. Os primeiros momentos após ser salvo são uma mistura de felicidade e agonia, pela constatação da dura realidade. O Tenente Camisão não sentia mais as pernas e sabia que, possivelmente, ficaria paralítico pelo resto da vida. A bordo do pescueiro, é o próprio piloto que, consciente de seus ferimentos, orienta não só a forma como deveria ser retirado de dentro d'água, como também deveria ser transportado ao deixar o barco, na enseada do Abraão, na Ilha Grande. Desembarcando, foi atendido em estado de choque na enfermaria do presídio da ilha, sendo necessário aplicar uma injeção de Coramina



Tenente Camisão, ao centro, à esquerda, ladeado por seus colegas, Picorelli, Milton e Kosky-Base Aérea de Santa Cruz, RJ, 1957/8.

em seu coração, que ameaçava parar. Por volta da meia-noite, o Tenente Camisão é transportado de lancha, amarrado numa porta de madeira, para mantê-lo imobilizado, até um hospital em Itacuruçá. De manhã, uma ambulância da Força Aérea veio finalmente buscá-lo, levando-o para o Hospital da Aeronáutica, no Galeão. Depois de seguidos exames, a avaliação mais dura: não somente o piloto permaneceria engessado por cinco meses, como provavelmente não voltaria mais a andar. Começaria aí uma nova prova para o Líder de Esquadrilha Sérgio Camisão. Decidido a não se entregar à fatalidade, o piloto foi removido para os Estados Unidos, onde, aos cuidados do cirurgião, Dr. Otto

Coronel Sérgio Camisão e a elegante bengala que usa até os dias de hoje, junto a um Gloster Meteor no Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, RJ.

Franke, ficou internado no Massachusetts General Hospital, durante um ano e três meses. Os penosos exercícios de recuperação, levados ao extremo nível de dedicação, começaram a dar os seus quase que inesperados resultados. Primeiro, em cadeira de rodas e, depois de meses em muletas, até mesmo contrariando todas as perspectivas médicas, o piloto Sérgio Camisão retornava ao Brasil temperado pelo sofrimento, mas andando, auxiliado apenas por uma bengala. Chegando ao Rio, logo procurou o que fazer, matriculando-se em um curso na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, curso este que terminou com brilho. No entanto, o então já Tenente-Coronel Camisão, reformado pela Força Aérea, não havia vencido sua batalha final. Efeitos colaterais não identificados, mesmo nos Estados Unidos, começaram a aparecer. Inicialmente, apenas algumas manifestações de falta de sensibilidade nos braços e nas pernas. Em alguns poucos meses, Camisão viu-se de novo paralisado e impossibilitado de se locomover. De novo retornou aos Estados Unidos, desta vez diretamente para Nova York, internando-se no Institute of Physical Medicine Rehabilitation, no New York University Hospital. Chegando a Nova York, inteiramente sem movimentos, Camisão retomou o tratamento começando da estaca zero. Novos exames identificaram novas e graves seqüelas do acidente. Mais uma vez, a força de vontade de Sérgio Camisão seria o seu co-piloto, no árduo, sofrido e sem garantia de sucesso, caminho de volta. No hospital, o piloto encontra um quadro desolador, com dezenas de veteranos da Guerra do Vietnã em tratamento de recuperação. Casos desesperadores, de perda definitiva dos membros, e exemplos de heroísmo eram parte do cotidiano do brasileiro que, em solo americano, também lutava por sua vida. É aberto um concurso de



desenho no hospital, como estímulo a uma atividade para os internos. Quem vence o concurso? O Comandante Sérgio Camisão, que recebe o prêmio entregue pelo Presidente Kennedy, que visitava o hospital. Durante três anos Camisão permaneceu internado em tratamento, melhorando pouco a pouco, superando-se nos exercícios, escapando do hospital com outros internos, ajudado por enfermeiras, em memoráveis noites pelos bares de Nova York, onde o grupo chamava atenção pela quantidade de muletas que portava. Camisão via chegar o dia que jurara perseguir: voltar ao Brasil, andando, por seus próprios meios, abandonando de vez a cadeira de rodas que havia sido sua permanente companhia durante tanto tempo. E assim foi. Na primavera de 1965, desembarcava no Rio, somente com a elegante bengala que até hoje o acompanha, o já então Coronel Sérgio Camisão, Líder de Esquadrilha do 1º Grupo de Aviação de Caça, que honra a Força Aérea Brasileira, pela determinação, pelo caráter, pelo estoicismo e pela bravura com que desempenhou suas missões, especialmente a mais importante de todas elas, que foi recuperar e devolver a si mesmo o usufruto de sua própria vida. ✈

(Artigo extraído da Revista VENTURA, n.º 24, 1998)



*“A sabedoria
consiste na
antecipação das
conseqüências.”*

Norman Cousins

Investimentos A importância

*Brig. Eng. Francisco Moacir
F. Mesquita*

Quem viaja pelo Brasil tem constatado uma mudança significativa nas instalações aeroportuárias. São aeroportos novos, modernos, com tecnologia de ponta e capazes de oferecer excelentes níveis de serviço aos usuários.

A partir de 1990, com o crescimento da demanda e a entrada em serviço de novas aeronaves, surgiu a necessidade de aumentar a capacidade da infra-estrutura aeroportuária, quer construindo e ampliando pistas de pouso e pátios de estacionamento de aeronaves, quer implantando ou expandindo os terminais de passageiros.

Podemos registrar neste período, dentre várias outras obras importantes, a construção dos novos aeroportos de Rio Branco (AC) e de Palmas (TO), a construção e ampliação de Terminais de Passageiros nos Aeroportos de Belém (PA), Galeão (RJ), São Luís (MA), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS). Afinal, de onde vêm os recursos financeiros necessários à concretização desses investimentos?

A quase totalidade dos recur-

sos aplicados origina-se do Adicional de Tarifas Aeroportuárias, conhecido como ATAERO.

Desde 1990, o Tesouro Nacional praticamente não tem colocado recursos no Orçamento da Aeronáutica destinados a investimentos em aeroportos.

Bem, mas o que é o ATAERO?

O ATAERO é um adicional aplicado sobre as tarifas da infra-estrutura aeronáutica, que engloba as tarifas aeroportuárias e as tarifas de proteção ao voo.

Este adicional foi criado por Lei no final do ano de 1989 e é a principal fonte de investimentos da infra-estrutura aeroportuária e de proteção ao voo.

O adicional fixado foi de 50%. Assim, de cada R\$3,00 (três reais) arrecadados, R\$2,00 (dois reais) correspondem ao valor efetivo da tarifa, e R\$1,00 (um real) ao ATAERO, ou seja, o ATAERO representa 1/3 de todo o faturamento.

Quem contribui para a arrecadação do ATAERO?

Todos os usuários que usam a Infra-estrutura Aeroportuária e de Proteção ao Voo e pagam tarifa. A tarifa corresponde à contrapartida pelos serviços prestados.

Estes usuários incluem os passageiros, as empresas operadoras de aeronaves, os proprietários de aeronaves e os importadores e exportadores que utilizam



*Aeroporto
Salgado
Filho – Porto
Alegre (RS).
Terminal de
Passageiros
construído
com recursos
do ATAERO
aeroportuário.*



em Aeroportos do ATAERO

“Os leões têm muita força, mas ela seria inútil se a natureza não lhes tivesse dado olhos.”

Montesquieu

os serviços dos terminais de carga da INFRAERO.

Os passageiros pagam a tarifa de embarque, correspondente à utilização dos terminais de passageiros dos aeroportos.

Os exploradores e proprietários de aeronaves pagam as tarifas de pouso e permanência, pela utilização dos sistemas de pistas e pátios dos aeroportos, bem como as tarifas de proteção ao vôo, correspondentes à utilização dos serviços de navegação em rota e em área terminal dos aeroportos. Os importadores e exportadores pagam as chamadas tarifas de carga, referentes aos serviços de armazenagem e capatazia prestados nos terminais de carga da INFRAERO.

O ATAERO é, portanto, recolhido dos usuários que utilizam a Infra-estrutura Aeroportuária e de Proteção ao Vôo, sendo gerado e aplicado no próprio sistema. Logo, é um sistema auto-sustentável.

Como é feita a divisão dos recursos arrecadados através do ATAERO aeroportuário?

