Revista
aeronáutica
2002 E-mail: caerorj@domain.com.br Número 235

Dia do Aviador
23 de Outubro

Cruzex

O Conflito Assimétrico

Onde Poderemos Chegar?

Napoleão Bonaparte e o Vinho

Entrevista: Ministra Ellen Gracie

A Evolução do Transporte Aéreo

Copa do Mundo e o Grande Negócio do Futebol

Página um

23 de Outubro
Dia do Aviador

Sonho de Voar

Armando Nogueira
Jornalista

Voar é um milagre. Que o digam os dois terços dos seres vivos aos quais a vontade divina concedeu tão abençoada graça. Por isso, considero todos eles os grandes rebentos dos céus. Quando vejo um urubu a planar, numa boa térmica, penso, no mais doce dos enlevos: lá vai um predestinado de Deus! Confesso que a todos, sem exceção, rendo minhas reverências. Não discrimino nem mesmo o mosquito. Sei muito bem que se trata de um bichinho sem grandeza, mas, confesso: se eu tivesse que escolher entre duas sinas, eu preferiria ser um mosquitinho à-toa, a ser, por exemplo, um sapo. Um, mal ou bem, é a brisa; o outro é o brejo.

Ignoro os motivos que levaram o Senhor a negar ao homem o privilégio de voar. Lastimo, mas não chegaria, jamais, ao pecado da blasfêmia. Afinal, se Deus não nos dotou de asas pra voar, deu-nos, ao menos, o privilégio de sonhar. E foi a nossa salvação. Nas asas da imaginação, o homem teimou, teimou até que, enfim, desgrudou-se desse vale de lágrimas e, hoje, aí está, em pleno ar, convivendo com as nuvens, desfrutando a intimidade dos pássaros, confidente dos ventos.

Há quem veja no aviador um ser heróico. Pois eu os vos digo do alto do meu ultraleve: nem heróico, nem épico. O homem que voa é, sobretudo, um ser utópico. Digo mesmo: é um ser místico. Pois é voando que o homem sente o tamanho de Deus.

Norte, Sul, Leste, Oeste! Seja qual for o rumo de seu devaneio, o homem estará sempre a invocar as bênçãos divinas. Bênçãos que levaram-me a inscrever, na capelinha de Nossa Senhora do Loreto, no Clube CEU, este Pequeno Evangelho dos Aviadores:

Pelos anjos-da-guarda, que nos rodeiam, celestiais;
Pelo milagre do sol, que ilumina nossos caminhos;
Pela rosa-dos-ventos, estrela-guia que norteia nossos rumos;
Pelas nuvens, que das alturas nos contemplam, poéticas;
Pelos pássaros, que nos ensinam a voar;
Pelo horizonte, escala infinita de nossos devaneios;
Pelos aviões de nossa frota, que nos conduzem, fraternais;
Dai-nos, Nossa Senhora de Loreto, a proteção do vosso santificado manto;
e velai por nós, aviadores, assim na Terra como no Céu.

Revista aeronáutica
2002 E-mail:caerorj@domain.com.br Número 235
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 Haroldo Prado de Azevedo
Patrimonial:
Cel. Av. R/R Fernando Moura Correia
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 Haroldo Prado de Azevedo
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.-Cel. Av. R/R Cleber Cirilo dos Santos
Sede Lacustre:
Márcio Ganem Álvares

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

Endereço:
Prç. 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 e13 às17h
Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681
Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica
Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor
Mario F. Pontes Filho
Diretor Executivo
Luiz Carlos dos Santos Migon
Jornalista Responsável
J. Marcos Montebello
Produção Gráfica
Luiz Ludgerio P. Silva
Márcia Regina I. H. Galhardo
Revisão
Dirce Brízida
Conselho Editorial
Presidente
1º Vice-Presidente
2º Vice-Presidente
Chefe do Departº Cultural
Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial, não representando com isto ponto de vista do Clube de Aeronáutica e, sim, dos seus autores. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

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

05 CLUBE DE AERONÁUTICA — **Aniversário do Clube**
J. Marcos Montebello

06 ENTREVISTA — **Ministra Ellen Gracie Northfleet**
A Redação

08 DECEA — **A Nova Circulação Aérea**
José Tristão Mariano - Ten.-Cel. Esp. CTA
Elaine Victor de Moraes - Cap. QFO Jor.

10 ESPORTES — **Copa do Mundo e o Grande Negócio do Futebol!**
Francisco da Costa e Silva Jr. - Cel. Av. RR

13 FORÇA AÉREA — **A Evolução da Aviação de Transporte**
Brig.-do-Ar José Maria Custódio de Mendonça

16 ARTE — **O Fenômeno Guggenheim**
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR

17 VISÃO DOS FATOS — **O Furor e o Delírio**
Carlos Ilich Santos Azambuja

20 AERODESPORTIVA — **Paraglider: Voe Livre, Porém Seguro**
André Modelo

22 REFLEXÃO — **Onde Poderemos Chegar?**
Renato Paiva Lamounier - Cel. Av. RR

26 OPINIÃO

SU-35 SUPER FLANKER

Luiz Carlos dos Santos Migon - Ten.-Cel. Av. RR

28 ENTRETENIMENTO

Napoleão e o Vinho!

Luiz Adonis B. Pinheiro - Cel. Av.

31 MEDICINA & SAÚDE

Implantes Dentários: uma Realidade ainda Remota?

Pylyp Nakonechnyj - Ten.-Cel. Dent. Aer.

33 MODERNIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

A Modernização da Força Terrestre: o Carro de Combate Leopard 1A1

Eduardo Xavier Ferreira Migon - Cap. Cav.

36 MUSAL

Adote um Avião!

Brig.-do-Ar RR Márcio Bhering Cardoso

37 EM FOCO

CRUZEX 2002

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

40 CENÁRIO INTERNACIONAL

O Conflito Assimétrico e o Confronto entre Nações

Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR

43 REMINISCÊNCIAS

Doublê de Cinema

Cmt. José Francisco Portugal Motta

47 HOMENAGEM

O Aviador Militar, o Avião e a EMBRAER

Brig.-do-Ar Ref. Tarso Magnus da Cunha Frota

EDITORIAL

EDITORIAL EDITORIAL

Caros Amigos,

No dia 16 de julho próximo passado, os Presidentes dos três Clubes Militares assinaram, em conjunto, cartas convites para os quatro candidatos a Presidente da República, disponibilizando um auditório, a fim de permitir que seus associados tomassem conhecimento dos respectivos Programas de Governo, com ênfase no tema "Defesa Nacional - O Papel representado pelas Forças Armadas em Conjunção com os demais Componentes do Poder Nacional".

Em menos de uma semana recebemos a confirmação de apenas um candidato para o dia 29 do mesmo mês: o candidato da Frente Trabalhista, Dr. Ciro Gomes. Em virtude do pouco tempo que os Clubes tiveram para preparar o evento, foi constatada a impossibilidade física de emitirmos os convites individuais para cada sócio, postá-los e estes serem recebidos a tempo. Foi decidido, então, pela Comissão Interclubes Militares, publicar o convite nos dois maiores jornais do Rio de Janeiro: O GLOBO e JORNAL DO BRASIL. Decidiu ainda a referida Comissão que, devido à limitação do espaço disponível e ao número esperado de pessoas ser muito grande, considerando os sócios dos três Clubes, somente poderiam ser convidados os sócios efetivos. Os convites foram publicados no dia 27 de julho, terça-feira.

O evento foi realizado no Salão Nobre do Clube de Aeronáutica, no dia e hora previstos, com a presença de cerca de 900 sócios efetivos. Após a primeira hora de exposição sobre o tema proposto, seguiu-se um debate bastante concorrido, quando, com toda a liberdade, os sócios dos três Clubes Militares questionaram o candidato sobre diferentes assuntos, os quais foram respondidos de forma cortês, respeitosa, objetiva e com toda a clareza.

Na avaliação geral, pelos comentários, telefonemas, telegramas e "e-mails" recebidos posteriormente, os Clubes Militares prestaram um serviço inestimável e extremamente importante a seus associados. Hoje, temos conhecimento, de viva voz, do que acontecerá com nosso país e, especificamente, com a família militar e suas instituições, se o Dr. Ciro Gomes for eleito Presidente da República em outubro de 2002.

O pronto atendimento ao convite dado pelo candidato Ciro Gomes, a forma como desenvolveu o tema proposto, bem como a maneira com que conduziu os debates, demonstraram, inequivocamente, respeito e consideração pela família militar e reconhecimento da importância das Forças Armadas de nosso país. Os presentes, desacostumados com a consideração demonstrada, com os níveis da exposição e debates de um político brasileiro atual e, principalmente, candidato a Presidente da República, o aplaudiram de pé.

Os Clubes Militares continuam aguardando as confirmações dos outros três candidatos ao convite formulado, pois a família militar pode alcançar o número de alguns milhões de votos e espera que os postulantes ao mais alto cargo de nosso país se dignem a dar os esclarecimentos necessários, a fim de democraticamente permitir o voto consciente no próximo dia 6 de outubro.

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares
Presidente

J. Marcos Montebello
Jornalista

Aniversário do Clube

Nos festejos pelos 56 anos do Clube de Aeronáutica, completados neste ano de 2002, a 5 de agosto, estiveram na pauta de eventos duas das suas Sedes, descentralizando as etapas comemorativas, e diversificando ambientes para os sócios e amigos do nosso Clube.

Essa feliz concepção, em data tão importante, proporcionou, também, um amplo congraçamento entre instituições e pessoas partícipes de ideais comuns.

O Almoço de Aniversário, no dia 4 de agosto, na Sede Aerodesportiva, foi um marco importante. Foram convidados os presidentes de importantes clubes que fazem parte da vida social carioca, além da entidade que os congrega, a Federação dos Clubes do Rio de Janeiro (FCAERJ).

Constituiu-se, esse primeiro evento, em excelente oportunidade para que se abrissem as portas do nosso Clube às demais agremiações sociais e desportivas da cidade. Algumas poderiam ter a perspectiva de que os clubes militares fossem de característica pragmática hermeticamente isolada.

Sem dúvida, revestiu-se de certa importância esse intercâmbio, no qual foi possível analisarem-se as dificuldades pelas quais têm passado todos os clubes sociais, no momento atual, apreciar similares problemas e assimilar alternativas exeqüíveis entre soluções adotadas.

Compareceram o Presidente, Dr. Pauliran Ornelas, e os atuais dirigentes da FCAERJ, bem como os Presidentes, Dr. Odali Dias Cardoso (AABB RJ); Dr. José Aloan (Clube Monte Líbano); Cel. Abílio Faria Pinto (Riviera C.C.); e Sr. Nilton Pereira (R.S.C. Ginástico Português). Contamos também com o Diretor Social do Fluminense F.C., Dr. Novaes.

Abrindo a reunião, na Sala VIP da Sede Aerodesportiva, o Presidente do Clube de Aeronáutica, Brig. Danilo Paiva Álvares, saudou a todos, agradecendo as suas presenças, e, em seguida, discorreu sobre a importância daquele encontro concomitante com a celebração do Aniversário do CAer.

Durante o almoço, o Jornalista Jorge Nogueira, Diretor do Jornal dos Clubes, externou a sua saudação ao Clube de Aeronáutica e enalteceu a sua "maravilhosa Sede na Barra".

Em nome dos clubes, falou o Dr. Pauliran Ornelas.

Ao final da reunião, o Presidente do Riviera C.C., Abílio Faria Pinto, o Presidente do Alfabarra, Newton Moura, e o Vice-Presidente da FCAERJ, Alberto Correia, fizeram vôos panorâmicos nos ultraleves do CAer.

No dia 7 de agosto, em seqüência às comemorações dos 56 anos do Clube de Aeronáutica, realizou-se, na sua Sede Social, na Praça Marechal Âncora, uma Sessão Solene.

Na oportunidade, os sócios e amigos que compareceram tiveram a honra de assistir à palestra proferida pelo Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, Comandante da Aeronáutica, que a todos agradou.

No encerramento das festividades desse dia, momento de descontração, o Cel. Ubirajara – virtuose e professor – brindou os presentes com um recital de piano, apresentando um variado repertório musical.

Reunião dos mais proeminentes oficiais da ativa da Aeronáutica estabelece a criação do CAER e do seu estatuto.

Brig. Danilo e seus convidados na Sede Aerodesportiva.

Ministra Ellen Gracie Northfleet

Rio Grande do Sul, 1970. Nessa época, graduava-se a jovem Ellen Gracie Northfleet em Ciências Jurídicas e Sociais, talvez sem imaginar o que o destino lhe havia reservado.
Desde então sua vida acadêmica e profissional, sempre bem sucedida no país e fora dele, transpassou cursos e concursos, enriqueceu-se nas experiências e evidenciou-se nas condecorações, a tal ponto que o Sr. Presidente da República materializou seu reconhecimento ao nomeá-la para compor a mais alta Corte desta nação, tornando-se a primeira mulher Ministra do Supremo Tribunal Federal.
A "Revista aeronáutica" sente-se honrada em poder divulgar alguns pensamentos da Ministra aos nosso leitores.

RA - Como V. Ex. compararia o Poder Judiciário brasileiro em relação ao dos países desenvolvidos?

EG - Nosso país dispõe de um Poder Judiciário do qual podem orgulhar-se os brasileiros. Nossos Quadros são formados pela elite dentre os egressos das faculdades de Direito. Basta ver que o índice de aprovações nos concursos públicos é reduzidíssimo. Costumamos aproveitar apenas 1% dos candidatos na .Justiça Federal. E a regra geral é que esses novos integrantes do Poder Judiciário desenvolvam uma carreira em que as promoções se fazem por mérito e antigüidade, com absoluta correção e dedicação às suas tarefas. Mas, como se diz no futebol, juiz bom é o que não aparece. Por isso, a nossa população tem reduzido conhecimento sobre o que seja a realidade da atuação destes seus dedicados servidores. O quadro anexo mostra os dados de distribuição e julgamento em nossos juízos e tribunais. Basta ver o número de litígios que cada um de nós soluciona por ano para constatar facilmente a operosidade dos juizes e juízas brasileiros. A absorção quase exclusiva pelo trabalho tem sido, porém, a causa por que não aplicamos mais tempo em repensar o funcionamento de nossa instituição, propondo medidas efetivas para seu aperfeiçoamento. É necessário que se adote o planejamento estratégico para tornar o sistema mais operante e eficiente.

RA - Qual a opinião de V. Ex. sobre a "Súmula Vinculante do Supremo Tribunal Federal"?

EG - Sou favorável que se adote o respeito aos precedentes jurisprudenciais. Esta seria uma medida que reduziria o atual grau de incerteza em relação ao resultado das demandas. Uma mesma ordem jurídica não pode comportar interpretações tão profundamente divergentes como, por vezes, assistimos acontecer. A segurança jurídica constitui fator indispensável ao desenvolvimento harmônico de um país.

RA - Poderia V. Ex. opinar sobre o tema "controle externo do Judiciário"?

EG - O Poder Judiciário não é infenso a controles. Eles aliás já existem e estão em pleno funcionamento. Como qualquer órgão público os tribunais prestam contas ao Tribunal de Contas. Seus membros são escolhidos mediante processo complexo de que participam ativamente a Ordem dos Advogados do Brasil (presente em todos os concursos de acesso e indicando os integrantes do chamado quinto constitucional), o Ministério Público (que também aponta dentre os seus membros os integrantes do quinto), o Congresso Nacional (ao Senado são submetidas as indicações aos Tribunais Superiores.) e a opinião pública, através de uma imprensa atenta e investigativa. É importante que não se confunda, porém, controles administrativos perfeitamente legítimos, com tentativas de limitar a autonomia de que goza a magistratura para decidir as causas dentro das balizas da Constituição, da lei e do livre convencimento de cada um de seus integrantes. Esta garantia, constitucionalmente fixada, estabelecem-na os povos livres em benefício do cidadão jurisdicionado, a quem in-

teressa que sua causa seja apreciada por um juiz isento e livre de pressões.

RA - A Constituição de 1988 aumentou muito o trabalho do STF?

EG - Nos tempos recentes, todos os sistemas judiciários ao redor do mundo enfrentaram sobrecarga que decorre de um movimento de ampliação dos direitos reconhecidos aos cidadãos e conseqüentemente tutelados pela Justiça. São os chamados direitos de terceira geração, como os direitos difusos e supra-individuais, e o importante ramo dos direitos humanos, que ganharam regramento legal e proteção jurisdicional. Também os direitos sociais, assegurados pelo "welfare state", acarretaram o crescimento das demandas, após a retração econômica e as dificuldades daí decorrentes em preencher as expectativas criadas em tempos de euforia. O Brasil não é exceção. No nosso caso, aos novos direitos assegurados pela Constituicão de 1988, acrescenta-se como fator de incremento desmesurado da demanda por prestação jurisdicional, a inflação, que, até pouco tempo, corroía vorazmente o valor da moeda. Um grande número de processos ainda hoje em tramitação diz respeito a divergências na aplicação dos índices de correção monetária.

RA - Em face da quantidade de emendas existentes na Constituição atual, acredita V. Ex. que já estamos maduros o suficiente para estabelecer uma Constituição mais perene?

EG - O modelo de Constituição analítica pelo qual nosso país historicamente optou, torna necessária a revisão periódica de dispositivos nela inseridos. Mas, não creio que devamos assumir tal fato com um sinal de instabilidade. Países como os EUA que tem uma Constituição Bicentenária, precisam interpretá-la com o auxílio de toda uma biblioteca de precedentes jurisprudenciais.

DADOS DE 2000			
Juízes em Exercício	Processos Distribuídos	Processos Julgados	Média Individual
JUSTIÇA COMUM ESTADUAL			
Primeira Instância			
4.096	9.463.246	6.164.532	1.505
Tribunais de Justiça e Tribunais de Alçada			
888	545.398 (TJs) 244.076 (TAs)	410.304 (TJs) 180.565 (TAs)	665
	789.474	590.869	
JUSTIÇA FEDERAL			
Primeira Instância			
766	1.097.964	593.961	775
Tribunais Regionais Federais			
139	591.887	451.771	4.473
JUSTIÇA DO TRABALHO			
Primeira Instância			
2.372	1.718.795	1.893.326	798
Tribunais Regionais do Trabalho			
287	421.048	418.378	1.457
SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL			
11	90.839	86.138	7.830

RA - Quais os projetos mais significativos previstos para o STF, a curto e a longo prazos?

EG - Creio que uma das medidas importantes em andamento é a de interligação por via eletrônica das diversas instâncias e tribunais do país, mediante o "Sistema Infojus". Com ele será mais fácil trocar experiências e informações e integrar efetivamente o Sistema Judiciário Brasileiro.

RA - Há alguma mensagem que V. Ex. gostaria de deixar aos nossos leitores?

