

Revista 
aeronáutica

2005

E-mail: revista@caer.org.br

Número 249

22 de Abril

Dia da Aviação de Caça

60 anos



Palavras do Presidente



O “Senta a Pua”

Neste mês de abril, lembramos a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial.

Com o esquisito cognome de “Senta a Pua”, fruto da alegre e sempre presente irreverência do nosso povo, a recente Força Aérea Brasileira viveu seu batismo de fogo em céus da Europa.

Jovens aviadores, com pouco mais de duas décadas de vida, recém-formados na Escola de Aeronáutica (hoje, Academia da Força Aérea), com quase nenhuma experiência de combate, não hesitaram em se oferecer, como voluntários, para lutar, além-mar, em nome da liberdade dos povos e por puro sentimento de solidariedade universal.

Naquela época, o Brasil teve que se engajar nesse conflito, não só, por fortes pressões políticas internacionais como, também, e, principalmente, em desagravo a ataques por agressores desconhecidos a navios em suas águas territoriais.

Esse grupo de heróis foi, em nome do Brasil, apresentar seu protesto com sua presença contra a prepotência de governos e ideologias que não respeitavam as tradições e o direito de autodeterminação dos povos, pretendendo impor a vontade por meio da força bruta, com o objetivo explícito de se apoderarem das riquezas alheias, utilizando os mais cínicos pretextos para justificar a violência com que praticavam a intervenção em terras de países soberanos, porém mais fracos militarmente.

Após um vibrante e heróico desempenho, reconhecido por todos e já cantado em prosa e verso, operando em bases na Itália em conjunto com unidades congêneres dos Estados Unidos, esses quase adolescentes escreveram uma belíssima página de bravura e competência na História da Aviação Militar Brasileira.

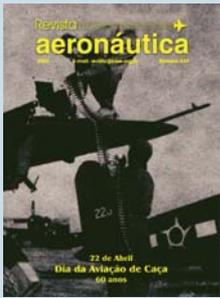
Alguns jamais retornaram às suas famílias. Todos, porém, os imolados e os sobreviventes, legaram às gerações seguintes um imortal exemplo de dedicação e de exacerbado patriotismo, prestando um serviço que se transformou no amálgama que fundiu indelevelmente as tradições e o profissionalismo da Aviação de Caça, lançando e consolidando as raízes desse competente segmento de nossa Força Aérea.

Que o exemplo deles sirva de alerta para a necessidade de manter o País equipado e preparado, a fim de se fazer respeitado no contexto dos povos livres e ser capaz de defender o sagrado direito de escolha de seus próprios caminhos.

Temos que estar alerta para que nações mais fortes, ontem “paladinos da liberdade”, não se transformem, hoje, nas próprias ameaças à soberania dos outros.

Aos fundadores e heróis do “Senta a Pua”, a homenagem e o eterno agradecimento da Pátria.

Ten.-Brig.-do Ar Ivan Frota



Palavras do Presidente **1**
" O Senta a Pua"
Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

4 **Aviação de Caça**
" Empreendedorismo"
A Evolução Operacional da Aviação de Caça do Gloster (F-8) ao AMX (A-1)
Luiz Fernando Póvoas da Silva - Cel. Av. R1

Aviação Civil **9**
Extrato do Discurso do Senador Delcídio Amaral

12 **Epopéia Aérea**
Charles Lindbergh – Vôo Nova York/Paris
Dion de Assis Távora - Cel. Av. R1

Esporte Aéreo **15**
Os Clubes de Vôo e os "Nós" da Questão...
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Lauro Ney Menezes

18 **Personalidade**
Marechal Castello Branco

Retratos da Vida **22**
Reflexões
Sara Maria Binatti dos Anjos - Escritora

24 **Análise**
Voa, Pensamento!
Luís Mauro- Cel. Av. R1

Comportamento **26**
Será que um Bravo Sente Medo?
Tacarijú Thomé de Paula Filho - Cel. Av. R1

28 **Momentos**
A Missão Mais Difícil de Soares"Amazonas"
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois - Cel. Av. R1

Política **30**
Igualdade e Diversidade Sobre uma Mudança de Paradigmas na Filosofia Política Contemporânea
Wilson Mendonça - Professor Titular de Filosofia da Mente

34 **Política Internacional**
A ONU e o Mundo Unipolar
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1

Memorial **36**
Há 46 anos...
A Redação

37 **Conflitos Contemporâneos**
A Crise no Oriente Médio - O Início (agosto de 1990)
Ten.-Brig.-do-Ar Sérgio Pedro Bambini

Ética **42**
Pensando os Fundamentos da ÉTICA
Tiago Adão Lara - Professor em Filosofia

44 **Literatura**
Livros que Amei
Pasqual Antonio de Mendonça - Cel. Av. R1

Reminiscências da FAB **46**
Demonstração de "Briefing"
José de Carvalho -Cel. Av. Ref

48 **Charge**
Ivo Batalha - Cel. Av. R1

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:

Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente:

Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Callafange

2º Vice-Presidente:

Cel. Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Social:

Ten.-Cel. Int. R1 José Pinto Cabral

Cultural:

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R1 Jorge Luiz da Rocha Cardoso

Beneficiente:

Cel. Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Secretaria Geral:

Cap. Adm. R1 Ivan Alves Moreira

Assessoria Jurídica:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede da Barra da Tijuca:

Brig. Eng. R1 Edison Martins

Departamento Aerodesportivo:

Ten.-Cel. Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira

Sede Social:

Brig. Ref. Cesar de Barros Perlingeiro

Sede Lacustre:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

CHICAER:

Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Ivan Moacyr da Frota

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

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

Expediente do CAER:

Dias: 3ª - a 6ª feira

Horário: 9h30 às 12h30 e de 13h às 16h

Sede da Barra da Tijuca: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Gerente de Produção Editorial

Rosana Guter Nogueira

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

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.

Editorial

Nesta edição, comemoramos o Dia da Aviação de Caça, que completa 60 anos de atuação nos céus da Itália.

O dia 22 de abril de 1945 é comemorado por ter sido o dia em que, o 1º Grupo de Aviação de Caça brasileiro, no auge de sua atividade, se cobriu de glórias e obteve o máximo de resultados em sua campanha, cuja lembrança continua a impregnar o espírito de todo o piloto da Força Aérea.

Nesta edição, homenageamos, também, o General Castello Branco que, nos momentos de perturbação política em nosso país, assumiu a Presidência da República e conduziu, com dignidade, a nação brasileira.

Estes exemplos de cultura militar do Brasil confirmam as palavras de Rui Barbosa no texto *O Amor da Verdade*:

“Deus, que me infundistes o amor da beleza, da verdade e da justiça; que povoais da vossa presença as minhas horas de arrependimento, de perdão e de segurança na vossa misericórdia; que, há dezenas de anos, me descobris os meus erros, me reergueis dos meus desalentos, me conduzis pelo vosso caminho: dai-me, agora mais do que nunca, o ânimo de não mentir aos meus semelhantes, de me não corromper nos meus interesses, de não temer ameaças, não me irritar de injúrias, não fugir a responsabilidades. Se a mercê da salvação da nossa honra, posta nas vossas mãos onipotentes, exigir o sacrifício de um em satisfação das culpas de todos, não vos detenha, Senhor, a miséria do resto dos meus dias, cansados e inúteis. Mas não permitais que as maquinações de egoísmo de alguns prevaleçam ao bem de um povo inteiro, que a barbaria senhorie de novo a nossa pátria, que os semeadores de violências e desunião vejam prosperar outra vez a sua funesta sementeira nas regiões benditas, sobre cujos céus acendestes a constelação da vossa cruz”.

Araken Hipólito da Costa

Cel. Av. R1





Luiz Fernando Póvoas da Silva
Cel. Av. R1
JG 33, ex-PIF-PAF, ex-PAMPA 01

“EMPREEND

A Evolução Operacional da

Impregnada na sua história de grandes exemplos de “empreendedorismo”, a Força Aérea teve seu grande momento histórico em 1941, quando se tornou Força Aérea independente.

Nomes de aviadores brasileiros como Bartolomeu de Gusmão, Santos-Dumont, Edu Chaves, Eduardo Gomes, Montenegro, Wanderley, Fontenelle, Nero Moura e outros mais contemporâneos pontuaram a Aviação brasileira com seu “empreendedorismo”, sua capacidade inovadora, sua bravura e sua ousadia.

O Brig. Nero Moura, Patrono da Caça, Jambock 01, um de nossos exemplos de líder, responsável pela implantação de uma mentalidade operacional na FAB, criou e comandou com profissionalismo, coragem e audácia, o 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália, deixando-nos uma herança organizacional e de emprego operacional.

A Era do Jato na Caça, na FAB e na Aviação Brasileira

O Gloster Meteor F-8 – Nosso Primeiro Caça a Jato

A aquisição dos Gloster Meteor F-8, em 1953, na Inglaterra, marcou o início da era jato na Aviação de Caça e na própria Aviação brasileira, proporcionando às nossas equipagens de combate o cumprimento de missões Ar-Ar e Ar-Solo, empregando aeronaves a jato. A mudança significativa se deu em relação ao emprego de uma aeronave a jato pelos nossos pilotos, pois as táticas eram as mesmas utilizadas no P-47. Os Meteor F-8 equiparam o 1º GAC e o 1º/14º GAV até meados da década de sessenta, em substituição aos Thunderbolt P-47D.

Os F-80/T-33 E TF-33 (Lockheed Shooting Star e Silver Star)

Nos anos seguintes, 1956 a 1959, o ciclo jato se completou com a saída de serviço do P-47 e a chegada dos F-80 e T-33 para o 1º/4ºGAV, como parte do Programa de Apoio Militar (PAM EUA), em número de vinte e seis F-80 e dois T-33, estes últimos exclusivamente de treinamento por não possuírem armamento.