No ano de 2000, a arrecadação do ATAERO aeroportuário foi da ordem de 330 milhões de reais.

A destinação desses recursos é fixada em Lei, cabendo 80% aos

aeródromos de interesse federal e 20% aos aeródromos de interesse estadual ou regional.

O Brasil possui a segunda maior rede de aeródromos do mundo, só superada pela rede norte-americana; e o número atual de aeródromos públicos supera a casa dos 750.

Quanto à gestão dos aeródromos, 66 são administrados pela INFRAERO, cerca de 300 estão com os Estados e Municípios, e o restante, com o Comando da Aeronáutica.

Os aeródromos de interesse federal englobam os administrados pela INFRAERO e pelo Comando da Aeronáutica. Os aeródromos de interesse estadual ou regional são

aqueles constantes dos Planos Aeroviários Estaduais, que são documentos de macroplanejamento elaborados através da parceria dos Estados com o Departamento de Aviação Civil (DAC).

Os 66 aeroportos administrados pela INFRAERO respondem por 97% do tráfego regular de passageiros e por 99% da arrecadação das tarifas aeroportuárias.

Os 20% relativos à arrecadação do ATAERO aeroportuário constituem o suporte financeiro do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), gerenciado pelo DAC, que atende aos aeródromos de interesse estadual e regional.

O PROFAA atende, através



Aeroporto de Caçador (SC) – Construído com recursos do PROFAA, cujo suporte financeiro é o ATAERO aeroportuário.

de critérios técnicos preestabelecidos, as prioridades de investimentos emanadas dos Estados. A execução dos empreendimentos é realizada através da celebração de convênios com os Estados, cabendo a estes entrarem com uma contrapartida, conforme o estabelecido na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Até o presente, o PROFAA proporcionou a execução de obras de implantação e reforma em 156 aeródromos, possibilitando uma maior integração entre as cidades do interior e os aeroportos principais, geralmente localizados nas capitais.

Qual o futuro do ATAERO?

Uma das prioridades do Governo é a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que se constituirá no órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil e que será vinculada ao Ministério da Defesa.

A propósito, o Governo enviou ao Congresso em novembro de 2000, uma Proposta de Lei para a criação da ANAC.

No início desta legislatura, foi constituída uma Comissão Especial da Câmara dos Deputados para cuidar da matéria.

Após promover várias audiências públicas, ouvindo diversos segmentos da Aviação Civil, o Relator da Comissão preparou o seu Relatório Final, em setembro, do qual constava a extinção gradativa do ATAERO, que seria definitivamente sepultado em 2006.

O Governo, através de mensagem enviada ao Congresso em 20 de novembro de 2001, solicitou a retirada da matéria da pauta.

Cumprir destacar que o Governo tem demonstrado interesse na manutenção do ATAERO, tendo sido esta intenção manifestada publicamente pelo Ministro da Defesa, por ocasião da inauguração do novo Terminal de Passageiros do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre.

Quais as conseqüências de uma eventual extinção do ATAERO?

Atualmente, a única fonte re-

gular de investimentos para aplicação na Infra-estrutura Aeroportuária e de Proteção ao Voo é o ATAERO.

O ATAERO é cobrado dos próprios usuários da Aviação Civil, e tem destinação específica fixada em Lei.

Com a sua eventual extinção, haverá necessidade de se buscar outras fontes para suportar este pesado ônus.

Durante a discussão do Projeto de Lei de criação da ANAC no Congresso, cogitou-se a hipótese de que tais investimentos voltassem a ser obtidos do Tesouro Nacional.

Evidentemente, seria uma alternativa em que todos os contribuintes dariam o seu quinhão para o desenvolvimento da Infra-estrutura Aeroportuária, onerando o Orçamento da União. Assim, os investimentos para a Aviação Civil passariam a concorrer com as demandas necessárias na área social, em flagrante desvantagem, considerando a realidade do país.

Por sua vez, a ocorrência ou a ausência de recursos para investimentos na Infra-estrutura, iria causar, em pouco tempo, uma degradação total do sistema.

Sem infra-estrutura adequada e sem possibilidades de ampliação por falta de investimentos, as empresas aéreas terão dificuldades de manter as linhas atuais e ampliar a sua malha, com incalculáveis prejuízos para os usuários do transporte aéreo e para o desenvolvimento sócio-econômico do país. ✈



O GOL

Armando Nogueira
Jornalista



Um amigo me telefona, cedinho, para insistir na reação do primeiro momento: gostaria de ver Pelé fazer o milésimo gol, mas preferia que não fosse de pênalti porque, de pênalti, não teve muita graça.

Assim também chegara a pensar o próprio Pelé, antes de ver a bola morrer (ou nascer) no fundo da rede. Tanto que ameaçou refugar, coerente com afirmações anteriores de que se lhe tocasse encerrar o balanço com gol de pênalti, passaria a bola a outro jogador.

E, no entanto, na hora de fazer o gol-símbolo de sua vida, Pelé não poderia merecer do futebol distinção maior: o estádio imenso, o silêncio musical da multidão, a corte de parceiros e rivais em torno dele, imóveis; a bola, proibida de todos, a seus pés – e uma eternidade para chutá-la, pois só aí a lei do futebol oferece o privilégio de estender indefinidamente o jogo até que se cumpra de todo o ritual do pênalti.

O gol de ação, o gol de movimento – esse, Pelé já fez 999 vezes, chutando bolas suadas, bolas amadas, bolas sangrentas, bolas mortas, bolas vívidas, divididas.

O gol dos deuses, bola no peito, três dribles verticais, um chute mortal – Pelé já fez tantos que perdi a conta.

O gol dos meninos, quantos Pelé já não fez, driblando defesas inteiras?

O gol dos espertos? Pelé já fez: um dia, num cór-

ner, enlaçou o braço no braço de um beque e gritou, em desespero: – Está me agarrando! O árbitro marcou pênalti, Pelé chutou e fez o gol.

O gol dos sonsos, Pelé também já fez, capengando, de mentirinha, na meia-lua, e logo surgindo na pequena área, encontro marcado com a bola, antes do córner, antes do jogo, muito antes de tudo e de todos.

Faltava-lhe, porém, fazer o gol feito, que é o gol da multidão, o gol de todos os testemunhos, o gol que ninguém no estádio, por descuido ou infortúnio, deixasse de ver, florescendo de seus pés mimados.

Era preciso, sim, o cerimonial de um pênalti para nos compensar de todos os gols bonitos que ele fez nesse milhar e que nos escaparam na vertigem da ação coletiva.

Louvado seja o pênalti que não castiga – abençoa: quando Pelé, no fundo da rede, beijou mil vezes a bola do seu gol-símbolo, o estádio viveu um instante de libertação – e Pelé, mais um de consagração. Éramos, ali, uma doce multidão de crianças, abraçando a bola sem fim dos nossos devaneios.

Nunca, que eu saiba, a multidão participou tanto de um gol, pesadelo e sonho de Pelé – e de todos nós.

Que dele seja a bola que renasceu com ele, no instante de um gol-sacramento.