EG - Sem preocupação em ser original, diria que a Justiça é muito séria para ser deixada somente a cargo dos juízes. Justiça é o que cada um de nós faz, no quotidiano, ao respeitar os direitos de nossos concidadãos e ao não condescender com qualquer ato que possa representar uma quebra das regras de boa convivência social. Nós, juízes, somos chamados a atuar apenas nas situações extremas. Justiça é tarefa de todos os cidadãos.

A NOVA CIRCUL

Uma solução para o extraordinário Cr

José Tristão Mariano – Ten.-Cel. Esp. CTA
Elaine Victor de Moraes – Cap. QFO Jor.

Numa operação que envolve todos os usuários do Espaço Aéreo Brasileiro, os órgãos de Controle de Tráfego Aéreo (Torres de Controle, Controles de Aproximação e Centros de Controle de Área) e salas de informação aeronáuticas (salas AIS), começou a vigorar no último dia 8 de agosto, a "Nova Circulação Aérea" - "Nova CAG" - para a Região Sudeste do Brasil.

A "Nova Circulação Aérea" é um modelo que abrange o Espaço Aéreo Brasileiro compreendido pelas Regiões de Informação de Vôo (FIR) de Brasília e Curitiba sob jurisdição dos Centros de Controle de Área de Brasília e Curitiba, respectivamente, e pelas Áreas de Controle Terminal de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, sob jurisdição dos Controles de Aproximação de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, respectivamente.

Após uma cuidadosa análise da conjuntura da circulação aérea, em face do incremento dos movimentos aéreos, este Modelo foi desenvolvido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), tendo como parceiros de trabalho as empresas aéreas que sugeriram ações e avaliaram a performance em simuladores de vôo e em outros equipamentos instalados nas aeronaves que operam no Espaço Aéreo Brasileiro.

Sabemos pelas estatísticas que houve um incremento do Tráfego Aéreo Brasileiro, atingindo elevados índices de crescimento no final do milênio passado, como foi o caso da Terminal de São Paulo no ano 2000, que, comparada às de maior movimento nos Estados Unidos, ocupou a 11ª colocação, à frente da Terminal de Detroit, Las Vegas e Boston, por exemplo.

Um estudo da projeção do Tráfego Aéreo levou o DECEA a tomar, dentre outras ações a médio e longo prazos, as medidas necessárias para ajustar a circulação aérea, providenciando a curto prazo uma solução para a grande demanda de aeronaves e que resultou na implementação deste novo Modelo.

Uma das características principais da "Nova CAG" foi a criação de rotas preferenciais para vôos por instrumentos (IFR) (fig.1), em função do destino, o que permite que as aeronaves sejam separadas ainda em rota, de acordo com o aeroporto de destino contido nas Áreas de Controle Terminal de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

O que vale dizer: se uma aeronave decola de Brasília para o Aeroporto de Congonhas, voará pela aerovia UW 55 na proa do Radiofarol (NDB) de Araraquara e, depois, voará para um ponto de referência onde ingressará em uma Rota Padrão de Chegada (STAR), definida para aquele aeroporto. Se uma outra aeronave (fig. 2) vem para o Aeroporto de Guarulhos, deverá voar pela aerovia UW 1 de Brasília na proa do VOR Pirassununga, onde ingressará em uma STAR específica para

LAÇÃO AÉREA:

escimento do tráfego aéreo brasileiro

Guarulhos. A adoção desses procedimentos que compõem o novo Modelo de circulação aérea traz enormes vantagens operacionais, principalmente para o usuário, no que tange ao planejamento do vôo e à economia de combustível, já que o aeronavegante poderá voar em altitudes ótimas e o mais próximo possível do que foi planejado.

Na prática, o seqüenciamento do tráfego é estabelecido ainda em rota e em função do aeródromo de destino, diferentemente da Antiga Circulação Aérea, em que se usava uma mesma aerovia e a separação do tráfego só ocorria nas proximidades do aeroporto.

Uma outra característica do novo Modelo de circulação é a divisão das Áreas de Controle Terminais de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em setores específicos para chegada e para saída (fig. 3), permitindo que o movimento aéreo dos principais aeroportos destas Áreas de Controle seja homogêneo, facilite o seqüenciamento e flua em um mesmo sentido, sem a necessidade de aplicação de restrições de altitude, advindo conseqüentes e excessivos gastos de combustíveis. Dessa forma o piloto poderá melhor planejar o seu vôo utilizando os procedimentos de saída, as rotas preferenciais e as STAR, sabendo previamente que voará o mais próximo possível do que foi planejado.

Com a implantação da "Nova Circulação Aérea", os usuários do Sistema foram os maiores beneficiados - com um planejamento de seus vôos e maior fluidez do tráfego aéreo e da otimização do espaço aéreo, o que proporciona a utilização de perfis ótimos de vôos e conseqüente economia de combustível.

Na sua fase dois, há previsão de expansão da "Nova Circulação Aérea" para as áreas de Controle Terminal de Brasília, Salvador, Curitiba e Porto Alegre, outros grandes centros de absorção de Tráfego Aéreo brasileiros que, desta forma, serão contemplados com soluções que atendam às diversas empresas aéreas e aos demais usuários, os quais evoluem nos céus do Brasil, prestando inestimáveis serviços e contribuindo para o progresso e desenvolvimento do país.

Figura 1 – FIR CW: *Disposição das rotas na FIR Curitiba com a nova circulação.*

Figura 2 – TMA RJ: *Apresentação da TMA RIO e da nova circulação que está sendo aplicada, quando as condições forem favoráveis à pista 28 do Galeão.*

Figura 3 – TMA SP: *Apresentação da nova circulação na TMA São Paulo que está sendo empregada quando as condições forem favoráveis à pista 17 de Congonhas e 09 de Guarulhos.*

Copa do Mundo e o Grande Negó

Francisco da Costa e Silva Jr.
Cel. Av. RR

"Negócio do Futebol" movimenta mais de 300 bilhões de dólares americanos por ano.

Dr. João Havelange transformou o futebol em um dos maiores negócios do planeta.

FIFA World Cup

Como há dois anos, um pouco antes de se iniciarem os jogos da XVII Copa do Mundo de Futebol da FIFA, recebi um telefonema do nosso editor para fazer, tal qual fiz nos Jogos Olímpicos de Sidney, uma matéria a ser publicada após o final do torneio, na edição de agosto. Prontamente aceitei pois, ao contrário do que poderia parecer à primeira vista, tratava-se de um desafio, tal a quantidade de artigos e crônicas que já tinham sido escritos e que, certamente, ainda viriam a ser. Qualquer coisa que viéssemos a escrever poderia correr o risco de tornar-se repetitiva ou mesmo enfadonha!

Cerradas as cortinas do palco principal do "maior espetáculo da Terra" - sim, pois não há nada que se iguale ao futebol em matéria de mobilização - constatamos que o negócio transcende em muito as fronteiras dos jogos. A grandeza dos seus números é avassaladora, começando pela movimentação financeira em torno do espetáculo que vai a muitos bilhões de dólares americanos, passando pelo número de telespectadores ao redor do mundo, que, no jogo da final, ultrapassou em muito a marca do bilhão, tendo algumas estimativas alcançado a casa dos mais de dois bilhões, segundo estatísticas da própria mídia. Resta-nos fazer, então, um grande balanço deste esporte arrebatador!

O futebol não deve ser considerado apenas sob a ótica do esporte, mas sim com a visão de um gigantesco empreendimento com características multifacetadas, que mobiliza e arrebata quase todo o planeta nas mais diferentes áreas de atividade.

Coube ao grande brasileiro, filho de pais belgas, chamado Jean Marie Faustin Godefroid Havelange, mais conhecido por todos pelo nome de "João Havelange", dar ao futebol o seu atual formato e torná-lo um gigantesco negócio globalizado e, também, um importante instrumento da diplomacia: a chamada "diplomacia do futebol".

Foi durante a sua administração, de aproximadamente um quarto de século, que passaram a conviver juntos, sob a mesma entidade, antes mesmo da Organização das Nações Unidas, países com histórias e interesses políticos quase que inconciliáveis, como a China Continental e a China Nacionalista, hoje mais conhecida como Formosa ou Taipei. No futebol foi possível assistirmos, como na Copa do Mundo da França, a cenas de conciliação que não podem ser vistas em outros foros,

cio do Futebol!

A FIFA possui hoje mais nações a ela associadas do que a própria ONU.

como as cenas de confraternização protagonizadas pelos times dos Estados Unidos da América do Norte e da República Islâmica do Irã.

Por causa do futebol, a Costa Rica e a Guatemala, dois países da América Central, entraram em guerra, contrariando o espírito desportivo, que é o de promover disputas sem beligerância, promovendo a verdadeira "amizade através dos esportes"!

A FIFA - Federação Internacional de Futebol Association - possui hoje mais nações a ela associadas do que a própria ONU. Se entrarmos no seu "site": www.fifa.com vamos verificar a presença de 204 nações a ela federadas!

Muito já foi dito sobre esse esporte inventado no século XVIII pelos ingleses, da forma que o conhecemos hoje em dia. Por que então esse sentimento de paixão que ele desperta mundo afora? Por certo são inúmeras as explicações, mas algumas nos vêm à imaginação, tais como a simplicidade das suas regras, a alegria de como ele é jogado, a plasticidade dos seus movimentos, seu espírito coletivo e a forma igualitária e universal com que é praticado, o que permite um congraçamento multilateral, multirracial, sem quaisquer distinções, mesmo as de credo, sendo esse último fator uma das suas peculiaridades principais, a do credo único: a da imensa e incomparável paixão pelo futebol!

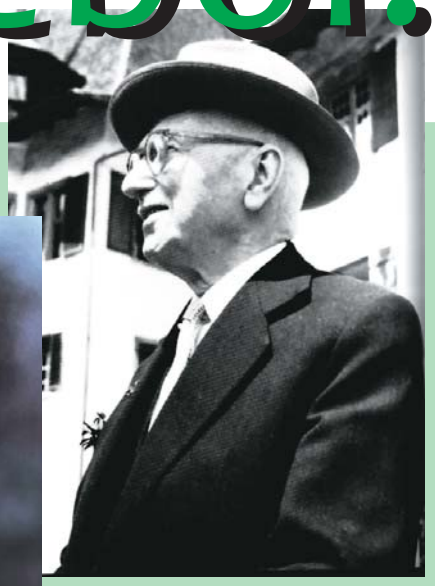
Futebol - O negócio

Com a criação da FIFA em 21 de maio de 1904, deu-se início aí, também, ao grande negócio do futebol, que com justiça, pode ser dividido em duas grandes eras: a da administração do francês Jules Rimet (1921 a 1954) e a do brasileiro João Havelange (1974 a 1998).

Nos 33 anos da administração de Jules Rimet à frente do futebol, a qual foi afetada pela Segunda Guerra Mundial, o esporte experimentou um enorme desenvolvimento passando de 20 associados a 85 no final do seu mandato. Foi durante a sua presidência que a FIFA se consolidou como grande organização. Foi nessa época que o Brasil e o Uruguai, dois dos maiores protagonistas das Copas, se filiaram; e sob sua administração foi criada a maior das suas competições: a Copa do Mundo de Futebol, que fora jogada pela primeira vez em solo sul-americano, no Uruguai, graças ao prestígio alcançado pelo futebol daquele país quando da conquista de duas medalhas de ouro nos Torneios Olímpicos de Futebol dos VII e VIII Jogos Olímpicos da Era Moderna, em Paris e Amsterdã, respectivamente - a final do último torneio foi protagonizada com a equipe da Argentina.

Em 1946, no Congresso da FIFA realizado em Luxemburgo, por sugestão dos delegados das associações-membros, o principal troféu disputado no seu maior evento passou a ser conhecido como "Taça Jules Rimet", em

Taça Jules Rimet



Dr. Jules Rimet - "Pai da Copa do Mundo".

"...no Japão foram colocados em circulação aproximadamente 15 bilhões de dólares, que movimentaram a economia."

homenagem aos 25 anos de mandato à frente da FIFA, do "Pai da Copa do Mundo", como ele ficou conhecido.

A "Era João Havelange" caracterizou-se pela transformação do futebol. Com uma aguçada percepção empresarial, o Dr. João Havelange dinamizou o esporte transformando-o num dos maiores negócios do planeta. No seu mandato deu-se início ao processo de exploração do futebol como um vasto empreendimento no campo dos serviços de entretenimento. Deu-se aí a implantação da política de universalização desse esporte.

"A integridade pessoal de Havelange granjeou o respeito de todas as associações nacionais. A sua palavra tinha peso no mundo inteiro. Foi debaixo da sua liderança que se consolidou a chamada diplomacia do futebol e a consolidação de um negócio sem precedentes: o "Negócio do Futebol".

Para que se possa aquilatar a sua dimensão, hoje existem mais de 200 milhões de praticantes filiados às suas entidades esportivas em 204 nações. Se essas cifras já impressionam, o que dizer do seu movimento financeiro? Segundo dados da própria FIFA, atualmente o "Negócio do Futebol" movimenta mais de 300 bilhões de dólares americanos por ano, superando a indústria automobilística, que movimenta 190 bilhões de dólares, e a indústria petrolífera, que movimenta 175 bilhões de dólares. O "Football Business" envolve todos os seus segmentos, desde a produção das bolas, dos calçados, das pesquisas dos tecidos de melhor resistência ao suor, até aparelhagens especiais para treinamento; além disso, está entre os dez maiores absorvedores de mão-de-obra especializada ou não.

Os dados dos negócios disponíveis sobre a última Copa do Mundo, realizada na Coréia e no Japão, ainda não estão consolidados, mas estima-se que só no Japão foram colocados em circulação aproximadamente 15 bilhões de dólares, que movimentaram a economia. Se não tivesse havido a Copa, este montante teria permanecido nas contas bancárias ou de investimentos, como é hábito local.

Nos últimos 25 anos, a FIFA conseguiu estender o seu campo de influência a todo o mundo, não só no âmbito do desporto, como em outros setores da sociedade, tais como o comércio, a indústria e a política. Os dirigentes da FIFA hoje podem ser considerados dirigentes de uma imensa nação: a pujante "Nação do Futebol".

Foi nesse ambiente, nesse imenso palco global, que o futebol brasileiro consolidou a sua hegemonia, alcançando uma condição que outros países não puderam alcançar.

Muitas lições e constatações podem ser tiradas da participação brasileira na Copa: os exemplos de união do grupo, unidade de comando e talentos em torno de uma grande causa nacional. A grande constatação é a de que o domínio do futebol brasileiro vem se consolidando com base nas grandes conquistas do passado e se firmando, nos últimos anos, apesar do ceticismo demonstrado por muitos às vésperas da Copa do Mundo, esquecendo-se que no passado mais próximo disputamos duas finais, conquistando em uma delas o TETRA!

Agora, apesar do velho negativismo de alguns, não podem restar mais dúvidas de que o chamado Olimpo do futebol é composto na sua maioria pelos "deuses" do futebol brasileiro, os quais, em todas as dezessete edições das Copas do Mundo de Futebol, marcaram a sua presença e deram ao velho "esporte bretão" uma nova alma, e ajudaram a construir a respeitável imagem de **PENTACAMPEÕES** e de **REIS DO FUTEBOL**!

A Evolução da Aviação de Transporte

Brig.-do-Ar
José Maria Custódio de Mendonça

"Homens da minha terra!...Eu vos quero contar
A história original e singular
Do Correio Aéreo Militar
Vencedor das montanhas da Serra do Mar!..."

(Trecho de "Epopéia Alada", poesia de Nelson Araújo Lima, que foi cabo do CAM)

A História da Aviação de Transporte é repleta de tradições. Na ânsia de expandir o cilindro teórico de 10 quilômetros de raio em torno do Campo dos Afonsos, que limitava a quase totalidade dos vôos militares, em 1931, um grupo de oficiais idealistas como Eduardo Gomes, Lemos Cunha e Casimiro Montenegro criaram o Correio Aéreo Militar - CAM. Na época, esses oficiais não faziam idéia de que estavam construindo os alicerces da Aviação de Transporte da Força Aérea Brasileira.

Dez anos depois, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941, o CAM fundiu-se ao Correio Aéreo Naval num único serviço: o Correio Aéreo Nacional - CAN, que viria a ser conhecido em todo o território nacional e hoje previsto na Constituição Federal.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o CAN foi o principal elo de integração entre os mais longínquos rincões do território brasileiro. No período pós-guerra, foi necessário dar um passo maior, mais firme e mais operacional no sentido de consolidar a Aviação de Transporte na FAB. Desta forma, foi criado o COMTA - Comando de Transporte Aéreo, em 22 de janeiro de 1958.

O recém-criado Comando passou a ser o instrumento para coordenação e execução de todas as missões de Transporte Aéreo da FAB e, ainda, das demais Forças, do serviço do CAN e da mobilização da Aviação Civil de Transporte.

A evolução da doutrina do Exército Brasileiro, com a introdução do conceito de Unidades Aeroterrestres, exigindo o apoio de aeronaves, levou o Ministério da Aeronáutica a criar, em 1º de março de 1957, o Comando Aerotático Terrestre - CATTER. Este órgão tinha como missão o emprego conjunto com as forças terrestres no Transporte de Tropa e, também, de Ligação e Observação, além de cooperar com o COMTA no transporte de carga e passageiros.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o CAN foi o principal elo de integração entre os mais longínquos rincões do território brasileiro.

Assim, em 22 de janeiro de 1958, foi criado o 1ºGrupo de Transporte de Tropa - 1º GTT, Unidade Aérea que logo passou a ser subordinada ao CATTER, e cuja missão principal era a de assegurar mobilidade à Brigada de Infantaria Pára-quedista (Bda Inf Pqdt) do Exército Brasileiro.

No final da década de sessenta, com a ativação do Grupamento de Aeronáutica de Manaus e do Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, foi ativado o Núcleo de Comando da Força Aérea

de Transporte Militar (NUCOMFATM). Dessa forma, o Núcleo absorveu as atribuições do CATTER e o Grupamento de Manaus e o de Campo Grande passaram a sediar as futuras Unidades de Transporte, nos moldes da Base Aérea dos Afonsos.

Em 15 de maio de 1973, em face das necessidades de adaptação da Aviação de Transporte e da atualização doutrinária da Força Aérea Brasileira, foi extinto o NUCOMFATM e ativada a Quinta Força Aérea de Transporte Aéreo (V FATA), subordinada ao COMTA. A V FATA voltou-se para o estudo, o planejamento, a coordenação, o controle da execução de operações de Transporte Aéreo de Pessoal e Logístico, das missões de Evacuação Aeromédica da FAB, e de operações conjuntas e ou combinadas com Unidades Aerotransportadas e Aeroterrestres das Forças Armadas, bem como de missões de apoio às Unidades de Fronteira do Exército e da Marinha.