Esclarecendo dúvidas sobre a Terapia de Reposição Hormonal

Mario do Nascimento Saraiva
Cel. Méd. Aer. RR

**Desde o direito de votar, a maior conquista da mulher
foi o direito de fazer reposição hormonal.**

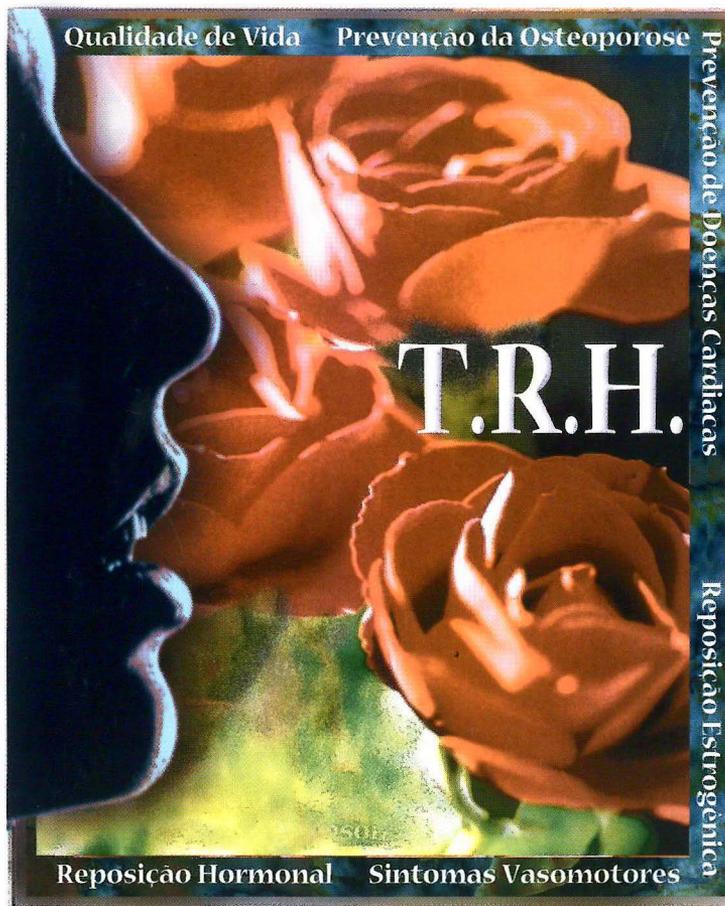
Um pouco de História

Ao longo dos séculos, a vida média da mulher tem aumentado consideravelmente. No Império Romano, a expectativa de vida de uma mulher, ao nascer, era de 25 anos. Hoje, é de aproximadamente 75 anos.

A constatação feita permite-nos afirmar que, atualmente, as mulheres passam 1/3 (um terço) de suas vidas no período do climatério.

A primeira descrição do climatério, como síndrome, é antiga, e coube a um médico francês, De Gardane, fazê-la em 1816. Por esse motivo, durante algum tempo, referiu-se à menopausa como Doença Francesa.

Desde logo, iniciou-se a busca de um tratamento que eliminasse os desagradáveis sintomas climáticos. As primeiras tentativas terapêuticas foram feitas utilizando-se o extrato de tecido ovariano e o ovário em pó (Marie Bant).



Em 1923, Allen e Doisy isolaram os estrogênios em ovário de porca, e eles começaram a ser comercializados já em 1926.

Em 1931, isolou-se o estrogênio em urina de éguas prenhas e, em 1938, foram desenvolvidos os estrogênios sintéticos.

A partir da década de 1960, principalmente nos anos 70 e 80, a T.R.H. deslançou como tratamento da síndrome climática.

Hoje, com o aumento da expectativa de vida devemos, por todos os modos, procurar proporcionar para as mulheres a

melhor qualidade de vida.

Um dos fatores que, de modo marcante, contribui para a obtenção dessa melhor qualidade de vida é, sem dúvida, pelos motivos que serão vistos na seqüência, a T.R.H.

No entanto, alguns fantasmas pairam sobre a T.R.H., e esperamos exorcizá-los com o que relatamos a seguir:



O que é T.R.H.?

Na acepção do termo, T.R.H. é a substituição medicamentosa dos hormônios que o organismo parou de produzir. Assim, apenas o tratamento da síndrome do climatério utilizando estrogênio e progesterona seria reposição hormonal.

Há, por diferentes situações clínicas, um razoável número de mulheres que tem contra-indicações ao uso de estrogênio, dentre as quais destacamos:

- 1 - Câncer de mama;
- 2 - Outras neoplasias estrogênio dependentes;
- 3 - Sangramento genital excessivo;
- 4 - Tromboflebite aguda;
- 5 - Outras doenças trombóticas;
- 6 - Hipersensibilidade medicamentosa.

Devemos ressaltar que a contra-indicação quanto ao uso de estrogênios não significa contra-indicação ao tratamento da síndrome climatérica.

O arsenal medicamentoso de que hoje dispomos nos propicia utilizar as alternativas terapêuticas que melhor se adequem a cada paciente.

Os principais princípios ativos que podem ser utilizados como alternativa ao estrogênio são:

- 1 - TIBOLONA;
- 2 - SERMS (moduladores seletivos dos receptores hormonais);
- 4 - VERALIPRIDA;
- 5 - FLAVONÓIDES;
- 6 - FITOHORMÔNIOS;
- 7 - ANDROGÊNIOS.

Por que fazer a T.R.H.?

Uma série de sintomas que ocorre, a curto e a longo prazo, com intensidade variável de mulher para mulher, é causada pela deficiência dos hormônios sexuais. Os principais são:

- 1 - Ondas de calor, suores noturnos, insônia, irritabilidade, estados depressivos;
- 2 - Maior incidência de doença de Alzheimer, perda de memória e outras alterações cognitivas;
- 3 - Maior risco de degeneração macular senil, cuja evolução leva à cegueira;
- 4 - Diminuição da massa óssea, levando à osteoporose e, como conseqüência, a um maior número de fraturas do quadril e da coluna, que são causas de perda da independência. Também como con-

seqüência da osteoporose há a perda dos dentes;

5 - Maior ocorrência de doenças cardiovasculares, principalmente a arteriosclerose, o infarto do miocárdio e o acidente vascular cerebral;

6 - Alteração do metabolismo lipídico, um aumento do colesterol total e do LDL (mau colesterol) e diminuição do HDL (bom colesterol);

7 - Atrofia genital, levando ao ressecamento e à falta de lubrificação da mucosa vaginal, que são causas de dor e desconforto nas relações sexuais, diminuição da libido;

8 - Maior incidência de infecção urinária de repetição e de incontinência urinária de esforço.

A reposição hormonal age eliminando ou diminuindo a ocorrência de todos esses fatores.



Quando começar a T.R.H.?

O início do tratamento não é em função da idade e sim do começo de deficiência da secreção gonadal, logo, devemos iniciar a T.R.H. assim que surjam os primeiros sintomas, ou detectemos, em um exame de rotina, sinais de deficiência na atividade hormonal.

Antes de iniciar a T.R.H., alguns exames devem ser realizados:

- 1 - Preventivo;
- 2 - Mamografia;
- 3 - Ultra-sonografia transvaginal;
- 4 - Densitometria óssea;
- 5 - Dosagens hormonais;
- 6 - Estudo do metabolismo lipídico.

Nem sempre há necessidade de realização de todos esses exames. Cabe a seu ginecologista determinar quais os necessários. Evidentemente, outros que não os listados podem ser indicados, como, por exemplo, a vídeohisteroscopia.

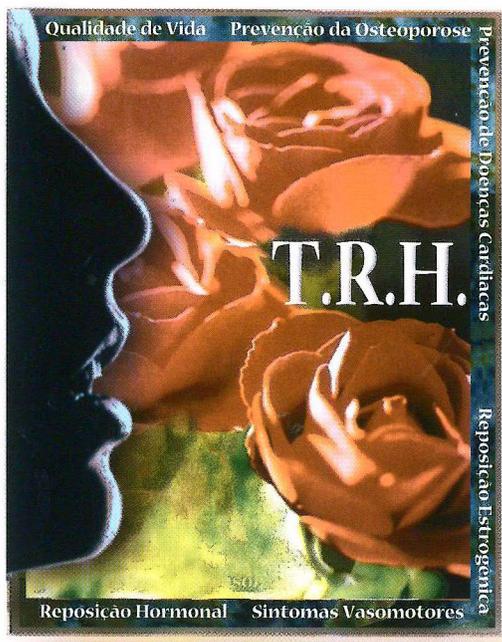
Qual a melhor T.R.H.?

Como já vimos, o ideal seria o uso do estrogênio, porém, nos casos de sua contra-indicação, caberá a seu ginecologista determinar o melhor substituto, que variará de paciente para paciente, em função do quadro clínico.

O ideal seria um substituto que possuísse o seguinte perfil:

- 1 - Ação sobre o útero: negativa;
- 2 - Ação sobre a mama: negativa;
- 3 - Ação sobre a vagina: positiva;
- 4 - Ação sobre o sistema cardiovascular: positiva;
- 5 - Ação sobre o metabolismo ósseo: positiva;
- 6 - Ação sobre o metabolismo lipídico: positiva;
- 7 - Ação sobre os sintomas vasomotores: positiva;
- 8 - Ação sobre os sintomas urinários: positiva.

Não temos ainda à disposição um medicamento com essas características. Os substitutos disponíveis têm ação variável em cada um dos sintomas, por isso,



é função do seu ginecologista fazer a escolha da melhor opção terapêutica na condução de sua T.R.H.

É importante ressaltar que a T.R.H. é sempre individualizada, e varia de paciente para paciente. Nem sempre o que é bom para sua amiga é bom para você. Características clínicas e pessoais é que determinarão o tratamento a ser realizado.

Qual a melhor via de Administração do Medicamento?

Não tem importância clínica a via a ser escolhida. Todas são aceitáveis.

A não ser nos casos em que uma determinada via tenha contra-indicação, por exemplo, pacientes com pele muito oleosa ou com hipersensibilidade aos adesivos transdérmicos, quando esses devem ser evitados. A escolha sobre a via de administração sempre deve ser decidida de comum acordo entre o médico e a paciente.

As vias de administração hoje disponíveis são:

- 1 - Comprimidos por via oral;
- 2 - Comprimidos, óvulos e cremes vaginais;
- 3 - Cremes cutâneos;
- 4 - Adesivos transdérmicos;
- 5 - Injeções intra-musculares;
- 6 - Implantes subcutâneos;
- 7 - Spray nasal.

Por quanto tempo fazer T.R.H.?

Não há ainda um conceito estabelecido em termos cronológicos absolutos. As mulheres que fazem o seu exame ginecológico de rotina, anualmente, e se mantiverem com os exames citados anteriormente dentro dos limites aceitáveis, e se não surgir qualquer outra intercorrência clínica que leve à suspensão ou mudança do esquema terapêutico, poderão fazer a T.R.H. por anos.

T.R.H. engorda?

Essa é uma preocupação constante e um dos mo-



tivos de resistência de muitas mulheres em fazerem T.R.H. No entanto, carece de substrato científico.

Estudos duplo cegos, com placebo, constataram que o peso médio não foi significativamente alterado após 12 meses de tratamento. Em 80% das mulheres não houve alteração de peso; em 10% houve ganho ponderal; e, nos 10% restantes, houve diminuição do peso.

Para o estudo apresentado, a variação considerada normal do peso foi 5% a partir do peso inicial.

T.R.H. é causa de Câncer?

Vamos dividir essa pergunta em duas:

a) T.R.H. é causa de Câncer de Mama?

Estudos randomizados em pacientes de alto risco para Câncer de Mama, com uma das séries fazendo T.R.H. e outra não, por um período de 5 anos, não mostraram aumento na incidência do Câncer de Mama no grupo que fez T.R.H.

Hoje, alguns dos medicamentos utilizados na hormonoterapia, para o tratamento do Câncer de Mama, podem ser utilizados como alternativa terapêutica da T.R.H.

É o exemplo dos SERMS.

b) T.R.H. é causa de Câncer de Endométrio?

Se a T.R.H. for realizada apenas com o estrogênio haverá um aumento, com significância estatística, na incidência do Câncer de Endométrio. Porém, se for adicionada a progesterona, 10 dias por mês, a incidência do Câncer de Endométrio passa a ser, exatamente, a mesma, quer se faça ou não T.R.H.

Logo, as pacientes com útero, que forem fazer T.R.H., obrigatoriamente terão que fazê-lo com estrogênio e progesterona.

A T.R.H. tem efeito protetor sobre o sistema cardiovascular?

Recentemente, a imprensa noticiou que a T.R.H. não teria efeito protetor sobre o sistema cardiovascular.

Essas notícias surgiram com a publicação de dois estudos norte-americanos: HERS e ERA, que constataram que, em mulheres com doenças cardíacas, a T.R.H. não alteraria favoravelmente o prognóstico.

Veja bem: são pacientes que já têm doença prévia ao tratamento.

Um dos objetivos da T.R.H. é o efeito protetor cardiovascular das mulheres que não são portadoras de doença cardíaca-coronariana.

Assim podemos afirmar que a T.R.H. não tem efeito na proteção secundária; porém, o seu efeito protetor na prevenção primária das doenças cardiovasculares é marcante.

Fazendo a T.R.H. eu vou voltar a menstruar?

É uma possibilidade concreta e depende de:

- 1 - Esquema hormonal a ser empregado;
- 2 - Tempo decorrido da menopausa;
- 3 - Como encontra-se o endométrio avaliado pela ultra-sonografia ou pela videohisteroscopia.

No entanto, o efeito mais indesejável, causa de interrupção do tratamento ou de substituição por um esquema alternativo, é a presença de sangramento irregular ou excessivo.

Fazendo T.R.H. poderei ter alguma alteração nas mamas?

Sim. É razoavelmente freqüente a queixa de dor e turgência mamária ao iniciar o tratamento. A partir do 3º mês, esses sintomas tendem a ser mínimos, e raramente são causas de interrupção ou de mudanças no sistema de T.R.H.

Cabe a seu ginecologista conduzir a sua T.R.H. com o esquema que lhe for mais recomendável.

O tema não se esgota por aqui, mas creio ter deixado claro que:

- 1 - A T.R.H., se conduzida dentro das indicações técnicas, possui benefícios que, em muito, superam eventuais óbices;
- 2 - Existem contra-indicações que obrigatoriamente têm que ser obedecidas;
- 3 - Situações clínicas especiais exigem alternativas terapêuticas que variarão caso a caso;
- 4 - Seja qual for a situação, existirá uma alternativa terapêutica para o seu caso;
- 5 - A última palavra deve ser sempre do seu ginecologista. Apenas ele possui o conhecimento completo do seu quadro clínico.



A CRIAÇÃO DO ESTADO PALESTINO

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. RR

Sob o manto da luta contra o terrorismo, tomará forma, substancialmente, a contraposição ao islamismo radical, com intensidade e determinação de propósitos...

No dia 11 de setembro do ano passado, o mundo inteiro assistiu, estupefato, aos atentados terroristas perpetrados, simultaneamente, por fanáticos muçulmanos, às cidades de Washington e New York, acarretando, em conseqüência, uma enorme transformação na ordem internacional, até então, vigente.

Analisando, acuradamente, a atual dinâmica mundial, percebe-se como muito provável, que o novo ordenamento que venha a emergir deste instigante processo, tenha as seguintes características: em primeiro lugar, os Estados Unidos terão, finalmente, encontrado um adequado substituto para a Guerra Fria, com capacidade para ordenar suas prioridades, articular suas políticas e projetar um referencial de coerência sobre a ação de sua burocracia. Sob o manto da luta contra o terrorismo, tomará forma, substancialmente, a contraposição ao islamismo radical, com intensidade e determinação de propósitos similares às que tiveram a contenção ao comunismo, em nível mundial. A consciência ideológica, com relação a este novo e singular inimigo, permitirá uma confrontação de valores de calibre similar à dicotomia capitalismo-comunismo.

Em segundo lugar, presenciaremos um renascimento da presidência imperial dos Estados Unidos.

A mesma é expressão de períodos em que o povo norte-americano percebe que está submetido a graves ameaças forâneas. A essência desse novo inimigo, capaz de golpear em qualquer momento, em qualquer lugar, e pelos meios mais terríveis, determina um tal nível de insegurança nas psiques estadunidenses, que exigirá, conseqüentemente, uma presidência forte e carismática. Isso, evidentemente, inverterá a correlação de poder que, desde 1965, havia prevalecido entre o Congresso e a Casa Branca, beneficiando, claramente, o poder executivo. Por outro lado, surgirá uma nova correlação entre os direitos civis e os imperativos da segurança nacional, existente desde o início dos anos setenta, do século passado, brindando cabal preeminência ao segundo, em face das atuais circunstâncias.

Em terceiro lugar, determinará o renascimento do Estado e um esmaecimento proporcional do mercado. Os gastos em material de defesa, os imperativos da segurança, as exigências de voltar a pôr em marcha uma economia mundial em nítida recessão e a necessidade de obsequiar uma malha de sustentação social a um acentuado desemprego correspondem a objetivos aos quais somente podem responder os Estados.

O pacote de 130 bilhões de dólares, provido pelo

A essência desse novo inimigo, capaz de golpear em qualquer momento, determina um tal nível de insegurança nas psiques...



...a inovação tecnológica
passará do âmbito da
economia produtiva ao da
segurança e defesa.