Em 1975, como resposta à demanda cada vez maior por parte da Brigada de Infantaria Pára-quedista nas missões aeroterrestres, o 1º GTT, que até então era a única Unidade operacional naquela missão, recebeu da V FATA a atribuição de capacitar, em caráter permanente, a fim de efetuarem missões de Transporte de Tropa, o 1° Esquadrão do 1º Grupo de Transporte - 1°/1° GT, sediado na Base Aérea do Galeão e dotado com aeronaves C-130 Hércules; o 1° Esquadrão do 15º Grupo de Aviação - 1º/15º GAv, sediado na Base Aérea de Campo Grande; e o 1° Esquadrão do 9º Grupo de Aviação - 1º/9º GAv, sediado na Base Aérea de Manaus, ambos equipados com aeronaves C-115 Búfalo.

Com a inclusão dessas Unidades, a Aviação de Transporte conquista o primeiro grande marco na História de sua evolução operacional, pois a capacidade de pronta-resposta das Forças de Superfície e da própria Força Aérea foi ampliada de forma significativa com a unificação de todas as Unidades Aéreas - UAe no âmbito do COMTA, em torno do lançamento e da navegação tática.

Fruto da necessidade de consolidar essa unificação e uniformizar os procedimentos adotados, além de avaliar os índices operacionais alcançados pelas UAe, no ano de 1976, surgiu a idéia de reunir todas as Unidades de Transporte em um mesmo ambiente operacional. Uma vez reunidos, os Esquadrões realizariam missões específicas de Transporte de Tropa e seriam avaliados à luz dos mesmos parâmetros, guardadas as devidas diferenças na operação das aeronaves. Esta a origem da Reunião da Aviação de Transporte de Tropa - RATT.

O segundo grande marco na evolução operacional da Aviação de Transporte da FAB aconteceu com a realização da primeira RATT, na Base Aérea dos Afonsos, no período de 5 a 9 de dezembro de 1977. Esse encontro revolucionou a mentalidade dos tripulantes, que a partir daquele momento passaram a ter a oportunidade de explorar, ao máximo, a capacidade de planejamento e emprego de equipamento em cenário hostil, com a realização de missões operacionais de navegação a baixa altura (NBA) e lançamento de carga e pessoal, fundamentais para o pronto-emprego das Unidades Aeroterrestres das Forças de Superfície, nas ações de infiltração, assalto aeroterrestre, ressuprimento aéreo e evacuação aérea.

O segundo grande marco na evolução operacional da Aviação de Transporte da FAB aconteceu com a realização da primeira RATT...

Os resultados obtidos em função do aprimoramento constante das competições a cada reunião, traduzidos não apenas na precisão dos lançamentos, mas também no êxito das diversas operações realizadas com as Forças Terrestres, orientaram esforços no sentido de estimular a participação brasileira na mais importante competição do gênero: a "Airlift Military Volant Rodeo", realizada pela Força Aérea dos Estados Unidos (USAF) a cada dois anos, com a participação das Forças Aéreas de diversos países que operam o C-130 HÉRCULES.

A participação da FAB nesta competição, em 1983, resultou no terceiro marco da Aviação de Transporte, evidenciando, assim, a necessidade de atualização das táticas e técnicas empregadas, até aquela data, pelas nossas UAe de Transporte Aeroterrestre.

Mais tarde, frente a estas necessidades e diante

dos expressivos resultados obtidos pela Força Aérea Portuguesa (FAP) naquela competição, julgou-se oportuno promover a participação de quatro militares no Curso de Navegador Tático ministrado pela Força Aérea daquele país. Este evento introduziu modificações profundas na nossa doutrina de emprego, possibilitando um extraordinário acréscimo na precisão das missões de T Aet realizadas pelas Unidades de Transporte, que culminaram com a classificação do Brasil como um dos melhores do mundo durante a "Airlift Military Volant Rodeo" de 2000.

Por outro lado, a participação cada vez maior das Unidades de Transporte, no cumprimento de Missões Aeroterrestres planejadas pela V FATA, evidenciou a lacuna existente na preparação de cargas a serem lançadas pelas nossas aeronaves, em razão da total dependência do valioso apoio da Brigada de Infantaria Pára-quedista.

Em virtude disto, foi criado o Terminal de Carga e Lançamento Aéreo - TECLA, localizado na BAAF, que veio a se tornar o quarto grande marco na evolução da operacionalidade da Aviação de Transporte e que, até os nossos dias, vem desempenhando papel de destaque no preparo e emprego de material a ser lançado, principalmente nas ações de ressuprimento aéreo, inclusive em superfície aquática, a ser realizado na Estação Comandante Ferraz, no Continente Antártico, em apoio ao Programa Antártico Brasileiro - PROANTAR, coordenado pela Marinha do Brasil.

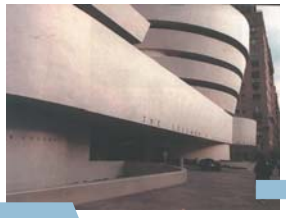
Em 4 de abril de 1989, a V FATA teve sua denominação alterada para Quinta Força Aérea - V FAe. Com a desativação do COMTA, em 11 de março de 1993, a V FAe, além de assumir o seu papel principal de difundir a doutrina de emprego da Aviação de Transporte nas missões de Transporte Aeroterrestre, assumiu todos os encargos no planejamento do preparo e emprego das UAe subordinadas. Além disso, passou a disseminar a doutrina de emprego da Aviação de Transporte junto aos Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA) subordinados aos COMAR.

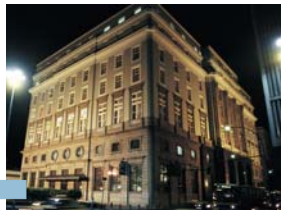
Durante a XVII RAT, em junho de 1997, realizada na Base Aérea de Campo Grande, pela primeira vez a RAT contou com a participação de todos os Esquadrões de Transporte da FAB. Não apenas aqueles subordinados à V FAe, mas também todos os Esquadrões de Transporte Aéreo - ETA, subordinados aos Comandos Aéreos Operacionais que realizavam missões de T Aet desde 1993.

Assim, em função dos quatro marcos que se tornaram os vetores basilares da sua evolução operacional, tornou-se inquestionável a magnitude da RAT, marco de maior importância da Aviação de Transporte. Nesse contexto, a realização anual da Reunião da Aviação de Transporte vem consolidar, aprimorar e desenvolver as técnicas e táticas de emprego de aeronaves de transporte em cenário hostil, como poderosa ferramenta com o objetivo de ampliar a capacidade ofensiva da própria Força e das Forças de Superfície.

Inauguração do TECLA

"Lançar, Suprir, Resgatar, Nossa Sagrada Missão"

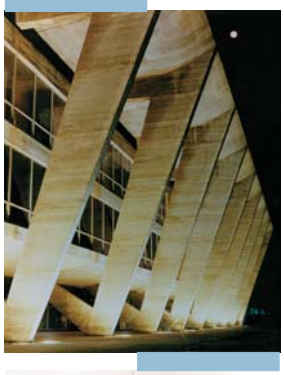




O fenômeno "Guggenheim"

A França começou a atrair artistas durante o reinado de Luís XIV (1643-1715) e por mais de 300 anos transformou-se no mais renomado centro artístico do mundo. No século XVIII, período do Neoclassicismo, foi erguido o "Museu do Louvre", primeira galeria nacional pública. Na segunda metade do século XIX e começo do século XX, Paris foi o foco da arte moderna e progressiva na Europa. Movimentos como o Impressionismo e o pós-Impressionismo foram fundados e floresceram na cidade, culminando em 1977, com a inauguração do importante "Centro Pompidou". Os principais pintores desse período viveram e trabalharam em Paris, como por exemplo: Delacroix (1793-1863) Cézanne (1839-1906), Van Gogh (1853-1990), Miró (1893-1983), Mondrian (1872-1944), Picasso (1881-1973), dentre outros.

Para fazer frente ao predomínio francês nas artes plásticas, os Estados Unidos, após a Segunda Guerra Mundial, criaram possibilidades para fomentar a sua própria arte. Assim, surgem através de galeristas do porte de Leo Castelli, e do apoio do governo americano, estratégias visando ao florescimento de artistas americanos, como Pollock, Jasper Johns, Rauschenberg, Lichtenstein, Motherwell, Frank Stella etc. Assim, por intermédio da mídia, o binômio poder econômico/medidas protetoras do fisco favoreceu a aquisição de obras de arte, surgindo, então, as coleções particulares e os museus. Dentro desse contexto, surge na cidade de Nova York em 1959 o "Museu Guggenheim", projetado pelo arquiteto Frank Lloyd Wright.



Outra vertente no mercado das artes, que aparece fortemente, é o Expressionismo alemão, com artistas do quilate de Joseph Beuys, Anselm Kiefer e Bazelitz, entre outros.

Concomitante a este processo, acontecem as grandes mostras internacionais como: Bienal de Veneza, Bienal de São Paulo, Documenta de Kassel, FIAC, ARCO etc. Mas é a globalização, que com seu efeito imperioso, faz notar também, nas artes plásticas, o fenômeno das filiais do "Guggenheim", uma delas já instalada em Bilbao na Espanha, e outra brevemente no Rio.

Hoje, surge uma situação diferente com o deslocamento de museus nacionais para outros países, levando no seu bojo padrões estéticos, cultura e poder mercadológico.

Neste novo cenário, é preciso refletir sobre as causas e conseqüências da influência que a filial do "Guggenheim" provocará em nossa cultura.

Devemos considerar, ainda, que as artes plásticas, pela contundência de seu valor intrínseco, induzem reflexos nas artes utilitárias, com seu potencial econômico, como o "design", a moda, a arquitetura de interiores etc.

Embora o caráter das artes plásticas seja universal, ela se materializa dentro do ateliê, logicamente, em uma determinada região de um país; portanto a arte tem um cunho particular inserido na cultura de um país.

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. RR

O FUROR E O DELÍRIO

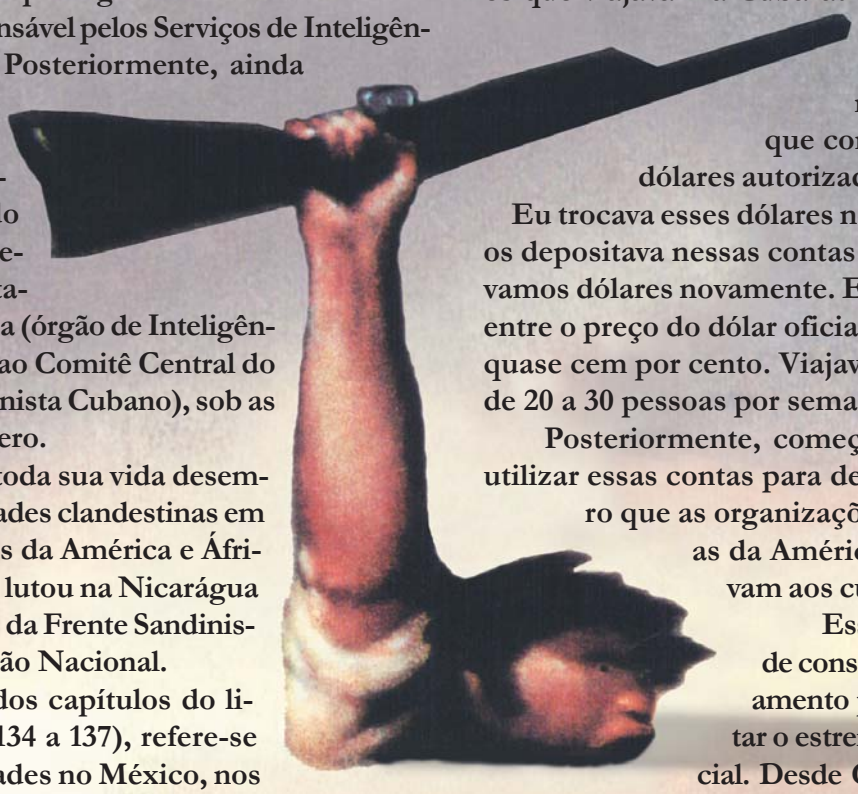
"Cuando teníamos todas las respuestas se cambiaram las preguntas" (frase pichada em um muro, em Quito, Equador, logo após a queda do socialismo real)

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

"O Furor e o Delírio" é o título de um livro escrito por Jorge Masetti, editado em 1999 na Espanha. Jorge Masetti, nascido na Argentina, é filho de Ricardo Masetti, jornalista argentino que chegou a Cuba em 8 de janeiro de 1960, com sua mulher e filho, então um menino, no mesmo dia em que Fidel Castro entrava em Havana à frente de seus guerrilheiros.

Nesse mesmo ano Ricardo Masetti fundou a agência de notícias "Prensa Latina", que existe até hoje. Tornou-se amigo de Che Guevara e, em 1965, foi mandado para chefiar um grupo guerrilheiro em Salta, Argentina, onde foi morto.

O menino Jorge Masetti, então com 9 anos, tornou-se um protegido de Manuel Piñero Losada, responsável pelos Serviços de Inteligência de Cuba. Posteriormente, ainda muito jovem, com 17 anos, recebeu treinamento armado e passou a integrar o Departamento América (órgão de Inteligência vinculado ao Comitê Central do Partido Comunista Cubano), sob as ordens de Piñero.



Durante toda sua vida desempenhou atividades clandestinas em diversos países da América e África, bem como lutou na Nicarágua junto às forças da Frente Sandinista de Libertação Nacional.

Em um dos capítulos do livro (páginas 134 a 137), refere-se às suas atividades no México, nos anos de 1981 a 1983 - após, portanto, a queda do socialismo real e do fim da União Soviética Esse relato revela a estratégia empregada pelo Departamento América em apoio aos grupos guerrilheiros de então, na América Latina, bem como as atividades desenvolvidas para conseguir dinheiro, "de qualquer jeito":

"Minhas tarefas foram diversificadas cada vez mais. Fui encarregado de conseguir contatos que nos emprestassem seus nomes para abrir contas bancárias que utilizaríamos para depositar o dinheiro que obtínhamos com o que nós chamávamos de "centrífugas", operações que consistiam em facilidades a todos os que viajavam a Cuba através do Departamento, fornecendo dinheiro mexicano para que comprassem os 500 dólares autorizados pelo governo. Eu trocava esses dólares no câmbio negro e os depositava nessas contas e, após, comprávamos dólares novamente. Então, a diferença entre o preço do dólar oficial e o negro era de quase cem por cento. Viajavam a Cuba cerca de 20 a 30 pessoas por semana.

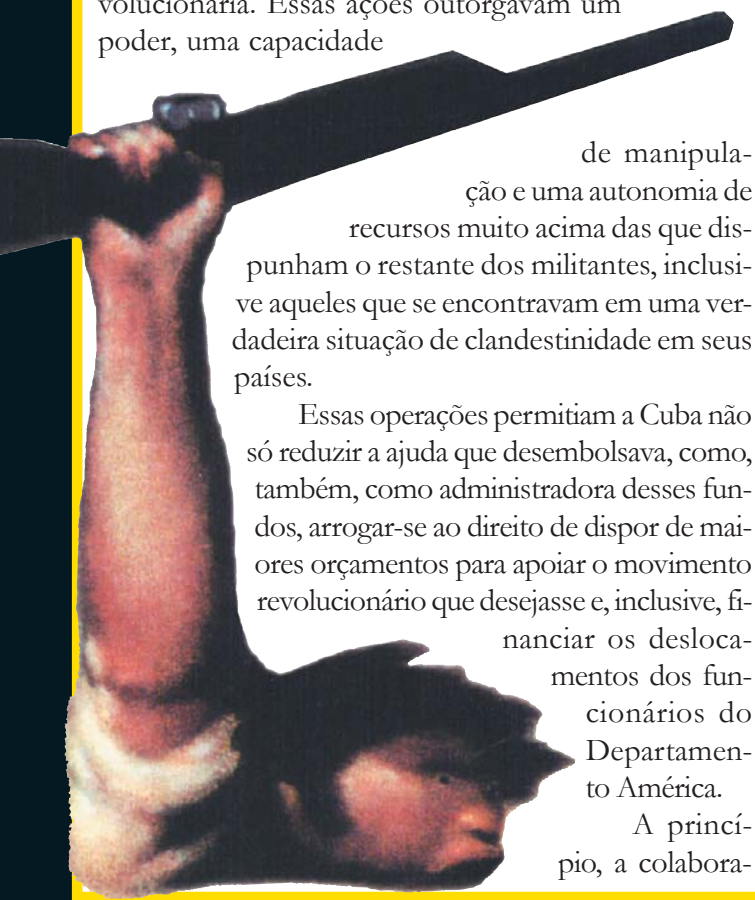
Posteriormente, começamos também a utilizar essas contas para depositar o dinheiro que as organizações revolucionárias da América Latina colocavam aos cuidados de Cuba. Essa era uma forma de conseguir autofinanciamento para complementar o estreito orçamento oficial. Desde Cuba, as pressões eram cada vez maiores para que

conseguíssemos, de qualquer maneira, divisas. A partir de então, começamos a desenvolver todos os tipos de atividades, cada vez mais comprometedoras.

De Havana recebemos ordem para prestar apoio técnico a grupos guerrilheiros latino-americanos que operavam no México. Desde assaltos a bancos até a joalherias. O responsável em Cuba era Armando Campos, Primeiro Vice-Chefe do Departamento América *(Armando Campos Ginestra responde, até hoje, por uma das chefias do Departamento América).*

O êxito de algumas operações montadas por esses grupos em outras latitudes estimulou Cuba a lançar-se, indiscriminadamente, a esse tipo de atividades, dando apoio financeiro e logístico em qualquer país. O México, por suas facilidades para emigrar, pela ineficiência policial, pela densidade de sua população e pela presença de um numeroso exílio, apresentava vantagens excepcionais.

Aquilo que começou sendo uma atitude conjuntural converteu-se em tarefa permanente e, por que não admiti-lo, em um fim em si mesmo. Houve companheiros que se especializaram nesse tipo de missões, gerando o desenvolvimento de uma bandidagem revolucionária. Essas ações outorgavam um poder, uma capacidade de manipulação e uma autonomia de recursos muito acima das que dispunham o restante dos militantes, inclusive aqueles que se encontravam em uma verdadeira situação de clandestinidade em seus países.



Essas operações permitiam a Cuba não só reduzir a ajuda que desembolsava, como, também, como administradora desses fundos, arrogar-se ao direito de dispor de maiores orçamentos para apoiar o movimento revolucionário que desejasse e, inclusive, financiar os deslocamentos dos funcionários do Departamento América.

A princípio, a colaboração não era de grande envergadura. A mala diplomática era utilizada para introduzir o armamento necessário, mas logo começou a colaboração em matéria de informações e, inclusive, colocávamos em contato grupos de origens distintas para desenvolver operações de maior alcance e estimulávamos aquelas organizações que ainda não estavam implicadas nesse tipo de atividade a preparar grupos especiais. Nós, do escritório do México, em mais de uma oportunidade lhes demos apoio e facilitamos contatos.

Aquilo que começou sendo uma atitude conjuntural converteu-se em tarefa permanente e, por que não admiti-lo, em um fim em si mesmo.