Governo estadunidense para socorrer a economia do país, após o atentado às torres gêmeas do World Trade Center, é mera expressão desta nova realidade. Por sua vez, as limitações à livre circulação de bens e pessoas, determinadas pelas exigências de segurança, frearão a força expansiva do comércio mundial. O predomínio, que, durante esta última década, evidenciou o setor privado sobre o setor público, se inverterá, e a inovação tecnológica passará do âmbito da economia produtiva ao da segurança e defesa.

Em quarto lugar, a Rússia incorporar-se-á ao Ocidente, reivindicando a condição europeia de sua matriz eslava e buscando encontrar um espaço na União Europeia e na Organização do Tratado do Atlântico Norte. Abandonando a concepção de um mundo bipolar, e sua associação estratégica com a China, tenderá para um âmbito de alianças que não somente enfrente o inimigo comum - o islamismo radical - mas, que, também, esteja em condições de responder a seus gigantescos objetivos econômicos. Essa virada para o Ocidente, obviamente, não estará isenta de fortes e desgastantes rugas com os Estados Unidos, como resultado da presença crescente deste em sua esfera de influência centro-asiática.

Em quinto lugar, tornar-se-á inevitável o surgi-

mento de um Estado palestino. A única forma de mobilizar o islamismo moderado na luta sistemática e, a longo prazo, contra o islamismo radical e, conseqüentemente, subtrair forças dos fundamentalistas islâmicos, será através do apoio decisivo à criação deste novo Estado. O debilitamento do Congresso norte-americano frente à Casa Branca, e a percepção generalizada, pelo povo estadunidense, de que o contumaz e dispendioso respaldo a Israel gera altos custos políticos aos Estados Unidos serão fatores determinantes para a consecução dessa importante ação, a ser deslançada, primacialmente, com o concurso da Organização das Nações Unidas e o imprescindível respaldo das superpotências mundiais.



Pode o mundo viver sem COR?

Esta pergunta, aparentemente inusitada é de grande significado para um artista. Ao primeiro olhar sobre o assunto, percebemos como as cores estão de tal maneira impregnadas em nossas vidas, tornando-se difícil imaginarmos sua ausência.

Uma abordagem científica demonstra a possibilidade da existência de um mundo descharacterizado de cores, à semelhança de filme ou fotografia em preto e branco, ou, até em comparação aos animais, onde a maioria não enxerga as cores. Por dedução, guardando-se a devida hierarquia, o homem viveria neste mundo sem afetar suas atividades vitais.

Outro enfoque seria o filosófico, segundo o qual a cor é um acidente (aquilo que subsiste em outro). Portanto, não é uma substância (aquilo que subsiste em si). Isso significa que a cor só pode aparecer se houver uma substância para sua manifestação. Assim, nos diversos matizes encontrados nas folhas, só podemos vê-los porque existem as folhas para recebê-los. Deduzimos que o acidente não afeta a essência das coisas; modifica sua aparência, mas não a sua essência.

Por outro lado, ao observarmos o mundo, o homem e tudo criado por Deus, não podemos deixar de nos assombrar com tanta magnitude e perfeição onde as cores estão impregnadas.

Para entender tamanha beleza, usaremos como

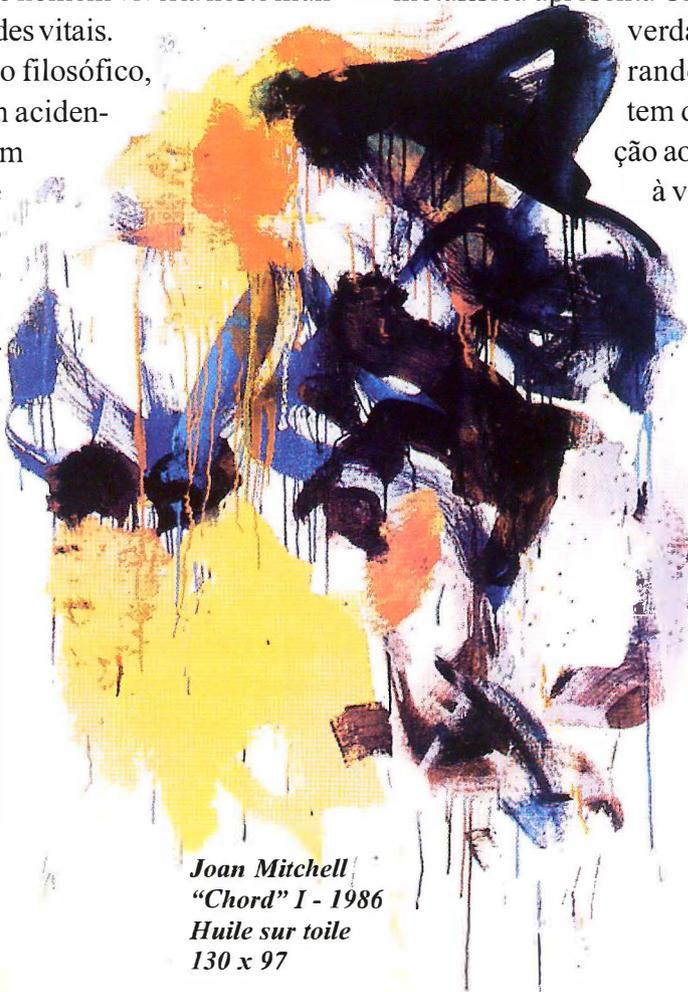
apoio a metafísica, esplendor da inteligência abstrata humana, a qual explicaremos através dos transcendentais, que são aspectos do ser. Sua dedução metafísica apresenta-se desta forma: todo ser é uno, verdadeiro, bom e belo. Considerando-se que o uno é o que não tem divisão, a verdade é a adequação ao intelecto, o bom é apetecível à vontade e o belo é aquilo que é agradável, acessado pelo intelecto e pela vontade.

Logo, concluímos que a beleza enriquecida pelas cores significa o viver agradável, como se fosse o sal da terra, onde a nossa sensibilidade se alimenta e transporta os mais puros sentimentos.

São Tomás de Aquino, um dos maiores metafísicos, diz que o indivíduo é formado de matéria e forma, gerando sua essência, a qual insuflada pelo “ato de ser”, recebido por Deus, atualiza todas as perfeições. Por analogia, o pintor ao receber o dom divino, aplica-o

ao seu ofício, desenhando matérias e formas, desvelando a essência das coisas e, pelo “ato das cores”, pinta em comunhão com Deus. ✦

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. RR



Joan Mitchell
"Chord" I - 1986
Huile sur toile
130 x 97



Fotos : Gabriel



Em Reunião Ordinária do Conselho Deliberativo, realizada em 3 de janeiro de 2002, às 18 horas, na Sede Social do Clube, foi empossada a Diretoria para o biênio 2002/2003, a qual é composta pelo Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares - Presidente, tendo como 1º Vice-Presidente, o Brig.-Méd. RR José Américo de A. Montenegro; 2º Vice-Presidente, o Cel. Int. RR Ricardo José Clemente; e Diretor da CHICAER, o Ten.-Cel. Sup. Gilberto Cunha. Naquela ocasião, o Presidente empossado proferiu a seguinte mensagem:

OS PRÓXIMOS DOIS ANOS

Senhores, Senhoras, autoridades presentes, meus amigos,

Permitam-me recordar alguns fatos passados. Vejamos a realidade presente para, ao final, fazermos algumas prospecções futuras.

O nosso Clube, como entidade de lazer, entretenimento e cultura, possui um histórico de mais de 50 anos sem nenhuma falha, e de bons serviços prestados a seus sócios. Sempre cumpriu religiosamente seu Estatuto, seus Presidentes, da ativa e reserva, primaram pelos objetivos delineados em sua primeira Assembléia Geral, nos idos dos anos 40. É uma honra presidi-lo, pois aqui freqüentaram e freqüentam meus comandantes, colegas de muitos anos e comandados ao longo de minha vida militar. Aqui reencontro a minha Força Aérea, a minha gente, a minha tribo.

• Nosso Clube está também muito ligado a nossa vida particular, pois se devemos tudo o que somos e o que temos

à Força Aérea, foi, em termos particulares, através do Clube de Aeronáutica que compramos o nosso primeiro carro (COOPCAR) e a sonhada casa própria (CHICAER). Foi aqui o nosso baile do Aspirantado, foi aqui que encontramos as nossas companheiras, casamos, comemoramos os aniversários de nossos filhos, brincamos em inúmeros carnavais. Nesse salão comemoramos as nossas promoções e já na reserva é esta Casa quem nos acolhe, quem nos alimenta o físico e o espírito, mantendo-nos sempre jovens e em companhia de nossos pares.

Nunca havia pensado em trabalhar no Clube de Aeronáutica até o dia em que o Major-Brigadeiro Carvalho Neto me convidou para concorrer a uma vaga no Conselho Deliberativo. De simples sócio passei a ser um dos responsáveis pelo destino de nosso Clube, e comeci a entender os seus problemas e a compreender o seu passado mais recente.

Tudo estaria muito bom e prazeroso se, no final dos anos 80, não adentrasse suas portas uma tempestade

virtual que, vagarosamente, transformou-se em uma tempestade real e hoje constitui-se realmente em um pesadelo. Porém, nas horas de crise surgem os líderes verdadeiros. Homens desprendidos, sonhadores com uma vontade férrea, uma persistência invejável, meio loucos certamente, que vieram ao mundo para resolver e não para tergiversar.

Ao final de 1997, surge o Brig. Ércio Braga, que, contrariando todos os prognósticos, assume a Presidência de nosso Clube e "decreta" a sua vida, a sua existência,

a sua permanência como Clube. Passaram-se quatro anos de lutas, alegrias e tristezas, vitórias e derrotas. Lutas contra fatos, contra incompreensões contra um Judiciário Estadual, com Juízes muito jovens e que, dependendo de influências de terceiros, usam seus poderes para pender a balança da Justiça de forma política e não dentro da técnica do Sistema Judiciário. Para surpresa de todos o Clube não fechou, e fui testemunha e participante de todos estes fatos como 1º Vice-Presidente do período Ercio Braga.

O tempo não pára, e, de tempestade real, o problema, de fácil solução em seus primórdios, transformou-se em pesadelo palpável na metade de 2001, com a decisão de um Juiz de 1ª Instância, baseado em pareceres, no mínimo tendenciosos, de insolver o Clube de Aeronáutica.

Foi neste cenário que me candidatei para presidir o nosso Clube. Não sou um herói, sou apenas um daqueles que atualmente bem conhece os problemas que enfrentamos, e após quatro anos de turbulências, acredita que ainda existam medidas, ações e providências por executar, e que há ainda a possibilidade de uma saída honrosa para o Clube de Aeronáutica.

Hoje temos mais de 50% do problema resolvido, exis-



tem chances palpáveis de postergar 30% para um período no futuro, e a convicção de que temos condição de resolver os 20% restantes até meados de 2002.

Não espero facilidades, milagres ou boa aventura neste ano que se inicia. A luta vai ser dura, constante e desgastante, e rogo a Deus que me dê forças para perseverar, amigos para apoiar-me e aconselhar, e a nossa Força Aérea para não nos abandonar.

Apesar da luta para salvar a nossa Instituição, por todos estes anos e por todos os envolvidos, desde Ministros e Comandantes da Aeronáutica, Presiden-

tes do Clube e todos os Conselheiros dos últimos 20 anos, até o mais humilde dos funcionários, uma coisa é certa, e é um fato incontestável:

A CHICAER, criada por Decreto de um Presidente da República, com CGC e recursos próprios, ou seja, sem nenhuma subordinação à Diretoria do Clube de Aeronáutica, gerida na época por administradores, inexperientes e assessorados por pessoas inescrupulosas, vendeu 400 imóveis, não os construiu e não devolveu o dinheiro aos compradores.

Por mais que tenhamos bons administradores do problema, ótimos advogados e ajuda de todos os lugares, a única saída possível para a subsistência do CLUBE DE AERONÁUTICA, como instituição, é o pagamento de todos os compradores lesados. É uma questão de HONRA, PESSOAL E INSTITUCIONAL, para nós militares, incluindo aí todos os sócios de nosso Clube, pois fomos formados dentro deste princípio.

Temos patrimônio para isso, em imóveis e recursos, e se o Sistema Judiciário nos der um pouco mais de tempo, com a ajuda dos atuais Conselhos Deliberativo e Fiscal, a administração que hoje se instala, durante

este ano que se inicia, irá pagar todos os lesados pela CHICAER nos anos 80.

É a única saída!

Não será fácil, podem os Senhores acreditar, pois os pagamentos deverão ser feitos, como o foram até agora, através de acordos individuais, buscando recursos onde for possível. Porém, creio firmemente, que permaneceremos como Instituição ainda por longos anos, e ainda voaremos sem turbulência a partir do final de 2002.

Sonhos, sim, sonhos, por que não?

Sonhos realizáveis, possíveis e executáveis, por que não?

A partir deste início de ano, trabalharemos para transformar nosso Clube em um Clube de âmbito nacional, englobando todos os oficiais da ativa e reserva em todo o território nacional.

Proporemos mudanças no nosso Estatuto, possibilitando um aumento considerável da base social, aumentando

do as receitas e, conseqüentemente, melhorando as condições de lazer e cultura para nossos associados.

Transformar nosso Clube, por que não, já que não podemos recorrer ao erário público como em tempos remotos, com uma filosofia de autogestão e sempre crescente econômica e financeiramente? Alguns preconceitos, dogmas e tradições terão que ser revistos, porém isso será obrigatório se quisermos subsistir como Clube nos dias atuais, embora o futuro não nos induza a esperar mudanças favoráveis.

Enfim Senhores, estes são os fatos e os sonhos. Não esperem milagres, pois eles não mais acontecem atualmente, porém podem confiar que tudo faremos, de imediato, para desviar do "iceberg", e, posteriormente, reverter esta situação adversa. E que DEUS nos ajude e ilumine nesta difícil tarefa.

Muito obrigado.

Revista aeronáutica

10.000 exemplares

Distribuição:

Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da República, Organizações do 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 exiguidade 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! Envie seus textos.

Anuncie Tel./FAX (21) 2220-3691 - e-mail: caerorj.cultural@br.inter.net

É TEMPO DE REFLETIR; O PORQUÊ DE CERTAS ATITUDES

Ano vai, ano vem e todos nós desejamos àqueles que nos cercam os melhores votos de felicidades, saúde, amor e prosperidade.

Será que alguma coisa mudará com estes simples e formais gestos, os quais são, na maioria das vezes, tão-somente deveres sociais? Será que realmente sequer pensamos naquilo que estamos desejando e para quem estamos desejando? É tempo de refletir... assim conta a estória:

Estava uma família em férias num acampamento isolado, quando ao tentar dar partida em seu carro o pai constatou que ele estava em pane. Seus dotes mecânicos eram muito limitados. Optou por seguir a pé até a vila mais próxima, em busca de socorro. Após cerca de uma hora lá chegou, e, vencendo algumas dificuldades, conseguiu localizar um mecânico disposto a atendê-lo, apesar de ser domingo e de estar ele a uns 20 km dali.

– Não tem problema, normalmente não trabalho aos domingos, mas estarei aí no máximo em 30 minutos, disse o mecânico .

O chefe daquela família ficou aliviado e, ao mesmo tempo, preocupado:

– Quanto isto tudo me custará?

Não mais do que 20 minutos se passaram e o caminhão-reboque foi avistado e um solícito e alegre mecânico o conduziu até o acampamento.

Ao desembarcarem, a maior surpresa: – Santo

Deus, o mecânico é paraplégico... quanto isto tudo me custará?

Seus pensamentos foram interrompidos pelo mecânico, que disse: – É só a bateria que está descarregada; darei uma carga rápida e logo vocês poderão seguir viagem tranquilamente.

Enquanto a bateria era carregada, o mecânico distraiu as crianças fazendo mágicas com muita alegria, cativando-as .

Quando tudo terminou, o dono do carro, apreensivo, perguntou: – Está tudo resolvido? Quanto lhe devo?

E o mecânico, para espanto geral, respondeu imediatamente: – Há muitos anos alguém me ajudou a sair de situação muito pior do que a sua, quando perdi minhas pernas. Aquele que me socorreu, disse-me: – Você nada me deve; quando tiver oportunidade...passe isto adiante.

– Eis que é chegada a minha chance...você nada me deve, apenas lembre-se:

Quando surgir a sua oportunidade, não perca a chance, faça o mesmo.

Somos todos anjos de uma asa só, precisamos nos abraçar para podermos alçar vôo.