Recordo que uma vez um dos funcionários que trabalhavam com Armando Campos viajou ao México e tentou recrutar-me para que me incorporasse diretamente com um desses grupos, o que não foi aceito pelo meu chefe imediato na embaixada: "Alejandro" *(Armando Comas seria Fernando Pascual Comas Perez, até hoje integrante do Departamento América.).*

Nós dávamos apoio e entregávamos aos grupos operacionais o que chegava de Havana: armas, dinheiro para a montagem das operações e passagens, caso algum deles tivesse que viajar a Cuba para entrevistar-se diretamente com Armando.

Recordo de uma vez, quando entregamos armas. Nessa mesma semana foram assaltados dois bancos que estavam na mesma esquina, em Concepción Beistegui com Avenida Coyoacán. A imprensa comentava que, pelo nível de especialização e sangue frio dos atacantes, só poderia tratar-se de ex-policiais afastados. Nós sabíamos de quem se tratava e, poucos dias depois, obtínhamos a confirmação quando a pessoa à qual havíamos entregado as armas nos passou uma soma de "traveler's checks" em branco para que os negociássemos.

Os assaltos continuaram e, na mesma medida, a introdução de armas e as viagens dos funcionários que trabalhavam com Armando.

Em uma ocasião, também, demos apoio a um grupo de "Los Macheteros", que lutava pela independência de Porto Rico".

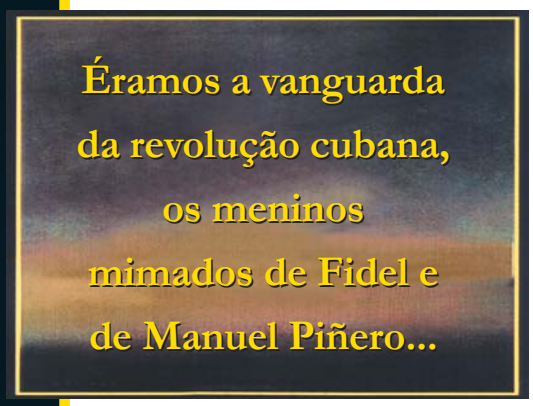
Posteriormente, em 1988, em Havana, "Tony de La

Guardia" (como era conhecido o Coronel Antonio de La Guardia, com cuja filha, Ileana, Jorge Masetti posteriormente se casou), que lutara no Líbano e na Nicarágua e que no Chile, durante o Governo Allende, chefiara um grupo cubano das Forças Especiais, dirigia um grupo que dependia da DGI ("Direción General de Informaciones"). Esse grupo tinha por tarefa tentar romper o bloqueio norte-americano obtendo tecnologia para os diversos ramos da indústria e da medicina. Devia também buscar divisas de qualquer forma, pois Cuba não contava com o orçamento necessário para a aquisição do abastecimento de que precisavam os diversos ministérios. O nome da seção especial dirigida por "Tony", no seio da DGI, era MC, que significava "moeda conversível", ou seja, Fidel Castro lhe havia outorgado uma espécie de "patente de corsário" para buscar dinheiro.

Antonio de La Guardia viria a ser julgado e fuzilado em 1989, em Havana, pois na sua busca por "moeda conversível", para atender às necessidades cada vez maiores do Estado cubano, foi acusado de "ligação com o narcotráfico". Em 1990, Jorge Masetti e Ileana exilaram-se na Espanha, onde vivem atualmente.

No final do livro, Jorge Masetti faz uma autocrítica demolidora:

"Quando observo o que foi a minha vida e a de tantos outros, caio em conta de que a revolução não foi mais que um pretexto para cometer as piores atrocidades tirando-lhe todo vestígio de culpabilidade. Escudávamo-nos na meta de buscar fazer o bem à humanidade, meta que era uma falácia. Éramos jovens irresponsáveis, aventureiros. Éramos uma casta à parte, inclusive à parte dos revolucionários que operavam localmente em seus países, os quais se viram obrigados a adotar a luta armada pelas circunstâncias políticas. Nós, em troca, éramos uma mescla de James Bond com umas gotas de marxismo muito superficiais, aos quais tudo era permitido, sobretudo viver de maneira diferente de como o faziam os militantes que realizavam o obscuro e anônimo trabalho de massas para construir uma organização política. Éramos a vanguarda da revolução cubana, os meninos mimados de Fidel e de Manuel Piñero, que não fomos eleitos nem por nossa inserção nas massas nem por nosso espírito de sacrifício cotidiano. Éramos eleitos por não pertencer a nada, sem religião nem bandeira, com uma capacidade de aventura muito desenvolvida e com um grau de cinismo não menos importante. Hoje, posso afirmar que por sorte não ganhamos, pois, caso contrário, tendo em conta nossa formação e o grau de dependência com Cuba, teríamos afogado o continente em uma barbárie generalizada. Uma de nossas palavras de ordem era fazer da Cordilheira dos Andes a "Sierra Maestra" da América Latina, onde, primeiro, teríamos fuzilado os militares, depois os opositores, e logo os companheiros que se opusessem ao nosso autoritarismo. Eu sou consciente de que atuaria dessa forma.



É muito cômodo invocar o argumento de que fomos manipulados, como é muito cômodo, também, escudar-se por trás das lutas contra as ditaduras militares para justificar os abusos. É necessário revelar a parte obscura, essa parte inconsciente relacionada com a fascinação pelo poder, vizinha da tendência de praticar a crueldade, porque não só tratamos de destruir nossos inimigos, como destruímos nossas companheiras, nossos filhos e os colaboradores. Em realidade, durante todos esses anos de luta, destruímos sem construir nada. Nós vivíamos num mundo fechado entre nós, freqüentando lugares especiais aonde só íamos nós. Eu não ia a pizzarias, onde come todo o mundo. Eu freqüentava os restaurantes onde comiam os chefes. Esse era o meu mundo.

O que eu vivi desde minha chegada a Cuba será sempre uma ferida aberta. Uma fratura entre o antes e o depois. Entre as ilusões do furor guevarista e o delírio da luta armada, e a época do desencanto".

No livro de Jorge Masetti podem ser encontradas as raízes, em 1982/1983, no México, da estratégia dos Serviços de Inteligência de Cuba no apoio a "operações" em toda a América Latina, a fim de buscar equilibrar os orçamentos do país. São essas as origens dos seqüestros de Abílio Diniz, do banqueiro Beltran Martinez e dos publicitários José Salles, Geraldo Alonso e Washington Olivetto, no Brasil; de Christian Edwards Del Rio (filho do dono do jornal "El Mercurio"), no Chile; e outros, no Panamá e México, todos utilizando a mão-de-obra ociosa de antigos revolucionários do continente. Nesses seqüestros, como não é segredo, os Serviços de Inteligência de Cuba atuaram nos bastidores.

PARAGLIDER

VOE LIVRE, PORÉM SEGURO

André Modelo
Campeão Brasileiro

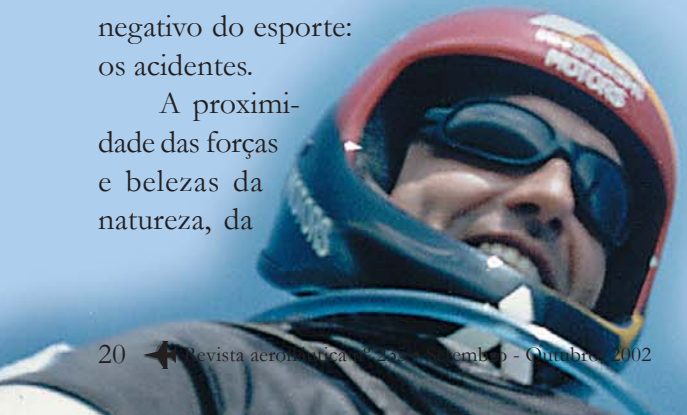
O "Paraglider", modalidade de vôo livre mais simples inventada pelo homem, tem um papel de destaque entre os esportes de aventura.

A incrível praticidade do esporte resulta num extraordinário crescimento no número de adeptos no Brasil e em todo o mundo. O desenvolvimento de novos materiais e equipamentos tem tornado o "Paraglider" cada vez mais eficiente, rápido e seguro.

A qualidade dos vôos no Brasil é tal que vários eventos internacionais estão sendo realizados por aqui. O contato com os melhores pilotos do mundo tem refletido diretamente em nosso nível técnico. Os campeonatos multiplicaram-se e estão cada vez melhores e maiores, atraindo cada vez mais a atenção do público e da mídia.

O alto custo do equipamento sempre foi o maior obstáculo aos inúmeros candidatos à condição de alados. O retorno publicitário está começando a eliminar este problema. Sendo o "Paraglider" um verdadeiro "out-door" voador, com mais de 25 m2, a mídia espontânea é inevitável. Em alguns casos o piloto já sai patrocinado da escola.

O "Paraglider" está presente em novelas, filmes, programas e noticiários de TV, revistas e jornais. Como resultado deste crescente interesse pelo esporte, apareceu, em 2000, uma nova categoria de profissional dos céus: o piloto profissional de "Paraglider". Por outro lado, o maior número de praticantes, rampas e escolas evidencia o lado negativo do esporte: os acidentes.



A proximidade das forças e belezas da natureza, da mesma forma que nos encanta, fortalece, inspira e nos eleva às nuvens, pode nos surpreender, enfraquecer, neutralizar e nos levar às profundezas. Escrito fica até bonito, mas na prática, do chão ninguém passa! Posso falar por experiência própria que o desfecho da estória, o contato com o chão, é sempre desagradável. Por sorte estou aqui para contar. Depois de muito errar, sinto-me na obrigação de alertar os novatos e os que, mesmo experientes, perderam a noção do perigo.

Incrível liberdade e realização que sentimos ao voar nos dá uma falsa impressão de invulnerabilidade.

ACIDENTE: ESTUDANDO O INIMIGO

Acidente. O próprio nome diz: não pode ser controlado!

Se pararmos para pensar nos motivos que levaram tantos pilotos ao estaleiro, vemos que o termo acidente está sendo erroneamente usado na maioria dos casos. Via de regra, nossos chamados acidentes nada mais são do que o resultado direto de erros cometidos na prática de nosso esporte. A grande quantidade destes erros é explicada pelo fato do Vôo Livre ser muito mais que um esporte da natureza. O Vôo Livre é um estilo de vida! Incontrolável... Mas isto é uma outra estória.

A análise dos motivos dos muitos "acidentes" que presenciei, de que tive notícias e que sofri me leva a dividi-los nos seguintes grupos:

A SITUAÇÃO DO PARAGLIDER NO BRASIL

1. *Falta de equipamentos de segurança adequados;*
2. *Erro na escolha do equipamento;*
3. *Erro na utilização do equipamento;*
4. *Erro na avaliação das condições de vôo;*
5. *Erro na avaliação do vôo em rampa ou local novo/desconhecido;*
6. *Erro na avaliação das mudanças das condições de vôo;*
7. *Erro na avaliação da própria capacidade de pilotagem;*
8. *Falta de concentração nos primeiros minutos de vôo;*
9. *Distração na decolagem, vôo ou pouso;*
10. *Redução da margem de segurança devido à participação em competições, vontade incontrolável de voar, vontade de acompanhar pilotos mais experientes, vontade de fazer graça para o público etc.;*
11. *Problemas com os equipamentos de vôo velhos e/ou em mau estado;*
12. *Necessidade de ter que pousar na rampa ou em lugar determinado por falta de resgate;*
13. *Largar as mãos dos freios a baixa altura;*
14. *Fios elétricos;*
15. *Colisão em vôo.*

CONCLUSÃO

A facilidade do aprendizado do esporte, a beleza de tudo o que vemos antes, durante e depois de cada vôo e a incrível liberdade e realização que sentimos ao voar nos dá uma falsa impressão de invulnerabilidade. Perdi tal invulnerabilidade em 1998. Foi preciso ter ficado de cama por vários meses para conseguir enxergar que "acidentes", por menores que sejam, me afastam dos céus. Grandes "acidentes", como fratura e esmagamento de três vértebras então...Em praticamente 99,9% dos casos não vale a pena correr riscos! A atual condição de competidor profissional coloca-me numa posição um pouco delicada diante do estabelecimento de minha margem de segurança em vôo, principalmente em competições. Sei, entretanto, que o bom senso pode me livrar de quase todos os itens listados anteriormente.

O uso da palavra acidente é, sem dúvida, um equívoco na maioria dos casos no Vôo Livre. Se andando por uma cidade do interior uma bala perdida me acerta, posso chamar de acidente. Se um soldado é baleado durante uma guerra, o termo usado pode ser qualquer um, menos acidente. Da mesma forma, em nosso esporte, apenas alguns eventos relacionados aos itens 10, 14 e 15 poderiam ser classificados como acidentes, não podendo ser evitados.

O uso da palavra acidente é, sem dúvida, um equívoco na maioria dos casos

Praticamente em todas as situações listadas, somos nós que controlamos o risco! As incontroláveis forças da natureza, como se podia pensar a princípio, não têm nada a ver com nossos erros! Pense a respeito antes de sua próxima decolagem...Bom senso e bons vôos!

"Silenciaram quando terroristas tiveram sua memória reabilitada e suas famílias indenizadas."

Onde poderemos chegar?

Para se precaverem de surpresas desagradáveis, as pessoas sensatas acautelam-se diante dos riscos que se lhes apresentam, sejam eles de que natureza forem. Da mesma forma, os países que têm governos compostos por pessoas responsáveis e realmente preocupadas em bem servir à Nação e não dela se servirem podem contar com um planejamento abrangente, capaz de abordar até mesmo, e principalmente, as ameaças, que, se aos incrédulos parecem remotas, aos nelas interessados se afiguram oportunas e promissoras.

A confirmar esta regra, temos como exceção o comportamento nada peculiar à tradicional maneira com que os governantes dos Estados Unidos tratam os assuntos de interesse do seu país, e, dentre eles, especialmente os relativos à segurança. Se assim não fosse, é bem provável que a sua vasta e eficiente rede de Informações (por eles chamada de "Intelligence" e, nós, por pura imitação, adotamos este termo) tivesse conseguido evitar a desumana agressão por eles sofrida contra o WTC em Nova Iorque. Aquele atentado, embora condenável sob quaisquer considerações que se formule, ocorreu por terem aqueles governantes desprezado o sentimento de revolta que despertam em grande parte do mundo, quando, paradoxalmente, a prática de sua política internacional nada tem a ver com o discurso calcado nos ideais de justiça, liberdade e outros preciosos valores que inspiraram os grandes espíritos dos homens que construíram aquela admirável Nação. Admite-se também como imprudente a crença de que o território americano era uma fortaleza inexpugnável, capaz de manter-se incólume enquanto podia desferir impiedosos golpes no mundo todo com o seu "big stick". Não aprenderam a lição de Pearl Harbor, e parece que agora, ao instituírem o "Homeland Security Department", e reverem as quase sagradas liberdades individuais, dão mostras de compreender e até mesmo aceitar o que levou o Brasil a criar, quando do Movimento de 1964, as Forças de Segurança Interna, empregando-as com eficiência e respeito aos direitos humanos, dentro das características de uma guerra não convencional (apesar da insistência das esquerdas em negar esta verdade).

Apesar de recentes em termos históricos, os acontecimentos no Brasil pós-64 oferecem um campo de estudo e reflexão propício à prevenção. As Forças Armadas erradamente escolheram o caminho do silêncio, não contestando os falastrões que de seus altos cargos públicos e de privilegiadas posições na mídia lançam toda sorte de acusações sabidamente mentirosas. Silenciaram quando terroristas tiveram sua memória reabilitada e suas famílias indenizadas. Têm as Forças Armadas errado quando aceitam os cortes nos seus orçamentos de maneira desigual e incompatível com suas responsabilidades. Erram mais quando não põem a sociedade neste debate, pois será esta mesma sociedade que delas cobrará as perdas que vier a sofrer pela sua ineficácia, fruto da carência de meios, do despreparo e do desalento.

Em benefício da brevidade abstenho-me de considerações sobre iguais acontecimentos ocorridos em outros países do nosso continente, para mencionar apenas um deles, a vizinha e amiga Colômbia, cujo sofrido povo está, há décadas, privado dos mais elementares direitos do cidadão, a ele negados pela guerrilha e para cuja garantia tem o Estado sido incapaz. Neste particular, que ameaça representa este conflito bem próximo à nossa vasta e precariamente guarnecida fronteira? O tráfico de drogas a ele ligado já nos deu uma resposta, a qual poderá levar a outras e entre elas, uma intervenção estrangeira sob o falso manto da preservação ambiental e da proteção aos índios. Guardadas as devidas proporções e respeitadas as peculiaridades dos dois cenários acima mencionados, não estamos nós aproveitando a lição que se nos oferece a História, a nossa própria e a daqueles países. Esquecemos que a Guerrilha do Araguaia, levando-se em conta

Renato Paiva Lamounier
Cel. Av. RR

a dimensão do nosso país, teria hoje atuação mais devastadora do que a promovida pelas FARC não fora a rápida e eficaz ação daquelas mencionadas Forças de Segurança Interna. Paralelamente às clandestinas operações na selva, os terroristas de então desenvolviam igual atividade no campo e nas cidades. Cruel ironia, as Forças Armadas do Brasil cumpriram, e bem, o seu dever e, ao invés de serem por isto reconhecidas, são hoje vítimas de campanha de difamação fomentada pelos vencidos de ontem, hoje no poder ou a ele se candidatando e que aí não estariam se fora verdade o que apregoam.

Aproxima-se uma campanha eleitoral onde a mais importante referência é auto-intitular-se o candidato de perseguido pelo regime militar sem, contudo, completar o porquê daquela "perseguição". Não apresentam como parte do seu nefasto currículo os delitos que cometeram na luta armada que iniciaram: os assaltos, os seqüestros, os assassinatos e outros. Há aqueles que não tiveram a coragem para o enfrentamento e refugiaram-se no exterior buscando a proteção de governos com eles coniventes. Há também aqueles, mais covardes ainda, que tiveram em organismos internacionais a sinecura que os acobertasse e provesse de fartos ganhos. Não nos esqueçamos daqueles que encontraram nas universidades estrangeiras os cursos financiados pela subversão internacional.

Passados mais de 38 anos daqueles episódios e já há vinte desde o retorno deles ao país, insistem ainda em falsear os fatos , fazendo crer aos brasileiros hoje quase quarentões que foram apenas idealistas perseguidos e que, embora há mais de dez anos no poder, não são os culpados pelo retrocesso sofrido pelo Brasil durante sua gestão, como estão aí a atestar os indicadores econômicos e sociais que medem o desenvolvimento e a qualidade de vida.