Por favor, leiam e reflitam, mas não agradeçam, vocês nada devem, apenas não percam as suas chances...

– Passem isto adiante. ✈

(Adaptado da Internet)



JEAN MERMOZ

1901

2001

MUSAL
Divisão de Museologia

Há cem anos nasceu na França um dos mais destacados aviadores, que ajudou a impulsionar a incipiente Aviação do início do século XX: Jean Mermoz.

Seu idealismo, sua audácia e seu carisma foram fatores preponderantes, que o projetaram como aviador, e sua tenacidade e seu entusiasmo serviram de exemplo e admiração para seus companheiros e superiores.

Sua infância foi difícil. Com a separação de seus pais, foi morar com seus avós. Atentos à sua educação, eram muito exigentes, e severos. Por volta dos doze anos, possuía Mermoz uma personalidade já formada e o temperamento bem independente. Amava a leitura, o desenho e a mecânica.

Muito jovem, assistiu ao primeiro meeting de Aviação em 1913, próximo a Reims, manifestando naquela ocasião mais interesse por motores.

A Primeira Grande Guerra, iniciada em agosto de 1914, separou-o de seus parentes. Esse afastamento dramático, cuja duração era imprevisível, teve enorme influência sobre o caráter de Jean, reforçando nele uma propensão à solidão, ao devaneio e à melancolia.

Graças à sua aptidão para as letras, estudou no Liceu Voltaire, em Paris, descrevendo com grande senso poético a passagem de um avião nos céus de Paris. Despertara nele, pela primeira vez, a atração pelo vôo.

Em 1920 iniciou, na Escola Militar de Istres, os cursos teóricos, que para ele não ofereciam maiores atrativos. Porém, o resultado foi brilhantemente atingido, em todos esses cursos. Finalmente, no dia 9 de fevereiro de 1921, obteve seu brevê, após uma série de provas de vôo em um Caudron G3 (por coincidência, no mesmo tipo de avião em que a audaciosa Adrienne Bolland atravessou os Andes, na perigosa travessia de Mendoza, da Argentina a Santiago, no Chile, em 1922).

Mermoz foi promovido a cabo, sempre voando nos Caudron G3, excedentes de guerra que foram convertidos em aviões de treinamento. Eram aviões len-

tos e não correspondiam bem aos comandos. Vários de seus colegas perderam a vida, tendo ele, também, se ferido em dois acidentes com pane de motor.

Ocorreram nessa época diversos acontecimentos aviatórios, dentre os quais destaca-se a travessia do Atlântico Sul, de Lisboa ao Rio, após várias etapas e muitos problemas, pelos aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral (junho 1922). Mermoz também serviu na Síria durante dois anos, obtendo elogiosas citações.

Ao retornar à França teve muitos dissabores. Sua saúde estava debilitada, por influência da malária adquirida naquele país. Indispôs-se com seus superiores, pois a rotina era deprimente. Seu desejo maior estava reprimido pela falta de vôo. Ele não desejava seguir a carreira militar e, em 1924, deixou o Regimento de Aviação, vestiu seus trajes civis e, cheio de esperanças, procurou um lugar em qualquer Companhia ou Sociedade para iniciar seus vôos: BRÉGUET, POTEZ, NIEUPORT...

Finalmente, em outubro de 1924, MERMOZ foi convocado por Didier Daurat, a alma e o coração da Aéropostale, onde havia trabalhado intensamente desde o início da Latécoère - Linhas Aéreas Postais da Europa. O BRÉGUET 14, avião que serviu para vôos experimentais pela sua robustez, assegurou as ligações postais após exaustivas missões.

JEAN MERMOZ trabalhou a princípio como mecânico, tornando-se, logo após, um dos mais brilhantes aviadores, sempre admirado por seu Chefe Daurat, tendo efetuado vôos em etapas diversas e avaliado vários aviões, enfrentando inúmeras dificuldades. O Ministério do Ar não autorizava a travessia em aviões monomotores. Conseguiram licença, desde que fossem com flutuadores. Assim, no dia 13 de maio de 1930, MERMOZ, DABRY e GIMIÉ aterraram em Natal, com o primeiro Correio Aéreo Postal. Foi esse francês aviador-herói, um dos inspiradores de nossa Aviação, que raramente saía do cilindro dos Afonsos, incentivando nossos pilotos a se projetarem pelo interior brasileiro, para desbravarem os sertões, as matas e as montanhas.

B V R

- 1 - Navegação inercial
- 2 - Engajamento
- 3 - Intercepção do alvo

1

1

1

1

V E R

Mario Ferreira Pontes Filho
Cel. Av. RR

COMBATE AÉREO

“...seria inocência pensar que se pode adquirir uma plataforma (avião) e, a seguir, decidir e escolher o tipo de armamento no grande mercado aberto dos fabricantes de mísseis”.



TECNOLOGIA

STUS

As Missões de Combate Aéreo e de Defesa Aérea mudaram ao longo do tempo em função do melhor desempenho das novas aeronaves, dos tipos de armamentos utilizados, da integração de softwares e, finalmente, do adestramento dos pilotos. Afora isso, agregam-se os custos de operação e de manutenção dos sistemas de armas, além dos problemas de suprimento (se o país não for o fabricante) e do treinamento de pessoal de apoio, para que o conjunto seja eficiente e cumpra a sua missão.

Os armamentos evoluíram de tal maneira que hoje, praticamente, tornaram-se infalíveis. Especificamente em uma aeronave de combate aéreo, o armamento utilizado - e a referência são os mísseis - obrigatoriamente tem que estar integrado aos vários sistemas da aeronave para atingir eficazmente o alvo pretendido.

Em paralelo, todo o sistema logístico, em

termos de manutenção, de suprimento, de transporte, de conservação, de estocagem, de preservação, etc. modificou-se e acompanhou todo o conjunto maior, pois não basta ter o melhor, e sim, principalmente, mantê-lo sempre pronto.

Dentro do ciclo de vida de um sistema - e uma aeronave de combate enquadra-se perfeitamente neste conceito - as fases de definição, de concepção e de projeto tornam-se as mais importantes para que um sistema de armas torne-se eficaz.

Na hora de um país escolher qual o melhor avião de combate para a sua Força Aérea, todos esses fatores deverão ser considerados, levando-se em conta, ainda, a sua extensão territorial; a adequabilidade quanto aos recursos que a nação estaria disposta a dispende; as licenças de fabricação de todo ou de parte de cada um dos componentes físicos ou virtuais do sistema de armas; e, finalmente, a capacidade de manter operacional todo



o conjunto, seja das aeronaves, dos softwares, dos armamentos, etc.

Considerando o já exposto, e as políticas adotadas pelos países fabricantes/vendedores em disponibilizar armamentos àqueles que não os têm, seria inocência pensar que se pode adquirir uma plataforma (avião) e, a seguir, decidir e escolher o tipo de armamento no grande mercado aberto dos fabricantes de mísseis. Isso seria conduzir o projeto a uma árdua e custosa aventura. Tratando-se de enormes orçamentos, é inadmissível correr tal risco.

Sob esta ótica, torna-se indissociável a dupla sistema de armas/avião! A definição do sistema de armas passa a possuir um peso muito importante na escolha do avião! Sua integração torna-se fundamental!

Atualmente, o melhor conjunto existente é aquele composto pelo MIRAGE 2000-5 e pelos mísseis BVR (Beyond Visual Range) MICA (Missile d'Interception de Combat et d'Autodefense), conforme podemos constatar no artigo publicado na revista Planet Aerospace - novembro/dezembro 2000, o qual retrata o exercício TLP (Tactical Leadership Program), realizado na Base Aérea de Florennes - Bélgica, onde, ao final de 12 missões, duas aeronaves francesas (MIRAGE 2000-5) destruíram 45 inimigos, constituídos por aeronaves F-4 Phantom da Força Aérea Alemã; aeronaves Tornado da Força Aérea Italiana; e F-16 da Força Aérea Belga. Isso causou surpresa aos comandantes das forças presentes e





aos pilotos participantes do exercício .

Os franceses haviam desenvolvido um míssil de conceito BVR e guiagem terminal passiva (IR). Em nenhum momento os inimigos tiveram dados que permitissem avaliar que os MIRAGE haviam lançado mísseis em suas direções .