É muito importante, bonito mesmo, cultuar os nossos vultos do passado e deles seguir os dignificantes exemplos. Mas não basta resignar-se como nos ensinou aquele Tenente que retalhou a bandeira nacional em 18 pedaços e os dividiu com seus companheiros para, em seguida, tombar gravemente ferido fora das muralhas do Forte de Copacabana. Disse ele: "à Pátria tudo se dá e nada se pede, nem mesmo compreensão". Grande Siqueira Campos, "lá do assento etéreo onde subiste" permitanos de cá dizer: é preciso, sim, cobrar do Governo os meios para a defesa, pois não será dele, ente transitório, que a sociedade exigirá explicações pelo fracasso da proteção de seus bens e de suas vidas. É preciso, sim, esperar da sociedade à qual pertencemos e servimos, pelo menos um julgamento justo baseado na verdade histórica. Do contrário, de nada terá valido o seu sacrifício e de tantos outros verdadeiros heróis brasileiros.

Embora seja da nossa conta, e muito, a maneira como se deu a privatização dilapidadora do patrimônio público, assim como a subserviência diante dos poderosos promotores da globalização, esperamos confiantes que as instituições nacionais e os homens de bem a estes assuntos afetos saibam como proteger e resguardar os interesses do Brasil. Entretanto, nos assuntos de defesa, aonde poderemos chegar se os militares profissionais não forem capazes de obter do Poder Civil os meios necessários para bem desempenhar o papel que lhes determina a Constituição?

No país do Carnaval e do futebol e em clima de Copa do Mundo cabe um comentário sobre este patriotismo sazonal: não é no dia do desfile ou dos jogos que a passarela e os estádios fazem os campeões. Estes são feitos anos e anos antes, no amor às suas tradições e no inimaginável esforço da preparação. Igualmente, não é nos campos de batalha que se alcançam as vitórias. São elas construídas pelas gerações e gerações que, dentro e fora dos quartéis, criam as riquezas, geram tecnologias, cultivam os valores essenciais à nacionalidade, promovem a união e a participação de todos os cidadãos.

As Forças Armadas erradamente escolheram o caminho do silêncio.

"...não é no dia do desfile ou dos jogos que a passarela e os estádios fazem os campeões."

Sukhoi-35

SUPER FLANKER

O caça mais poderoso e moderno do mundo:

* **Menor preço**
* **Menor custo operacional**
* **Manutenção toda nacional pela AVIBRÁS**
* **Maior transferência de tecnologia**
* **Não fere a nossa soberania**

ESPECIFICAÇ

Peso máximo
Capacidade in
Carga de com
Velocidade ma
Teto máximo..
Alcance máxi
sem REVO....
com um REV
Distância mín
Distância mín

ÕES BÁSICAS

na decolagem .....34.000 Kg
nterna de combustível..10.100 Kg
bate máxima.....8.000 Kg
áxima .....2.500 Km/h
.....17.200 m
mo
.....3.400 Km
O.....6.300 Km
ima na decolagem .....550 m
ima no pouso.....700 m

ROSOBORONEXPORT

CAMARGO SISTEMAS E ENGENHARIA SA

Rua Muniz Barreto, 566 - Rio de Janeiro - RJ - Brasil
CEP 22251-090 e-mail: camargol@aol.com
Tel.: 55 21 2286-5419 Fax.: 55 21 2579-0986

SU-35 SUP

O BRASIL PRECISA DE UM

Luiz Carlos dos Santos Migon
Ten.-Cel. Av. RR

Sempre nos limitamos ao papel de potência regional, restringindo nossa área de influência político-econômica ao nosso continente. No cenário do final do século XX, os temas globais ou os existentes em outros continentes "não eram da nossa alçada". Com o colapso do comunismo e o fim do duopólio EUA/URSS, este modelo restritivo não mais se aplica. Para fazer frente ao impulso imperialista americano, claramente evidenciado neste atual governo, uma nova classe de potências médias globais se articula. A Comunidade Européia, o Brasil, a Índia, a China, e talvez a Austrália, se associam para moderar o intempestivo monopólio. Não interessa à estabilidade mundial que toda a economia e a segurança mundial estejam centradas nos EUA. O monstruoso potencial de comércio e os entendimentos para defesa mútua dessas potências médias globais são caminhos inevitáveis.

"O Brasil não irá fazer a guerra, mas estará sempre presente para garantir a paz."

As mudanças geopolíticas ocorridas com o fim da Guerra Fria alteraram drasticamente toda a estrutura do poder internacional criada no início do século XX e solidificada com o resultado da Segunda Guerra Mundial.

Respaldado pelas palavras do General Gleuber Vieira, Comandante do Exército, ao referir-se à forma como visualiza a evolução da Força Terrestre nos próximos anos, e, adequando-as à Força Aérea, percebe-se que o Brasil, através de suas Forças Armadas, deve, no presente, "manter-se em condições de atender às solicitações para participação em missões internacionais de paz", ao mesmo tempo em que deve considerar a possibilidade a médio prazo, fruto da maior projeção do país no contexto das nações; e deve, também, ter que atender ao "aumento dos contenciosos de pressões internacionais, inclusive com a participação em Forças Conjuntas multinacionais e o início da capacitação para operações autônomas, com efetivos limitados em outras partes do mundo", almejando, num futuro mais distante, estar em condições de manter a segurança nacional através da "preponderância absoluta da estratégia da dissuasão, com incremento da participação na projeção do poder" e com "estrutura e capacitação para ampla participação internacional em correspondência à projeção internacional do país".

Um sinal deste processo é o nosso crescente envolvimento político, econômico e militar com Angola e com as ex-colônias portuguesas na África e na Ásia. Recentemente, o Brasil coordenou uma iniciativa da ONU para garantir a paz na fronteira entre Peru e Equador. O Brasil, tendo vizinhos que são nossos amigos por gerações, não irá fazer a guerra, mas, sem dúvida, estará sempre presente para garantir a paz. Nossa eventual posição no Conselho de Segurança da ONU irá requerer esta capacidade. Não parece haver possibilidade de um conflito dentro da América do Sul, porém o comportamento dos grupos armados na Colômbia, abrindo pretexto para a interveniência militar de terceiros, é sempre uma incógnita.

Visando atender a estes pressupostos, a Força Aérea Brasileira, ao buscar a renovação de suas aeronaves de combate, deve, certamente, capacitar-se para executar, nas próximas décadas, as missões de: Superioridade aérea; Defesa aérea de longo alcance e

ER FLANKER

A AERONAVE DE DISSUASÃO

Interdição naval de longo alcance, objetivando o poder de dissuasão de sua Força. Essa política foi claramente caracterizada pelo Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, Comandante da Aeronáutica, que, ao final da operação Cruzex em 5 de maio de 2002, declarou textualmente: "Como cidadãos e responsáveis pela defesa da soberania, não queremos uma Força Aérea só para a festa do 7 de setembro, mas sim uma Força Aérea operativa, com um núcleo de excelência".

Com raio de combate de 1.500 km e capacidade de carregar oito toneladas de armamento, o Sukhoi Su-35 apresenta-se como aeronave ideal para defesa aérea de longo alcance, cobrindo todo o território nacional a partir de Anápolis, sem necessidade de REVO; com sua capacidade de ser reabastecida em vôo por outra aeronave similar, e utilizando-se de mísseis antinavio com alcance de 50 km. Assim, seria estabelecido pelo Brasil o "Portão do Atlântico Sul".

Nunca antes a FAB teve a oportunidade de conciliar, numa mesma aeronave, performance superlativa com custos acessíveis. O salto qualitativo com a adoção do SUKHOI Su-35 Super Flanker e de todas as facilidades de suporte, manutenção, integração e desenvolvimento, orientadas a uma produção nacional futura conforme proposto pela Rosoboronexport/ Avibrás, seria fantástico: muito mais do que um novo caça, o Su-35 é uma poderosa ferramenta de geopolítica, que permitiria ao Brasil ocupar seu devido espaço no cenário político global impondo, com real autoridade, a manutenção da paz onde fosse chamado a cooperar. Mas também forneceria ao Brasil uma grande capacidade de dissuasão para enfrentar quaisquer desafios a sua soberania.

Maioritariamente apontado pelos especialistas internacionais como o melhor caça do mundo, superior até mesmo ao F-15 Eagle norte-americano (o projeto do F 22, que objetivava superar o Su-35, foi praticamente abandonado por não ser eficaz), o Su-35 Super Flanker se adotado como substituto dos obsoletos Mirage III seria um excelente ponto de partida para o acordo de cooperação técnica e militar recentemente assinado com a Rússia.

"... muito mais do que um novo caça, o Su-35 é uma poderosa ferramenta de geopolítica ..."

O Projeto FX não envolve apenas a escolha de uma nova aeronave. Nossa política de defesa deve estar totalmente sintonizada com um inadiável impulso para construir uma nação adulta, soberana e decidida a caminhar com suas próprias pernas.

Como pode um único piloto voar por até 28 tripulantes?

- Missão concebida: Efetuar ataque, partindo de Anápolis até as instalações de um campo de treinamento/central de comunicações, localizado na fronteira com a Bolívia.
- Distância de ida e volta: 3.000 km
- Peso do armamento requerido: 4.500 kg

	Su-35	Mirage 2000	GRIPEN
AERONAVES DE CAÇA	1	6	8
REVO's NECESSÁRIOS	0	2	4
TOTAL DE REVO's NA MISSÃO	0	12	32
AERONAVES KC REQUERIDAS	0	1	4
TRIPULANTES DOS KC	0	5	20
TRIPULANTES TOTAIS	**1**	11	**28**

Voando o Su-35 - SUPER FLANKER.

Luiz Adonis B. Pinheiro
Cel. Av.

Fatos da vida de Napoleão são episódios que sempre nos enchem de curiosidades, respeito e admiração.

Nascido em 15 de agosto de 1769, em Ajácio, Córsega, tenente com 16 anos (1785), iniciou sua carreira no regimento "La Fere" em Valence (Cote du Rhone). Mas não só de batalhas, estratégias e paixões viveu o grande general.

Por exemplo, na Borgonha (de Dijon a Lyon), magnífica região vinícola, o famoso "Clos de Vougeot" (vinhedo), que hoje possui 80 donos, teve seu processo de fragmentação iniciado com a Revolução Francesa, quando as terras da Igreja e da aristocracia foram confiscadas e leiloadas como "Biens Nationaux". Entre os oficiais encarregados de comunicar ao Abade de Cister que o Estado se apropriara de todas as terras da abadia - o "Clos de Vougeot" e mais 9.600 hectares - estava Napoleão Bonaparte.

Em 1818, o "Clos de Vougeot" reunificou-se com o dinheiro de Gabriel - Julien Ouvrad, um dos grandes fornecedores de armas para as guerras napoleônicas e banqueiro pessoal de Bonaparte (financiou a batalha de Waterloo, segundo dizem).

A antiga abadia cisterciense de "Clos de Vougeot" é hoje sede da confraria "Les Chevaliers du Tastevin", fundada para promover os vinhos da região ("grand cru").

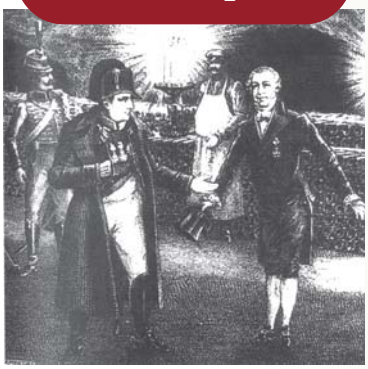
A região de Champagne e seu principal produto, principalmente o famoso da Casa Möet et Chandon de Epernay, sempre esteve presente na vida de Napoleão.

Jean-Remy Möet (proprietário) manteve relações privilegiadas com Napoleão.

Desde 1799, a Maison Moët passou a expedir regularmente seu Champagne ao futuro imperador, que jamais deixou de visitar Jean-Remy Moët em suas passagens pela Champagne.

Napoleão freqüentava Épernay

A Champagne Brut Imperial é uma homenagem à amizade de Moët com Napoleão.



com tanta assiduidade que Jean-Remy Moët construiu duas casas de hóspedes para o imperador - uma parada estratégica entre Paris e as frentes austríaca e prussiana.

A Champagne Brut Imperial é uma homenagem à amizade de Moët com Napoleão.

Quem visitar hoje a Maison Möet, em Epernay, com seus 28 km de adegas subterrâneas, terá a oportunidade de ver uma grande e bonita barrica de carvalho doada por Napoleão, com a seguinte inscrição: "Foudre en chène de l' Algarve offert par l' Empereur Napoléon IER a Jean-Rémy Moët lors de son Passage a Epernay en 1810".

Em sua última visita a Épernay, Napoleão condecorou Jean-Remy Moët com sua própria cruz da Légion d'Honneur. Pouco depois, os russos chegaram e o imperador seguiu para Elba. O favor imperial não constituiu empecilho à ascensão social de Moët e, em1815, ele recebeu todos os príncipes e generais aliados, do czar a Blücher, e em tempo de paz abasteceu todas as costas européias.

A Convenção Nacional (Revolução Francesa) instituiu, em 24 de outubro de 1793, o famoso Calendário Republicano. A denominação dos meses é devida a Fabre d' Eglantine: Vendemiário ("o mês das vindimas"), Brumário (o mês das brumas), Frimário (o mês das geadas), Nivoso (o mês das neves), Pluvioso (o mês das chuvas), Ventoso (o mês dos ventos), Germinal (o mês da germinação), Floral (o mês das flores), Prairial (o mês das pradarias), Messidor (o mês das colheitas), Termidor (o mês do calor), Frutidor (o mês das frutas). E o Ano I da República iniciou-se em 22 de setembro de 1792.

Com a nova Constituição, promulgada a 2 de vendemiário do ano IV, estourou uma insurreição em Paris, deixando a Convenção em apuros.

O General Menou, Comandante-em-Chefe do Exército de Paris, capitulou diante dos insurretos.

Barras, Comandante do Exército da Convenção, precisava urgente de um general de verdade para ser seu subcomandante, pois a sublevação da capital estava prevista para 13 de vendemiário.

Carnot falou a Barras três nomes.

Barras mandou chamar Napoleão e, num canto, disse-lhe: "- Eu vos ofereço o subcomando do Exército da Convenção...".

Não recebendo resposta, acrescenta: "- Tendes três minutos para refletir..." Três minutos que pesaram muito na História da França!

"Aceito. Mas previno que, uma vez fora da bainha, minha espada só será embainhada novamente após ter restabelecido a ordem".

À noite, Barras sobe à tribuna e anuncia a vitória estrondosa das tropas da Convenção, agora reunificadas.

Napoleão ainda não havia conquistado o mundo nem a França, mas já conquistara Paris. Com vinte e seis anos, de um dia para outro, passa das sombras às luzes. É promovido ao posto de general-de-divisão, sendo chamado de o "general do vendemiário".

A propósito, o calendário republicano foi substituído na França pelo calendário gregoriano, em 1º de janeiro de 1806.

Acho que não preciso dizer que sou enófilo (gosto e aprecio vinhos), não enólogo (pessoa que tem formação universitária específica e que é responsavel pela elaboração e produção de vinhos).

Pois bem, algum tempo atrás, em um passeio pela Borgonha, na "Route des Grand Crus", logo após passar pela subregião dos vinhos favoritos de Napoleão (vinhedos de Gevrey-Chambertin), conhecida como "Roi des Vins" tive a felicidade de, por erro de um retorno, entrar na

Restaurante "Au Clos Napoléon"

Barrica de carvalho ofertada por Napoleão a Jean-Rémy Möet

pequena vila de FIXIN (ao sul, próximo de Dijon).

Como era hora adequada para o almoço, resolvi procurar um restaurante.

Ali estava ele me esperando! O restaurante "Au Clos Napoléon" - Direction Parc Noisot, 21.220. Foi o melhor "coq-au-vin" que já comi, degustando o vinho Napoléon tinto, rústico e austero, produção do próprio vinhedo "Clos Napoléon", que por sinal fica situado em frente ao restaurante.

Dentro do restaurante, uma série de gravuras e fatos relacionados com a vida e a passagem de Napoleão por aquela região estão registrados nas paredes.

Em março de 1796, Napoleão foi nomeado general-em-chefe do Exército na Itália. Foi nessa ocasião que ele trocou seu nome de nascimento de Napoleone Buonaparte para Napoléon Bonaparte.

Na Itália, no interior da Ligúria (próximo à Riviera), na pequena cidade de Dolceácqua, existe um pequeno palácio na praça central, às margens do Rio Nérvia, que pertenceu à família Doria.

Napoleão visitou o referido palácio em 1796. O vinho favorito de Napoleão naquela região é chamado de "Rossese di Dolceácqua", muito degustado nas "lojinhas" e bares instalados ao longo das muralhas existentes (atrativo turístico).

Como todos sabemos, Napoleão foi proclamado, em 17 de março de 1805, Rei da Itália. E seu filho, Napoleão II, nascido em 20 de março de 1811, veio a ser chamado "l'Aiglon"(filhote de águia), "Rei de Roma".

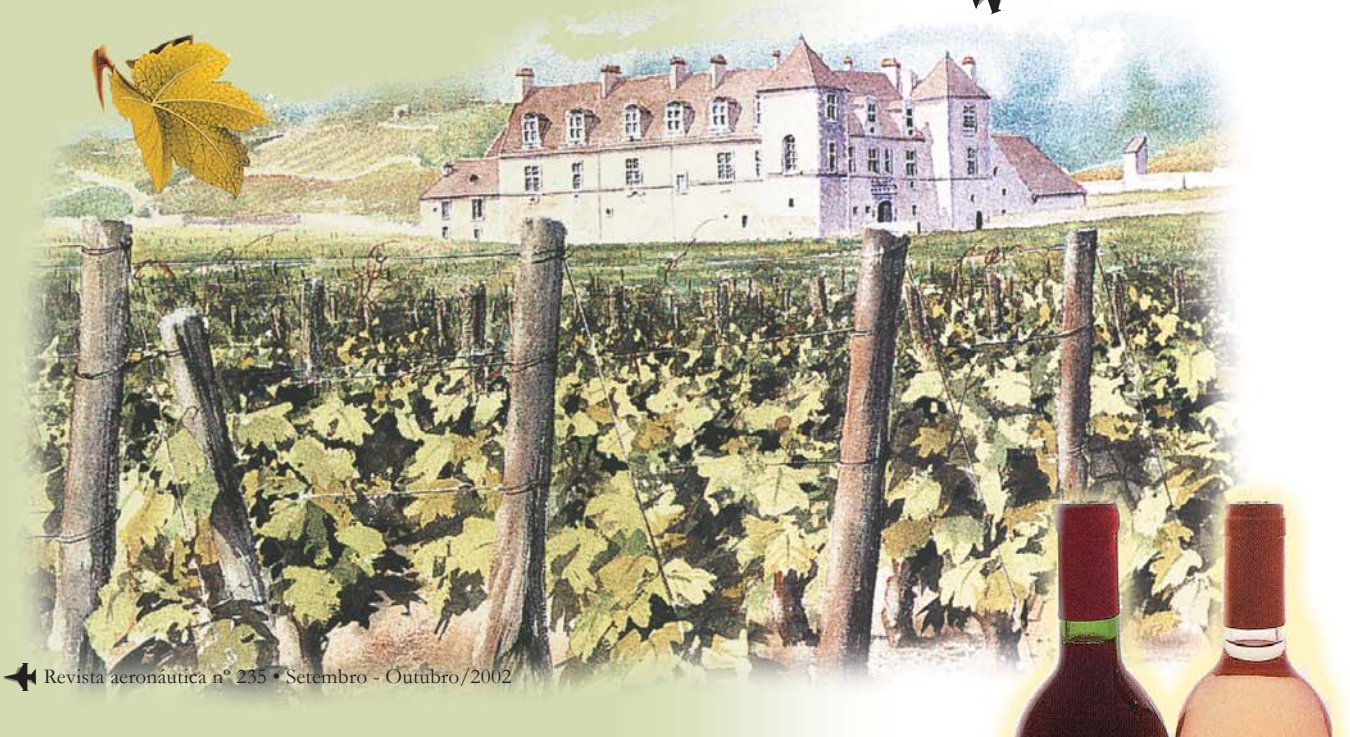
Nos séculos XVIII e XIX, a aristocracia européia foi conquistada por um vinho originário da África do Sul.

O vinho chamava-se "Vin de Constance", e Napoleão era um dos seus fiéis adoradores. Apesar de ter seus vinhedos dizimados por uma praga (filoxera) àquela época, a vinícola Klein Constantia, em 1980, iniciou o replantio dos vinhedos de Muscat de Frontignan, utlizando mudas idênticas às das vinhas originais plantadas há 300 anos. A propósito, este vinho é um branco doce "Natural Sweet Wine", com 14,5% vol. (álcool).

Mesmo confinado na ilha de Santa Helena, Napoleão continuou a degustar o "Vin de Constance".

Para não deixarmos de mencionar "Waterloo", o vinho do Porto do mesmo nome, da grande safra de 1815, tem uma reputação comparável ao "Falerno Opimiano" do Império Romano safra de 121 a.C. (ano do Consulado de Opimius), que estabeleceu a primeira menção a um "premier cru" (vinho de qualidade de um vinhedo específico).

Mesmo não tendo sucesso em "Waterloo", Napoleão Bonaparte, além de ter deixado sua marca no mundo da enologia, deixou uma marca muito maior para a posteridade, ao lado de Carlos Magno, Aníbal, Alexandre e César: "a de um verdadeiro líder".



O estado atual dos implantes, tanto do ponto-de-vista científico quanto econômico, oferece alternativas que podem ser aplicadas no âmbito militar.

Pylyp Nakonechnyj
Ten.-Cel. Dent. Aer

Uma Realidade Ainda Remota?

Os dados revelam: milhões de brasileiros têm apenas um único dente na boca; milhões de dentes são extraídos por ano; 99% da população apresenta cárie e estima-se que o Brasil é a terceira nação mais desdentada do mundo, perdendo apenas para a Etiópia e a Índia.

Estatísticas alarmantes para o país que é considerado o terceiro no mundo em número de dentistas, com programas ainda pouco disseminados de prevenção dos problemas mais comuns da cavidade bucal, como a cárie dentária e as doenças das gengivas, que podem levar à perda dos dentes.

À parte do aspecto da Odontologia Preventiva, que deve ser aplicada para reverter este quadro, associada à necessária educação sanitária, deve-se encontrar soluções de tratamento que minimizem este quadro, tanto através do aumento da oferta de tratamento, como na procura de soluções modernas de tratamento que minimizem a gravidade gerada pela perda dos dentes.

A simples possibilidade de se repor a dentição perdida por meio de implantes, sem que haja necessidade de se lançar mão de dentes adjacentes para apoio de próteses, ou até mesmo a criação de condições que permitam a pacientes totalmente desdentados usarem próteses totais, com a certeza de que estas não sairão de suas bocas em momentos imprevistos, evidencia a importância que este recurso de tratamento oferece.

O estado atual dos implantes dentários na Odontologia, tanto do ponto-de-vista científico quanto econômico, oferece alternativas que podem ser aplicadas no âmbito militar.

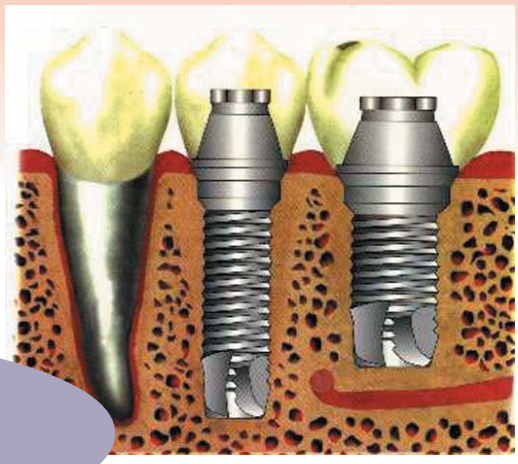
Em 1968, o pesquisador e anatomista sueco, Dr. Brãnemark, idealizou um sistema de implantes que eram colocados nos maxilares de pacientes desdentados, sobre os quais eram confeccionadas próteses altamente firmes e estáveis.

Este sistema é utilizado até hoje, sendo reproduzido por diversas indústrias internacionais e atualmente por indústrias

A simplificação das soluções protéticas reflete-se nas filas de espera.

nacionais, que apresentam um alto nível de qualidade em seus produtos, além de uma vantagem econômica significativa, tornando este recurso acessível para uma parcela maior da população.

O implante do padrão Brånemark pode ser o modelo a ser adotado como referência para as Forças Armadas, por ser o padrão mais difundido, tanto no aspecto de pesquisa como no aspecto de disponibilidade de marcas no mercado, o que permitirá a escolha entre fornecedores nacionais e estrangeiros para os materiais necessários, com profissionais habilitados em todo território nacional. A característica do militar em ser movimentado pelo território nacional exige que ele possa ter um tratamento que receba assistência padronizada em todos os rincões do Brasil, tanto em sua Força como nas Forças co-irmãs.



O uso de implantes é uma realidade irreversível na Odontologia brasileira que, mesmo diante de contrastes ainda muito extremos, deve manter-se sempre atualizada.

Atualmente, o maior volume de tratamentos dentários consiste em próteses dentárias. O militar, assim como seus dependentes, ao longo de sua vida no serviço ativo – desde seu ingresso como aluno nas diversas Escolas de Formação até atingir a inatividade – pode receber diversas próteses que gradualmente serão substituídas por próteses mais extensas, à medida que os dentes pilares vão se infiltrando, tendo seus canais tratados e tornando-se mais frágeis, caminhando, inexoravelmente, para uma prótese total. Na terceira idade, muitas vezes se torna impossível utilizar essa prótese, tanto pela atrofia fisiológica dos maxilares desdentados, como por estados de saúde sistêmicos que retiram a coordenação motora do paciente, implicando até em risco da asfixia do paciente com uma prótese que perdeu a estabilidade.

O programa de implantes poderá ser instalado nos níveis de 3º e 4º escalões de atendimento de saúde, preferencialmente em unidades que possam hospedar programas de ensino e treinamento. Além do mais, torna-se necessário o apoio de unidade hospitalar para a realização de cirurgias avançadas que necessitem ser realizadas sob anestesia geral. O sistema a ser utilizado na Clínica de Implantodontia deverá ser padronizado no que diz respeito ao padrão do implante. No tocante à marca, deve-se escolher um sistema de implantes dentários que possua estudos longitudinais de acompanhamento no mercado nacional ou internacional, com seu reconhecimento técnico-científico pela comunidade científica nacional e, em caso de produtos importados, tenha registro de livre comércio no país de origem, além de ser registrado no Ministério da Saúde do Brasil, sendo este registro também necessário aos implantes fabricados no Brasil.

O paciente poderá fazer a opção pelo tratamento com implantes, após ser devidamente examinado, ter seu plano de tratamento elaborado e ser totalmente esclarecido sobre seu caso, sendo responsável pela aquisição do implante escolhido e acessórios para o caso, tendo a vantagem de adquirir estes componentes pelo preço de custo, diretamente com o representante.

É importante registrar as vantagens do uso de implantes como coadjuvantes nos tratamentos protéticos. Uma delas é o lucro biológico para o paciente, que pode repor dentes perdidos sem a necessidade de desgastar dentes adjacentes, o que a médio prazo torna-se um lucro financeiro, pois as próteses são menores. Outra vantagem é a durabilidade do trabalho, que não é sujeito a recorrências de cáries, embora necessite o mesmo rigor na higiene e no controle de placa bacteriana. A simplificação das soluções protéticas reflete-se nas filas de espera, que serão reduzidas, permitindo que os recursos humanos possam ser orientados para setores mais carentes.

O uso de implantes é uma realidade irreversível na Odontologia brasileira que, mesmo diante de contrastes ainda muito extremos, deve manter-se sempre atualizada. A Odontologia Militar está em plenas condições de acompanhar a modernidade, ao mesmo tempo em que se preocupa com as necessidades básicas da população usuária dos Sistemas de Saúde.

A Modernização da Força Terrestre: o carro de combate "Leopard 1 A1"

Eduardo Xavier Ferreira Migon
Cap. Cav.

"O destino e a grandeza de nosso Exército têm sido, desde Guararapes, o de exercer o papel que dele espera e necessita a Nação brasileira. Ao longo da História, nem a amplitude, nem a duração de crises têm impedido esse compromisso com a nossa sociedade".

Gen.-de-Exército Gleuber Vieira

O Carro de Combate "Leopard 1 A1"

O Carro de Combate "Leopard 1" é um dos mais bem sucedidos carros de combate (CC) em operação nos Exércitos ocidentais. Seus primeiros estudos e modelos protótipos datam de 1956, época em que o "Bundeswehr" emitiu seu requisito operacional para o CC alemão a operar entre 1965-1980. Cabe destacar que os trabalhos iniciais foram desenvolvidos em conjunto com a França, até que esta, em 1963, abandonou o projeto.

O primeiro veículo de produção seriada, sob contrato de produção entre o governo alemão e a empresa "Krauss-Maffei", de Munique, foi entregue em 1965, ano que registra a entrada em serviço do "Leopard" no Exército da República Federativa da Alemanha. O último modelo fabricado deixou a fábrica em meados de 1984. Neste período foram produzidas cerca de 5.000 unidades do CC, as quais entraram em serviço junto às Forças Armadas da Alemanha (Ocidental), Austrália, Bélgica, Botswana, Canadá, Dinamarca, Grécia, Itália, Holanda, Noruega, Turquia e, mais recentemente, Brasil e Chile.

Renault FT 17
O início do CC no Brasil

O enorme sucesso técnico, tático e de comercialização fez com que o governo alemão investisse elevados recursos em pesquisa e no desenvolvimento do "Leopard", o que levou ao aproveitamento da plataforma para atender à produção de inúmeros outros

Ainda que a versão "A1" seja das mais tímidas, ela tem a possibilidade de colocar o Brasil em posição privilegiada no âmbito da América do Sul.

engenhos, ao mesmo tempo em que proporcionou, através de constantes e eficientes atualizações, a manutenção do longo ciclo de vida do veículo.

No desenvolvimento do conceito de "família de CC" (conjunto de veículos que guardam entre si elevada proximidade de projeto e visam preencher necessidades diversas no campo de batalha. Plataformas iguais com sistemas de armas diferentes), e visando manter-se sempre atualizado tecnologicamente, o "Leopard" deu origem a mais de 40 modelos, cada um com variantes específicas e que, ano a ano, foram agregando itens destinados a manter a atualização do material ao longo do ciclo de vida.

"Leopard 1": apesar de robusto – 40 ton. de peso – caracterizou-se por extrema mobilidade

Entre os diferentes modelos destacam-se os veículos destinados:

- à pesquisa, como os protótipos e os veículos de pré-série;
- à Engenharia, tanto para o transporte de equipes de engenharia de combate quanto para atender a necessidades especializadas, como os lança-pontes. Aqui juntam-se os veículos "Badger" e "Beaver", desenvolvidos pelo Exército canadense, o "Biber", o "Leguan" e o "Dachs" (alemães), entre outros;
- à Artilharia, quer em apoio ao deslocamento dos grupos de condução de tiro (observadores avançados de artilharia, observadores especializados de fogo naval e/ou apoio aéreo aproximado, controladores aéreos avançados, etc.), quer em apoio à defesa antiaérea. Neste segmento destacam-se o "Beob Pz Art", o "Gepard", e o "Cheetah";

- ao apoio de manutenção, representado pelo "Bergepanzer", veículo socorro blindado, capaz de acompanhar, em igualdade de condições, as forças blindadas alicerçadas em formações "Leopard";
- à instrução, cujo exemplo são os veículos de duplo comando, espécie de CC "auto-escola", destinado ao ensino dos motoristas alemães, belgas, australianos, canadenses e, com a presença de dois exemplares, brasileiros;
- a serviços especiais, como o requisitado pelos fuzileiros navais ingleses e atendido pelo modelo "Hippo", especializado em ações em praias.

Aspectos técnicos

O conceito inicial previa o desenvolvimento de um CC apto a operar no ambiente europeu, em pleno período da Guerra Fria. Resumidamente, as principais características do modelo original e suas variantes são:

- "Leopard 1": apesar de robusto - 40 ton. de peso - caracterizou-se por extrema mobilidade, fruto da reduzida pressão sobre o solo (menor que 0,86 kg/cm2) e da elevada relação potência-peso (20,75HP/ton.), as quais asseguravam - em se tratando de CC - significativa velocidade através de estradas e campos (45-65 km/h). Dispunha, para sua atuação ofensiva, de um canhão de 105mm, secundado por duas metralhadoras, usualmente de 7,62mm, numa configuração de armas típica do ambiente em que operava. Como complemento, dispunha de sistema ótico para telemetria de alvos, sistema de sobrevivência em ambiente QBN e sistema rádio operando em FM e com alcance de até 25 km. Foi produzido em quatro lotes, os quais foram incorporando pequenas variações mecânicas;
- Versões "A1": receberam luvas térmicas em torno do canhão; trocaram o sistema de lagartas; e introduziram o sistema de controle de tiro estabilizado hidraulicamente. Alguns países adotaram equipamentos de visão noturna baseados em imagens de televisão. Outros realizaram as primeiras modificações no equipamento rádio;
- Versões "A2": sofreram modificações no desenho externo da torre, fruto de alterações no tipo de blindagem;
- Versões "A3": dotadas de proteção blindada mais efetiva, foram acrescidas de um sistema próprio de busca de alvos para o comandante do CC, com capacidade de engajar alvos distintos dos observados pelo atirador;
- Versões "A4": receberam novos equipamentos óticos e de controle de tiro;

1 ***Versões "A5": atualmente, são o "estado da arte" no que concerne ao desenvolvimento do CC*** "Leopard 1". Os veículos desta série dispõem de equipamentos de visão noturna baseados em imagens térmicas, sistema de controle de tiro computadorizado e estabilizado e equipamentos rádio aptos à realidade da guerra eletrônica. Alguns países, mediante "retrofit" do armamento principal, estão capacitados a disparar as modernas munições - 3ª geração - em uso na OTAN, as quais são eficientes contra alvos ao redor de 15 km de distância.

O "Leopard" no Brasil

O Brasil iniciou o processo de modernização de seus CC a partir do início dos anos 90. Nesta oportunidade foram iniciados os debates acerca do assunto e decidiu-se pela substituição dos "M-41". Foram enviadas delegações para conhecer e testar diversos blindados estrangeiros, como o "M-60" (EUA), o "T-72/80" (Rússia) e o próprio "Leopard".

Após considerações técnicas, políticas e econômicas, iniciou-se um protocolo de aquisição de veículos junto ao Exército da Bélgica, em que se destacam as inserções - em acréscimo à simples compra e venda - de um processo de treinamento de recursos humanos, de seleção das unidades a serem adquiridas (a aquisição inicialmente planejada pelo Brasil era menor do que o estoque existente na Bélgica) e de garantia pós-venda.

A previsão de formação de recursos humanos fez com que fosse deslocada para a Escola de Cavalaria Blindada, em Leopoldsburg, e para a Escola de Logística, em Tournay, uma delegação de oficiais e praças, que receberam treinamento nas mais diversas especialidades inerentes ao emprego da viatura: manutenção técnica e tática do CC "Leopard" e manutenção dos sistemas de armas, óticos e comunicações, etc.

A pré-seleção dos veículos ocorreu no Arsenal de Guerra do Exército belga, onde militares brasileiros, ao longo de dois anos, supervisionaram a realização de manutenção preventiva e corretiva nos veículos, os quais foram transportados para o Brasil em três lotes.

A assistência pós-venda foi assegurada nos três meses que se seguiram ao desembarque de cada lote, pela presença de especialistas belgas junto à equipe de manutenção do Parque Regional de Manutenção 1, no Rio de Janeiro.

No momento, os "Leopard" "brasileiros" compõem os 1º e 3º Regimentos de Carros de Combate, na Vila Militar, o 2º Regimento de Carros de Combate, em Pirassununga/SP, e um Esquadrão do Regimento Escola de Cavalaria, na Vila Militar, havendo previsão, tão logo a conjuntura o permita, de serem adquiridas outras unidades, a fim de mobiliar Unidades de Cavalaria Blindada, na região Centro-Oeste e no Sul do país.

Com a vênia de Camões: "A disciplina militar prestante não se aprende, senhor, na fantasia, sonhando, imaginando ou estudando, senão vendo, tratando e pelejando". (CAMÕES, Luís de. "Os Lusíadas", Canto X, Estrofe CLIII) Podemos então afirmar que a Cavalaria do Exército Brasileiro adquiriu novo alento com a chegada dos CC "Leopard".

Ainda que a versão "A1" seja das mais tímidas, ela tem a possibilidade de colocar o Brasil em posição privilegiada no âmbito da América do Sul, ao mesmo tempo que, por apresentar opções de "upgrade" comprovadas e acessíveis, permite antever um ciclo de vida capaz de modernizações mais freqüentes, em acordo com as necessidades e possibilidades nacionais.

Além disso, o choque técnico e profissional advindo da obrigatoriedade de especialização dos recursos humanos para operar o novo veículo - e aqui se destaca o Centro de Instrução de Blindados, que por si só renderia outro artigo - fez com que as forças blindadas nacionais dessem um salto do passado e diminuíssem o "gap" tecnológico e operativo que as separa dos países de primeira grandeza no cenário militar internacional.

Adote um avião

Brig.-do-Ar RR Márcio Bhering Cardoso
Diretor do Musal

Quem jamais sonhou o sonho de voar, da liberdade de lançar-se ao espaço, de identificar-se com o próprio criador - uma ousadia concedida por ele aos humanos - quando nos privilegiou com o dom da inteligência?

Os aviadores, os construtores de aeronaves, os passageiros dessa espetacular conquista da raça humana realizaram parte desse sonho.

A outra face dessa conquista nos conduz ao sentimento de "propriedade-não", no sentido somente empresarial, mas, sobretudo, pelo desejo de se identificar homem e máquina numa só mesma entidade .

Entretanto, a grande diferença é que somos finitos, assim como as aeronaves. E, prestamos nossa homenagem à História e aos que fizeram História, na preservação das máquinas nos museus, no aeroespacial.