Este desempenho levou o Comandante do Esquadrão Cigognes da Força Aérea Francesa a pronunciar o seguinte parecer: os F-15 C com os mísseis AMRAAM reinavam com supremacia nos céus, até o advento do MICA.

A revolução tecnológica introduzida pelo novo conjunto decorre das informações disponibilizadas pelo radar RDY, com informações táticas simples e capazes de incrementar a consciência situacional do piloto, o qual, ao receber as informações-radar do cenário tático, faz a seleção dos alvos com os quais engajará, normalmente em função do seu grau de ameaça. O sistema do avião, porém, também pode apresentar estes alvos em ordem de prioridade, após ter feito automaticamente a avaliação de ameaça.

O MICA, sendo um míssil BVR, navegará contra o seu oponente por um minuto, após seu lançamento, retardando ao máximo o acendimento de seu sistema autodiretor de guiagem, só o fazendo 10 segundos antes do impacto. A partir de então poderá ser detectado pelo inimigo se sua guiagem for eletromagnética, permanecendo inerte até o impacto se guiado por infravermelho, em ambos os casos sem dar chance de evasiva ao piloto oponente.

O MICA é um míssil de tarefas múltiplas, que modifica os conceitos doutrinários existentes, podendo ser empregado na relação de uma aeronave amiga para quatro aeronaves inimigas. Seu tipo de atuação BVR e fire-and-forget praticamente torna a aeronave lançadora imune ao ataque dos inimigos. Foi concebido pelo governo francês para atender os requisitos das aeronaves da sua Força

- 1 - Seleção do alvo ou busca automática
- 2 - Engajamento
- 3 - Lançamento e "bingo"



MICA

Míssil de Interceptação e Combate Aéreo

A arma mais versátil e letal da atualidade. Tem capacidade de engajar combate de longo alcance e baixa dinâmica (BVR - Beyond Visual Range) e de curto alcance e alta dinâmica (WVR - Within Visual Ranger), permitindo sua utilização na mais variada arena de combate. Seu sistema autodiretor pode ser eletromagnético (RF) ou infravermelho (IR) sendo intercambiáveis.

- 1 - Seleção do alvo
- 2 - Lançamento e curva
- 3 - Engajamento e "bingo"



Aérea e da sua Marinha e já foram vendidos para quatro países, estando disponíveis para outros amigos.

A sua larga produção, para a França e para compradores externos, assegura uma linha de produção ininterrupta, em que o risco de obsolescência é bem gerenciado e monitorado.

Assim sendo, um país, ao buscar a equação adequada, número de aeronaves versus área a ser defendida poderá considerar a relação 1/4 do conjunto MICA/MIRAGE, observando também a possibilidade de utilização desses mísseis por outras aeronaves de sua frota já disponível.

Considerando-se que o sistema completo - para que não se percam percentuais no resultado final - está na sincronia perfeita entre míssil e plataforma, ou seja, a relação arma/radar/aviônicos/software, será necessário um meticuloso estudo sobre a citada disponibilidade de frota.

O futuro projeto F-X da Força Aérea Brasileira, em desenvolvimento, deverá, desde a sua concepção, ser planejado para comportar esses mísseis BVR, mas sempre levando em conta a integração deles com as aeronaves já existentes, como por exemplo os F-5 em processo de revitalização na EMBRAER. Nesse aspecto, o MICA integra-se ao F-5,

porém há um custo a ser considerado, para que não se perca a eficiência do conjunto.

Mas esta decisão é exclusivamente da competência do Alto Comando da Força Aérea, que certamente adotará a melhor solução.

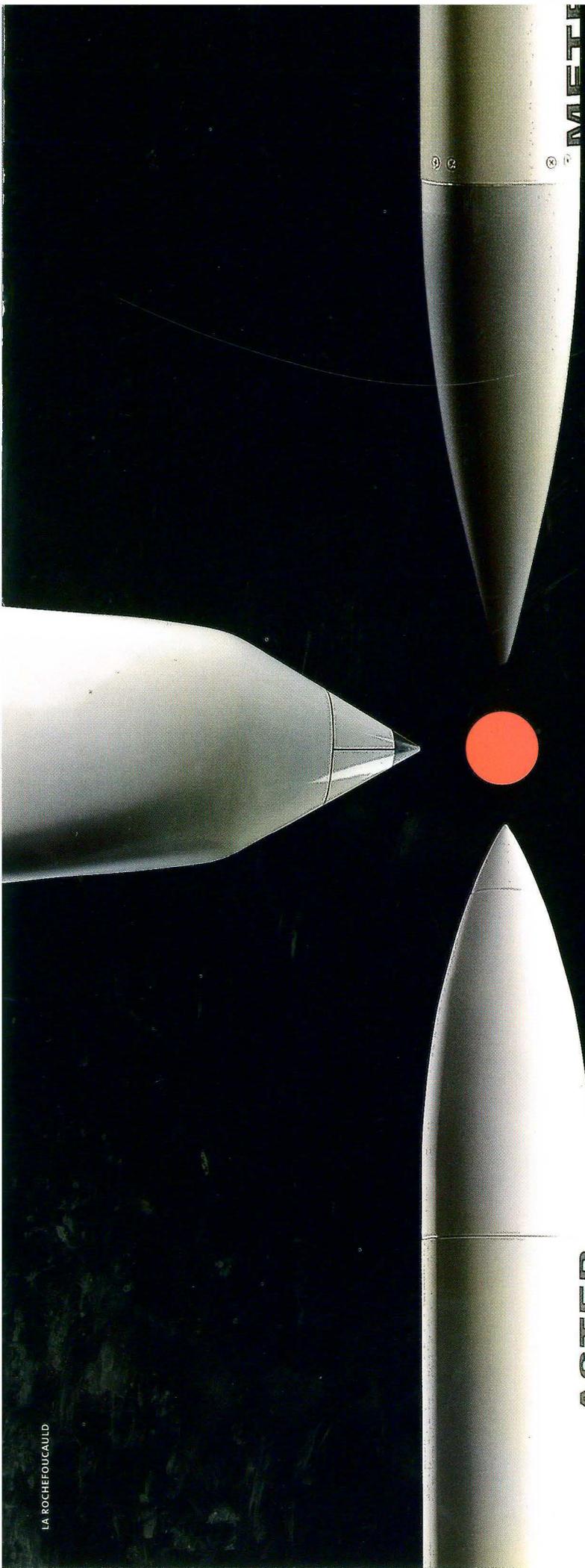
Um fator, porém, deveremos ter em mente: a conjugação analítica da capacidade de mísseis por aeronave, que por sua vez determinará a quantidade de aviões a serem fabricados/adquiridos; aliada à adequabilidade de integração desses mísseis às plataformas já existentes, resultará em um custo global que será um dos grandes determinantes neste processo decisório para padronização de treinamento, de logística e de emprego.

Por outro lado não podemos deixar de admitir o fato de que, considerados os dois tipos de MICA RF e IR, o sistema MICA, atualmente, é e será ao longo de muito tempo top de linha na Defesa Aérea. ✈

MBDA

Nova empresa no mercado de sistemas de armas. No último dia 18 de janeiro foi oficializada a junção das tradicionais empresas: Matra BAe Dynamics, EADS Aerospaciale Matra Missiles e o segmento de mísseis da Alenia Marconi Systems, as quais passaram a constituir a MBDA. Abriga sob uma mesma organização todas as atividades de desenvolvimento, fabricação e distribuição de todos os mísseis europeus, já tendo atendido à Força Aérea Francesa, bem como ao Catar, aos Emirados Árabes, à Grécia e a Taiwan.





A MBDA é uma empresa formada pela junção das tradicionais Matra BAe Dynamics, EADS Aerospaciale Matra Missiles e o segmento de mísseis da Alenia Marconi Systems, considerada, no setor, a segunda do mundo, encontrando-se presente em 70 países.

FIRING POINT

A MBDA é uma companhia líder mundial em sistemas de mísseis, com um movimento de vendas superior a 2 bilhões de Euros e com opções de compras acima de 13 bilhões de Euros. É referência mundial na área de sistemas de mísseis, estando capacitada a atender a todos os requisitos das Forças Aéreas, Terrestres e Navais, adequando suas soluções às necessidades mais avançadas de cada uma.

BAE SYSTEMS • EADS • FINMECCANICA

MBDA
MISSILE SYSTEMS

www.mbda.net