As veneráveis (quase uma centena) aeronaves em exibição no MUSAL requerem cuidados especiais, pois embora pareçam perfeitas (elas um dia voaram!), agregam a fragilidade de componentes especiais sensíveis à ação do tempo.

A competente equipe do Museu Aeroespacial vem, ao longo desses quase 30 anos, restaurando o valioso acervo (propriedade do povo brasileiro), mas as restrições de ordem financeira muitas vezes condicionam o "querer fazer" ao "poder fazer".

Felizmente um caminho efetivo foi encontrado! No dia 28 de agosto, no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER, em memorável sessão, com a presença de significativa e ilustre audiência, foi constituída a Associação de Amigos do Museu Aeroespacial, a "AMAERO".

A "AMAERO" é uma associação civil, sem fins lucrativos, com prazo de duração indeterminado, que tem por finalidade prestar apoio ao MUSAL, na difusão das atividades, na aquisição de peças, na captação de patrocínio, na conservação do acervo, e muitas outras ações previstas no seu estatuto.

A imediata adesão, naquela histórica tarde, de meia centena de presentes e a continuada procura que a amaero vem recebendo atestam a certeza do sucesso da idéia, elaborada e trabalhada há mais de um ano e agora transformada em realidade.

Recém-nascida, a "AMAERO" já irá participar do projeto centenário do vôo do 14-bis - 2006, integrando-se a um comitê nacional que será formado brevemente para coordenar a execução dessa empreitada de envergadura nacional e internacional.

Bem, e a adoção, a chamada deste artigo?

Idéia nova no musal, mas já utilizada em outros museus aeronáuticos no exterior.

O esquema é, em síntese, a cooperação individual, ou de um grupo, ou ainda de empresas, para prover meios de manutenção de aeronaves do museu, tendo como contrapartida, além é claro da satisfação pessoal, a identificação das pessoas ou entidades nas informações contidas nos próprios aviões e nos folhetos, cartazes e catálogos do museu. Esse suporte também é possível através das leis de incentivo à cultura, nos níveis federal, estadual e municipal, com o redirecionamento de impostos devidos para aplicação no MUSAL.

Candidatem-se! As velhas garças, do seu ninho nos Afonsos, esperam por seus padrinhos!

Como fazer? Associe-se à AMAERO.
Onde? site: www.musal.aer.mil.br
e-mail: www.musal@maerj.gov.br
tel./fax: (21) 3357-5814 e (21) 3357-5212

CRUZEX 2002

"... foi uma valiosa experiência para todas as Forças Aéreas envolvidas."

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
Historiador

A "CRUZEX 2002" – Cruzeiro do Sul Exercise 2002 – paralelamente às diversas "Operações Unitas", foi a mais importante operação de treinamento internacional da qual a FAB tomou parte em toda sua História. A Força Aérea Brasileira teve posição preponderante nesta operação com sede na Base Aérea de Canoas (Rio Grande do Sul) e, também, em outras Unidades militares, no período de 29 de abril a 10 de maio.

Tal exercício constituiu-se em novidade para a nossa Força Aérea, pois muitos parâmetros seguidos pelo "Exército do Ar Francês" foram observados na condução das operações, permitindo que a FAB e as Forças Aéreas de outros países da América do Sul tivessem contato com os métodos utilizados pelas forças aéreas européias, nas recentes operações militares dos conflitos do Golfo, da Iugoslávia e do Afeganistão. Esta foi a principal finalidade do exercício, que permitirá, no futuro, que os participantes sul-americanos venham a integrar forças de coalizão da ONU e da OTAN.

Participaram da CRUZEX 2002, a Força Aérea Brasileira, o Exército do Ar Francês (a Força Aérea Francesa) e as Forças Aéreas da Argentina e do Chile, com mais de 70 aeronaves e 1.200 militares ao todo.

O cenário hipotético das operações caracterizou-se por uma operação de guerra, na qual um suposto "País Vermelho" (representado pelo estado do Paraná) invadiu o "País Azul" (estado de Santa Catarina). O maior contingente de aeronaves foi o da Força Aérea Brasileira.

Duas "Forças Aéreas" foram estabelecidas. A de "Coalizão", que compreendia a "Força Aérea Brasileira", representada pelo 1º GDA, com aviões F-103 Mirage; pelo 1º GAvCa, com F-5E; pelos 1º/10ºe 3º/10º GAv, com RA/A-1, apoiados pela 2ª ELO, com AT-27; pelo 5º ETA, com C-95A; pelo 2º/2º GT, com KC-137; pelo 1º/1ºGT, com KC-130; e pelo 4º/7º GAv, com P-95; o "Exército do Ar Francês", representado pelo EC2/2, com três aviões Mirage 2000-5; pelo EC 2/5, com um Mirage 2000B; pelo ERV93, com um C-135FR; e pelo 36 EDCA, com um E-3F. Somando-se

ao efetivo brasileiro e francês estavam também a "Força Aérea Argentina", representada pelo 6º Grupo Aéreo da 6ª Brigada Aérea, com seis IAI Finger; e pela 1ª Brigada Aérea, com um L-100-30; e a "Força Aérea do Chile", que veio ao Brasil com o Grupo Aéreo nº 10 da 2ª Brigada Aérea, utilizando aviões KC-137; e com o Grupo Aéreo nº 4 da 4ª Brigada Aérea, equipados com três Mirage 50 CN e um Mirage 50 DCN. O "Exército do Ar Francês" trouxe, ainda, em um Antonov 124-100, numeroso equipamento de apoio no solo, que ocupou quase um hangar inteiro da Base Aérea de Canoas. Apoiando também este contingente, participaram um C-160, um C-130H-30 e um Airbus A-310-300. Tomaram parte também alguns aviões executivos militares transportando autoridades.

A outra Força Aérea, nominada "País Invasor", foi constituída pelo 1º/16ºGAv, com A-1; 1º/14º GAv, com F-5E, sendo apoiada pelo 2º /10º GAv, com SC-95; 2º/7º GAv, com P-95B; 1º/15º GAv, com C-95B; 1º GTT, com C-115; e 5º/8º GAv, com UH-1.

A "CRUZEX 2002" foi uma valiosa experiência para todas as Forças Aéreas envolvidas. As da América do Sul tiveram contato com as mais avançadas tecnologias, nos setores de aeronaves, armamentos, aviônicos, comando e controle de operações e segurança de instalações. A França, por sua vez, teve a oportunidade de operar com Forças Aéreas diferentes daquelas com as quais costumeiramente opera.

Pela primeira vez no Brasil, o andamento das operações pôde ser acompanhado pela Internet, com dezenas de milhares de consultas tendo sido realizadas pelo público em geral, que estava diretamente interligado com o Centro de Controle, que recebia imagens de dentro das aeronaves participantes.

Incumbidos dos contatos e acompanhando os trabalhos junto à imprensa brasileira e estrangeira, através da instalação de um Centro de Imprensa, esteve o Centro de Comunicação Social do Comando da Aeronáutica - CECOMSAER, chefiado pelo Tenente-Coronel Aviador Coutinho, que não mediu esforços para bem atender os profissionais que para lá se deslocaram. Também foi dada pelo Comando da Aeronáutica a oportunidade para que diversos universitários dos cursos de Jornalismo das faculdades gaúchas acompanhassem e participassem dos trabalhos do Centro de Imprensa.

Para os próximos exercícios, outro setor será convidado a participar: o Judiciário, através de estagiários de Direito e Coordenadores, prática corrente na Europa, e que visa assessorar juridicamente os chefes militares no tocante à exata seleção da munição a ser empregada e aos alvos a serem atingidos. Todo esse procedimento objetiva que a população e os bens civis sejam preservados, além de estabelecer a maneira pela qual os militares devem agir em caso de algum acidente ou emergência que envolva civis.

Missões de Combate Aéreo, Interceptação, Interdição, Apoio Aproximado, Busca e Salvamento e Operações Especiais foram simuladas em áreas do Paraná e de Santa Catarina.

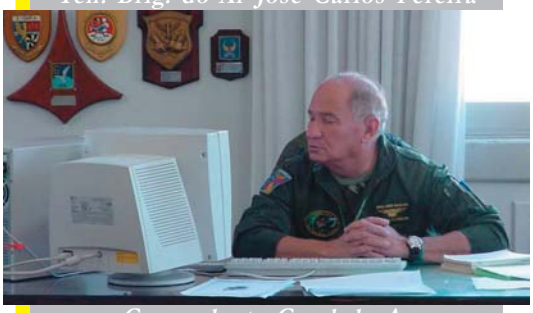
O Segundo Centro Integrado de Defesa e Controle de Tráfego Aéreo, na Base Aérea do Bacacheri, teve papel preponderante na condução das operações, controlando e coordenado o tráfego aéreo na região.

Ficou evidenciada, porém, a elevada capacidade do Exército do Ar Francês de prover "Contramedidas Eletrônicas" através de equipamentos instalados nos seus Mirage 2000-5 e E-3F, que interferiram com sucesso nos Sistemas de Comando e Controle da FAB.

Numerosas autoridades dos países envolvidos fizeram-se presentes, destacando-se o Tenente-Brigadeiro Baptista, Comandante da Aeronáutica.

A primeira semana foi destinada à simulação teórica e exercícios nos computadores. Depois, passou-se à fase prática, com ataques simulados a cidades como Chapecó, Lages e Florianópolis.

Ten.-Brig.-do-Ar José Carlos Pereira



Comandante Geral do Ar

As Forças do "País Azul", melhores equipadas, logo obtiveram supremacia sobre as do "País Vermelho".

Em um dos "ataques", dez aviões do "País Vermelho" foram lançados em uma missão contra a Base Aérea de Canoas, sede do "País Azul". Dois conseguiram sobrepujar as defesas antiaéreas, atingindo um depósito e uma caixa d'água, conseguindo retornar. Entretanto os oito restantes foram abatidos. Outros ataques foram também realizados contra instalações estratégicas no interior dos estados.

Diversas cidades de Santa Catarina e Rio Grande do Sul receberam também aeronaves participantes de apoio e estações móveis de comunicação e controle. Outro importante centro, de onde partiram aeronaves que tomaram parte nas missões de combate, foi a Base Aérea de Santa Maria.

Nas próximas operações do gênero, seria extremamente interessante que um "Dia de Portões Abertos" fosse propiciado à população, pois foi grande o interesse despertado, já que as aeronaves estrangeiras eram vistas constantemente passando pelo céu e, por diversas vezes, houve manifestações de interesse em vê-las de perto.

A "CRUZEX 2002" atingiu plenamente seus objetivos. As Forças do "País Azul" venceram, mas foi possível às Forças Aéreas dos países latino-americanos conhecerem os métodos e procedimentos empregados pelas Forças Aéreas européias no âmbito da OTAN. Os franceses tiveram oportunidade de operarem com Forças Aéreas que possuem doutrinas diferentes das seguidas pelos países europeus, além de terem tido a possibilidade de realizar um longo deslocamento, melhorando a proficiência de seus militares.

Capemi
PREVIDÊNCIA • SEGUROS

COM O PLANO IDADE CERTA DA CAPEMI VOCÊ TEM MAIS VIDA
Pessoas com idade entre 14 e 80 anos podem adquirir um plano de pecúlio da Capemi para proteção de sua família, proporcionando mais tranqüilidade no presente. Você não paga nem mais nem menos, paga exatamente o risco correspondente a sua idade.

MAIS VIDA

COM A ASSISTÊNCIA FINANCEIRA DA CAPEMI VOCÊ TEM MAIS TRANQÜILIDADE

Para realizar aquele antigo sonho, resolver um problema imprevisto, ou aproveitar aquela oportunidade, o participante da Capemi pode contar com este serviço.
Veja as vantagens: crédito aprovado na hora; taxa de juro especial; não exigência de fiador; prestações fixas averbadas; sem consulta ao SPC / SERASA.

INSTITUTO CAPEMI DE AÇÃO SOCIAL. 84 MIL PESSOAS TÊM MAIS PROTEÇÃO.
Nossos participantes não estão garantindo só a segurança de suas famílias.
Através do Instituto Capemi de Ação Social cooperam também para a assistência social a milhares de pessoas em todo Brasil, na sua maioria crianças carentes. No ano de 2001 a Capemi destinou R$ 23.154.000,00 ao seu Programa de Ação Social .

Ligue Alô Capemi 0800 21 3030 . Ligação gratuita. De 2ª a 6ª feira das 8 às 17 h.

O Conflito Assimétrico & O Confronto Entre Nações

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. RR

"...notável ponto a destacar deste conflito é a nova atitude dos EUA com relação à ONU."

Os atos insanos perpetrados, simultaneamente, por terroristas talibãs do grupo Al-Qaeda, em 11 de setembro de 2001, nas cidades de Washington e Nova York, fizeram surgir, entre os estrategistas militares, um novo conceito de conflito para o século XXI: o "Conflito Assimétrico". Segundo esta nova concepção, os Estados, por mais poderosos que sejam, são vulneráveis a atos terroristas organizados globalmente por entidades não estatais, difíceis de serem identificadas e localizadas.

Nenhum manual militar, no mundo ocidental, é capaz de indicar como combater o "conflito assimétrico global". Atualmente, os planejadores militares norte-americanos estão diante deste enorme problema, ou seja, como dar uma pronta-resposta adequada a uma força terrorista que não somente está no Afeganistão, mas disseminada por vários países, como é o caso do Al-Qaeda, e localizar e punir os líderes e seguidores de facções terroristas.

A assimetria do conflito não conseguiu negociar com o regime talibã para que entregasse Osama Bin Laden e seus auxiliares. A tribo religiosa talibã evadiu-se sem entregar os chefes do Al-Qaeda. Não foi como ocorreu na Sérvia, aonde os bombardeios de Belgrado destruíram a zona industrial e urbana, provocando o colapso da economia, ameaçando a viabilidade do Estado-Nação sérvio, e criando as condições inteiramente favoráveis à queda e entrega de Slobodan Milosevic.

Os EUA possuem, indubitavelmente, uma força militar que nenhum Estado adversário se atreveria a enfrentar. Porém, na atualidade, o inimigo não é estatal e completamente visível. Nem mesmo o colapso do regime talibã ou a morte de Bin Laden garantem que o conflito assimétrico

seja descontinuado, já que o nebuloso grupo Al-Qaeda e outras organizações terroristas islâmicas estão, no momento, adormecidos no seio de muitas sociedades democráticas ocidentais, e podem, a qualquer momento, ativar-se para cometer atos insanos de terror, utilizando-se de serviços e tecnologias locais. Frank Taylor, Coordenador do Departamento Contra o Terrorismo estadunidense, considera que o Al-Qaeda, na atualidade, opera em mais de cinqüenta países.

Enquanto existirem falta de democracia, ressentimento nacional, fanatismo religioso, explosão demográfica e extremada pobreza, qualquer potência ocidental será vulnerável, porque suas sociedades democráticas e globalizadas podem ser infiltradas por grupos terroristas que, segundo especialistas da ONU, podem chegar a usar armas químicas e bacteriológicas. Frente a esta nova modalidade de conflito, não existem as categorias de megapotência ou superpotência, que somente são válidas para o caso de conflitos armados entre Estados.

Uma das conseqüências mais interessantes deste "conflito assimétrico" é a mudança dos tradicionais enfoques geopolíticos e geoestratégicos. A Rússia tem se aproximado da OTAN disposta a ajudar os EUA. O Presidente russo, Vladimir Putin, declarou que a batalha contra o terrorismo islâmico é também de seu país, legitimando, assim, sua dura ação na Chechênia e conseguindo, ainda, que os EUA e a Alemanha solicitem que os rebeldes chechenos deponham suas armas. Ademais, começou a insinuar algo antes impensável, ou seja, que a Rússia poderia ser admitida como membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte. Com isto, verifica-se que, desde o ataque japonês a Pearl Harbor, os Estados Unidos e a Rússia nunca haviam se aproximado tanto em face de um inimigo comum.

Uma das maiores transformações geopolíticas está ocorrendo na Ásia Central. O Paquistão, que claramente apoiava os talibãs, inclinou-se para os EUA, distanciando-se, assim, dos guerrilheiros islâmicos que o ajudavam na Cachemira contra a Índia. Os EUA, apesar do perigo de uma guerra nuclear entre a Índia e o Paquistão, suspenderam as sanções contra ambos. O Irã, um Estado considerado como terrorista pelos estadunidenses, critica - veementemente - os ataques terroristas a Nova York e Washington. As ex-repúblicas soviéticas da Ásia Central: Cazaquistão, Tadjiquistão, Turcomenistão e Uzbequistão, que se encontravam na zona de influência da Rússia, apóiam, agora, os Estados Unidos. E mais, o Tadjiquistão permitiu que os norte-americanos instalassem uma base militar com tropas especiais em seu território. Antes, por temor à Rússia, isto seria impossível.

A China, tão ciosa de sua influência na Ásia Central, devido aos transtornos advindos de separatistas islâmicos em Sinkiang, aceitou, pela primeira vez na História, a presença militar dos Estados Unidos nessa região. A Ásia Central, que não era uma zona de preocupação desde a época de Gengis Khan, foi convertida em epicentro de uma série de jogos diplomáticos que, fatalmente, terá incríveis conseqüências estratégicas no futuro.

Outro notável ponto a destacar deste conflito é a nova atitude dos EUA com relação à ONU. A Organização voltou a ser importante para a Nação hegemônica, já que pode servir de instrumento para fomentar uma duradoura coalizão antiterrorista. Em conseqüência, a superpotência começou a pagar as suas dívidas com a Organização e tem dado total apoio ao Conselho de Segurança e à Assembléia-Geral para que os mesmos se ocupem, com maior ênfase, do terrorismo internacional.

"Faz-se mister ressaltar que o conflito assimétrico está mudando a estratégia financeira dos países mais ricos do mundo."

Faz-se mister ressaltar que o conflito assimétrico está mudando a estratégia financeira dos países mais ricos do mundo (G-7). Começou-se a combater os antes intocáveis paraísos fiscais e bancários globais, que nada mais eram do que "lavadoras" de dinheiro duvidoso. O sigilo bancário e os principais postos financeiros do mundo começaram a ser questionados. Entabulam-se medidas para estabelecer uma coalizão financeira global, a fim de reprimir contas bancárias suspeitas e criar uma eficaz legislação internacional para congelá-las, se for o caso.

Hoje, a mesma idéia de globalização que im-

plica em mover pessoas, bens e serviços, em escala planetária, da maneira mais livre possível, sofre as conseqüências do "conflito assimétrico". A mobilidade irrestrita dos fundos financeiros globais começa a ser afetada. Também os controles das fronteiras nacionais, portos e aeroportos, afetam a circulação de pessoas, mercadorias e serviços, dado o rigor que os Estados passaram a exercer no exercício dessas atividades.

"... o inimigo invisível tem como munição inesgotável um ódio irracional ..."

Para conseguir êxito no conflito assimétrico não basta a exibição do músculo militar. Necessita-se de enfoques políticos e diplomáticos sofisticados, porque o inimigo invisível tem como munição inesgotável um ódio irracional alimentado por interpretações teológicas apocalípticas, que são conseqüência da falta de diálogo, de democracia, de compreensão e da abundante pobreza.

Por tudo isso, o êxito contra o terrorismo global dependerá, fundamentalmente, de três ações simultâneas por parte da megapotência (Estados Unidos) e das superpotências do mundo ocidental: em primeiro lugar, que se castigue os que cometem terrorismo qualquer que sejam seus motivos, crenças e objetivos. Segundo, que esta luta não afete o avanço da democracia no mundo, a defesa dos direitos humanos e a globalização da Justiça. Terceiro, que se realize - com a urgência que o assunto requer - um esforço concentrado por parte da Organização das Nações Unidas para terminar com mais de meio século de conflito no Oriente Médio, através da criação do Estado Palestino e, desta forma, que se consiga desmantelar o principal indutor da violência, frustração e fanatismo que estão alimentando este novo tipo de conflito, no alvorecer deste século XXI.

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 exigüidade de espaço, este Departamento não pode assumir compromisso quanto à publicação das matérias. Um *Conselho Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.
É importante não esquecer de nos enviar o nome completo do autor, sua qualificação, sugestões de ilustrações para o texto, endereço, telefone para contato e esclarecimento de dúvidas.
Venham participar! Enviem seus textos.

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

Nada como a salinha escura de um cinema para nos fazer sonhar o impossível.

DOUBLÊ DE CINEMA

Cmt. José Francisco Portugal Motta

Nos tempos da depressão, do desespero, os filmes procuravam ser alegres e com mensagens otimistas. Durante a guerra vieram os musicais e os patrióticos. Já aqui na nossa terra os produtores só mostravam desgraça e pobreza.

Lá pelo final dos anos 50, numa noite de carnaval, eu bati um papo e tomei um whisky com o ator Errol Flynn. Sim, o Errol Flynn do "Capitão Blood", do "Robin Hood" e de tantos outros filmes de aventuras.

Estávamos na fazenda da Samambaia, em Petrópolis. Essa fazenda era do meu tio Antônio, que, a pedido do Itamarati, estava recebendo alguns atores de Hollywood. Como era carnaval, havia batucada e samba no pé. Enquanto os outros atores tiravam fotos com os convidados, Errol ficava na dele, do outro lado da piscina, observando e tomando as suas minidoses de whisky sem gelo.

DUBLÊ DE CINEMA

No filme de Howard Hughes, "Hell's Angels", chegaram a juntar mais de vinte aviões no mesmo pedaço de céu. No final da filmagem, seis pilotos haviam morrido.

Um camarada gorducho, de cabelos vermelhos, com a cara cheia, tentou acompanhar uma mulata no requebrado. Não conseguiu. Trancou as pernas e caiu no chão.

Achei graça. E não só eu, alguém mais. Um camarada que estava um pouco mais atrás, que, levantando levemente o copo, me brindou...

– Que é isso, meu Deus do Céu? – arregalei os olhos. Errol Flynn?

Fui agradecer o brinde. Grande motivo para puxar conversa com quem sempre admirei. Meu herói da juventude!

Logo deu para ver que era um grande praça. Falava, deixava-me falar e, às vezes, calava-se. Ficávamos num silêncio gostoso. Lá no fundo a batucada...que não atrapalhava. Pelo contrário, dava o clima. Contei-lhe que uma das razões de eu ter entrado para a Aviação foi um dos seus filmes: "A Patrulha da Madrugada". Ele disse que depois de "Robin Hood" foi o filme que mais gostou de fazer. Principalmente pelas "sacanagens" que plantava para o David Niven, um outro ator inglês. Vendo que eu acompanhava o papo, contou das brincadeiras que faziam nas filmagens, principalmente com a Olívia de Havilland, a estrela de "Robin Wood". Ele contava e achava graça do que falava.

Dava para ver que estava curtindo.

Perguntei-lhe como era a filmagem das cenas aéreas, coisa que sempre tive curiosidade de saber. Foi muito honesto. Disse que naquela época nada entendia de Aviação e que tudo foi feito através dos dublês. Ele, interpretando o Capitão Dick Courtney, o herói do filme, só filmava no chão. Uns camaradas balançavam as asas para dar a impressão que estava voando. Vendo a minha cara meio desanimada, levantou o copo e deu aquele risinho típico do canto da boca:

– Escute, "old man", espero não lhe ter tirado as ilusões...Fui sincero.

– E como!...

A verdade é que, com toda a minha experiência de aviador, fiquei frustrado. Sempre achei que ele realmente fosse o piloto. Naquela época respirávamos o que Hollywood nos mandava. Não havendo televisão, sobrava apenas a matinê dos finais de semana. E não era para menos. Hollywood sabia o que fazia. Tinha "feeling" - sentimento. Nos tempos da depressão, do desespero, os filmes procuravam ser alegres e com mensagens otimistas. Durante a guerra vieram os musicais e os patrióticos. Já aqui na nossa terra os produtores só mostravam desgraça e pobreza. Você saía do cinema mais arrasado do que entrara. E não era por outra razão que os únicos filmes que lotavam os cinemas eram as chanchadas do Grande Otelo e do Oscarito.

Vinte e poucos anos depois desse encontro com o "Robin Hood", fui contratado pela TV Globo. Eles querem fazer um especial chamado "Casa de Brinquedos". Um dos quadros, cantado pelo compositor Toquinho, é sobre um aviãozinho vermelho. Que nada mais é que o meu pequenino "Babe Lakes".

Esse avião, o "Von Frankenstein III", era um modelo americano, fabricado no aeroclube de Nova Iguaçu pelo Rubem, o mago da construção amadora. Biplano, todo pintado de vermelho e com as cruzes negras nas asas, imitava o avião do grande ás alemão da Pri-

meira Guerra, o Barão Manfred Von Richtofen. Suas asas eram tão pequenas que, para um anúncio de cerveja, passei entre as traves de um gol.

Vanucci era o diretor. Com o avião amarrado no solo e fantasiado de piloto, Toquinho cantava. E, como na época do Errol Flynn, os auxiliares balançavam as asas e a câmara passeava pelos diferentes ângulos.

Olhando na telinha, não havia dúvida. Toquinho estava voando.

Finalmente chegou a hora das filmagens aéreas. Aproximou-se uma morena. A encarregada da maquilagem. Sem pedir permissão, foi me passando uma mistura gordurosa no rosto. Fiquei ainda mais verde do que sou. Ela deu um passo para trás e balançou a cabeça em sinal de reprovação. Começou aparando as minhas sobrancelhas. Que ficaram menores. Com a tesoura, cortou pedaços do seu cabelo e os foi colando sobre os meus lábios: deixou-me com um belo bigode. Como ela fumava, fiquei aspirando Malboro durante todo o vôo. Não escondi que estava achando tudo ridículo. Com o capacete, os óculos e o lenço no pescoço, é claro que a imitação estava mais que perfeita.

Partimos para filmar. Eu devia acompanhar um Cessna que levava a equipe de filmagem. Não consigo. O piloto do aviãozinho parecia estar com medo de voar em formação e acelerou ao máximo. Não havia jeito de acompanhá-lo. Mudaram de idéia. Contrataram um helicóptero. O piloto, apesar do tique nervoso que o fazia fungar constantemente, sabia o que fazia. Grudou na minha asa. A filmagem foi feita sem nenhum problema.

Dessa vez o Vanucci ficou satisfeito.

Dias depois, ao ver esse programa na TV, espantei-me! Quem estava pilotando e fazendo os "loopings" era o Toquinho. Dá até para ver o seu bigode e as sobrancelhas.

– Ah, amigo Errol! Como te entendo agora...

Na sua infância, o cinema precisava conquistar o público. Emocioná-lo. Vieram os épicos. Os filmes de guerra. Nas cenas perigosas não podiam ser usados modelos. Eram mal acabados e ridículos. Tiveram que usar aviões e pilotos de verdade. Esses corajosos pilotos quebravam aviões, saltavam de asas em asas, jogavam-se de pára-quedas ou simulavam combates. No filme de Howard Hughes, "Hell's Angels", chegaram a juntar mais de vinte aviões no mesmo pedaço de céu. No final da filmagem, seis pilotos haviam morrido.

O filme de Aviação "Wings", rodado em 1928, ganhou o primeiro Oscar da Academia de Cinema como o melhor filme do ano. Dick Grace destruiu quatro aviões em acidentes simulados. Levando a coisa a sério, além dos aviões, quebrou quatro costelas, o pé e o pescoço.

O filme "Waldo Pepper", de Robert Redford, retrata bem essa época.

Com o passar dos anos e o avanço da tecnologia, os computadores substituíram os riscos e os custos das filmagens. Era chegada a época da "Guerra nas Estrelas", em que a técnica do programador vencia a perícia dos velhos pilotos.

Foi o fim dos "barnstormers".

Ou quase...

Em novembro de 1992, fui convidado para a festa de aniversário do "Circo Aéreo Ônix", que seria realizada na Ilha de São Francisco do Sul, Santa Catarina. Carlos Edo e sua mulher, Mônica, eram os donos, os mentores e a alma desse circo, que tinha pára-quedistas, pilotos, acrobacia aérea, balão e até o irmão do Bertelli, fazendo loucuras com um carro que virava de cabeça para baixo. O ambiente, igual ao de um verdadeiro picadeiro, era gostoso. De muita amizade.

Chegando no campo de aviação, deparo-me com aquele montão de aviões antigos: T-6, Beech, Beagle, Aeronca, e, um pouco mais afastado, num local só dele, a maravilha das maravilhas:

– Um biplano Stearman!

Igualzinho ao que tinha voado na Força Aérea Americana. Na sua asa

superior, uma adaptação para o acrobata: o "wing-walker". Esfreguei os olhos. Não é possível! O avião dos "barnstormers"?

Apesar do enfarto que tivera um ano antes, meu coração bateu forte.

O dispositivo estava em fase experimental. Em cima da asa já tinham voado três componentes do "Circo Aéreo": os comandantes Max, Stocco e a comissária Marta.

– É agora ou nunca! - me cutuquei.

Fui procurar o Edo.

– Carlos, eu gostaria de voar no teu Stearman.

Sem fazer mistério, ele respondeu:

– Tudo bem, Portugal. Fale com o Max para ele te dar um vôo de adaptação. Depois, manda brasa!

Abano a cabeça e, pondo a mão sobre o seu ombro, explico:

– Não é bem isso, Carlos. E apontando para o avião: Quero voar em cima da asa!

– O quê? - ele engasga.

– Isso mesmo! E não crie caso. Não sairei daqui enquanto não tiver voado!

– OK! OK! Está bem! Está bem! - ele responde, ainda incrédulo. Vou chamar o Stocco.

O Braga, que estava por perto, me chama de lado:

– Estás louco, Portugal?

– Braga - respondo. Essa é a chance que eu esperava há muito tempo. E repetindo para mim mesmo: - Será agora ou nunca!

Vendo que era isso o que eu queria, deram de ombros e começaram a preparar o avião.

Para começar, mandaram-me subir da nacele dianteira para a parte de cima da asa. Quem disse que eu consegui? Era muito para as minhas pernas cansadas se esgueirarem por entre aquele emaranhado de cabos e chegar até a armação. Quanto mais em vôo!

Chegamos a outra alternativa. Apesar de não aprovada pelo FAA, decolaria já em cima da asa. Decolando dessa maneira, haveria um risco. Se o avião capotasse durante a decolagem ou no pouso, quem estivesse lá em cima viraria massa de pastel.

– Massa de pastel ou não, vai ter que ser assim mesmo - eu disse, já subindo na asa.

Não seria uma mera capotagem que me tiraria daquele vôo.

Observado por uma centena de incrédulos, vi o Stocco dar a partida e começar a taxiar. Nunca me senti tão bem. Estava tranqüilo. Nem a pulsação aumentou. Pelo contrário, aquela enorme asa amarela sob os meus pés dava firmeza.

Após o cheque dos magnetos, Stocco acelerou e deu início à decolagem. Ao passar no través do pessoal, caprichei numa belíssima banana.

– Para vocês, seus safados!

Voamos por uns vinte minutos. Vôo suave, tranqüilo. Nem o "looping" me assustou.

Com um comandante de Boeing nos comandos, só poderia resultar nisso. E, nesse "sightseeing" privilegiado, fiz o vôo da minha vida.

Depois do pouso, levei banho de guaraná, cerveja e talvez de outras coisas que não me disseram, nem lhes foi perguntado.

Não dei bola! O que importava era que eu tinha voado na asa.

E, apesar de já ter entrado com um Thunderbolt no fundo do "Grand Canyon" e com um C-47 da ONU ter invadido o interior da cratera do vulcão Nyaracongo, somente agora eu me considerava um verdadeiro "barnstormer".

Um "barnstormer" enferrujado, enfartado, e com sessenta e oito anos de idade, que não devia impressionar ninguém. Nem mesmo ao livro dos recordes.

Mas conseguira.

E nessa noite, apesar do ronco do Wylton, dormi o sono dos justos.

O AVIADOR MILITAR, O AVIÃO E A EMBRAER!

O AVIADOR MILITAR é o grande vitorioso com a Construção Aeronáutica nacional! A EMBRAER é filha da teimosia da nossa Força Aérea!

Brig.-do-Ar Ref.
Tarso Magnus da Cunha Frota

A presente trilogia é, no momento aeronáutico brasileiro, a determinação histórica que envolve o nosso espaço aéreo, onde o orgulho e a euforia nacional vivem a vitória da engenharia dos ares, com o binômio avião-aviador ,que, dentro da dinâmica característica da própria tecnologia, encontrou a resposta final: EMBRAER!

Esse entusiasmo nasceu fruto de uma viagem a Brasília, no momento em que procurava pelo meu assento - quando recebo das mãos da comissária - o jornal tradicionalmente distribuído aos passageiros. Na leitura do periódico deparei com uma matéria relativa à EMBRAER, com fartos comentários quanto à eficiência da Empresa, com enfoque na venda de aviões, opções de compra e o sucesso técnico-financeiro. Referia-se, também, o articulista, à grande aceitação no campo internacional das aeronaves da nossa indústria dos ares. Assim, no decorrer da viagem, como "velho piloto" e bastante saudosista, pedi à comissária uma folha de papel, e, ao sabor do que começou a passar pela minha mente, comecei a rascunhar algumas posições, na tentativa de fazer justiça às "tradições e sonhos" do piloto militar brasileiro. Sob a égide deste pensamento, imaginei trazer à tona o tradicional espírito aeronáutico pátrio, começando pelo nosso injustiçado Santos-Dumont, não olvidando os ideais de outros sonhadores: Bartolomeu de Gusmão e Augusto Severo, os quais, como é público e notório, tudo fizeram no correr de suas vidas para vencer as "barreiras do céu". Flui claro neste ângulo de raciocínio que a EMBRAER, com sua tecnologia de ponta, mostra ao mundo que não somos tão só os pioneiros da odisséia nos ares, mas soubemos manter o espírito dos grandes sonhadores na concretização da Construção Aeronáutica no Brasil. Essas assertivas não estão eivadas de ufanismo. De há muito o brasileiro trazia consigo a grande preocupação de voar. Posto assim neste modesto texto de gratidão, não poderia deixar de comentar os anseios da Força Aérea Brasileira, em que o sonho de um avião nacional sempre esteve presente no dia a dia do piloto militar. É nessa esteira que vamos encontrar o espírito criativo de idealistas, que, eivados do mais puro patriotismo, levaram a bom termo a

construção do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), que, juntamente com o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), deu ao Brasil a primazia de ser o maior centro de "tecnologia do ar" da América Latina. Foi à sombra dessas duas organizações que os nossos "teimosos sonhadores" fizeram nascer a EMBRAER., e, fruto desta realidade, consolida-se o primeiro grande feito: o BANDEIRANTE. É a primeira máquina voadora, o primeiro avião manufaturado que concretizou o sonho dos novéis Engenheiros de Aeronáutica. E, na "continuata" das minhas idéias, tornou-se imperioso um tributo de gratidão aos muitos "sonhadores", que, do nosso "Pai da Aviação" até o presente, foram os responsáveis pela Construção Aeronáutica neste torrão. Há de se fazer justiça aos Brigadeiros Casimiro Montenegro e Antonio Guedes Muniz, expoentes que foram da Engenharia Aeronáutica. Montenegro tem o mérito de ter sido o êmulo da criação do Instituto Tecnológico da Aeronáutica. Já Guedes Muniz elaborou na sua prancheta aeronaves de treinamento, como os tradicionais M7 e M9, que de muito colaboraram na formação de pilotos militares no Campo dos Afonsos nos anos quarenta. Quando assistimos a mídia colocar, com muita justeza, a posição invulgar da EMBRAER lado a lado com as grandes plantas de construção aeronáutica, temos que nos referir, também, aos notáveis brasileiros Henrique Lage e Assis Chateaubriand, que nos primórdios da criação do Ministério da Aeronáutica foram grandes incentivadores da Aviação Desportiva. Lage, grande empresário e armador, dentre outros misteres, construiu, na Ilha do Viana, sede de seus estaleiros na Baía de Guanabara, o famoso HL, avião de pequeno porte, o alcunhado TECO-TECO, que desempenhou um papel muito importante na formação de pilotos civis. Chateaubriand, através da sua cadeia jornalística, os Diários Associados, promoveu uma Campanha de Aviação Civil, com o beneplácito do Ministro Salgado Filho, primeiro dirigente da Pasta da Aeronáutica, fazendo doações do HL aos Aeroclubes do Brasil. Contamos, ainda, nestes primórdios, com o famoso Paulistinha, fabricado à época, e que se incorporou às aeronaves de pequeno porte na formação de Pilotos Civis. A odisséia destas pequenas aeronaves foi uma marca histórica, que de muito ajudou na formação e estrutura das Empresas Aéreas. A vitória da moderna tecnologia nacional na construção de aviões transforma-se no galardão dos "pioneiros sonhadores", que, sobrepondo-se aos múltiplos óbices de uma fabrica de máquinas aéreas, deixaram, hoje, nas mãos da indústria, um acervo de trabalho e eficiência, que concretizou o tão esperado sonho do "Avião Brasileiro". Na atualidade, quando o mundo dá a "palma da excelência" aos jatos da EMBRAER., resta a cada um de nós da Força Aérea lembrar sempre dos velhos pioneiros, que com determinação e audácia lançaram a pedra fundamental da construção aérea neste país. Ao me preparar para sair da aeronave, no destino final de minha viagem, foi que me dei conta: o equipamento em que voara era "nada mais, nada menos" que um EMBRAER-145! Que coincidência! Finalmente resta-me afirmar: O AVIADOR MILITAR é o grande vitorioso com a Construção Aeronáutica nacional! A EMBRAER é filha da teimosia da nossa Força Aérea!