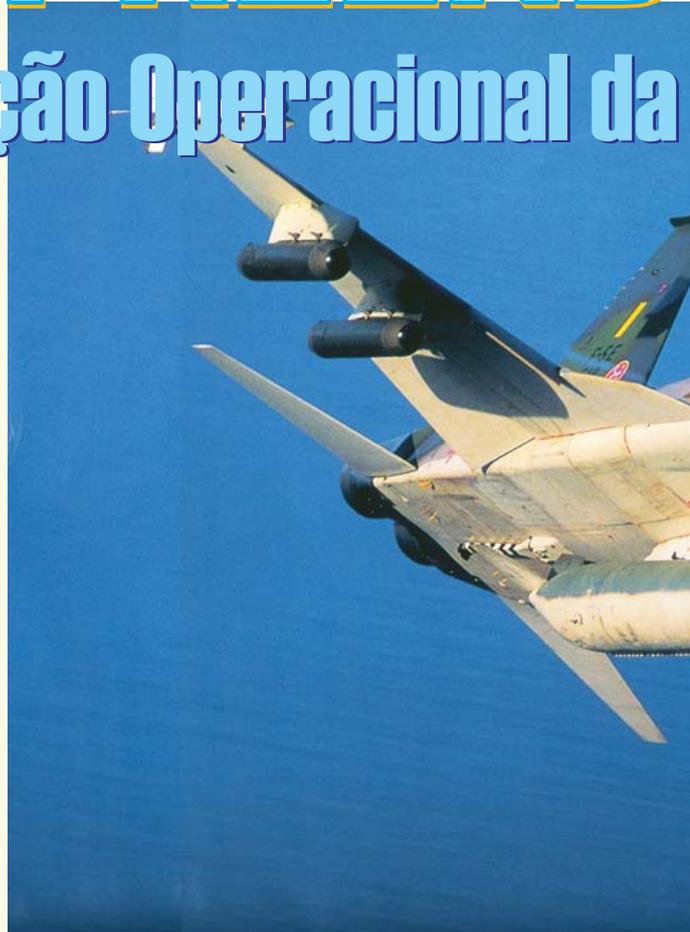
Com a parada dos Gloster Meteor F-8 e a desativação dos F-80, na década de sessenta, vieram, também

pelo PAM, os TF-33 (AT-33, para a NAVY), que equiparam as três Unidades de Caça: 1º GAC, 1º/14º GAV e 1º/4ºGAV, sendo atribuída ao 1º/4ºGAV, então, carinhosamente chamado de Sorbonne da Caça, a responsabilidade de formação dos novos pilotos de caça.

Os AT-26 Xavante (EMB 262) – Os Italianos na Caça

No início da década de 70, outra aquisição importante seria fruto da associação da jovem EMBRAER com a AERMACHI, para montagem, no Brasil, da aeronave EMB 262 XAVANTE (AT-26), que viria a ser o treinador de caça a equipar as Unidades de ataque da Força.

O 1º GAC recebeu estas aeronaves, em número de trinta e duas, e realizou um programa de avaliação de seu emprego operacional, tanto na parte Ar-Solo como na parte Ar-Ar. Essa aeronave, que está prestes a sair de serviço, foi a espinha dorsal de formação da Caça brasileira, tendo voado milhares de horas e formado gerações e gerações de pilotos de caça, além de ser empregada em Unidades de Ataque ao Solo e em Unidades de Reconhecimento.



EDORISMO”

AVIAÇÃO DE CAÇA do Gloster (F-8) ao AMX (A-1)

As Grandes Modificações

A Herança

O 1º GAC foi o grande incentivador das modificações na FAB. O processo de sua criação e formação e a Campanha da Itália, onde compôs um Grande Comando Aéreo e adquiriu experiência em combate, deram ao 1º Grupo de Aviação de Caça uma visão operacional particular no nível de Esquadrão e do todo da Força Aérea.

“Ali, hasteamos a Bandeira do Brasil e, inspirados em sua imagem, cumprimos a missão que nos fora confiada: Defender a honra da Pátria com o sacrifício da própria vida. (...) Vale recordar, neste momento, o compromisso que assumimos em Pisa, numa reunião informal no Clube Senta a Pua: (...) ao regressarmos ao Brasil haveremos de passar nossa experiência adquirida em combate aos jovens pilotos da FAB. O objetivo foi alcançado. A FAB caçadora de meio século depois pode se orgulhar de contar em suas fileiras com mais de mil pilotos de caça”. (Brig. Nero Moura, 1994)

A doutrina é a aplicação da teoria à realidade. Nossos aviadores empreendedores mudaram tudo, colocaram a teoria no dorso, dando alma nova à realidade: um banho de operacionalidade.

A Estratégia da Força Aérea

A idealização do Controle do Espaço Aéreo é que define a Estratégia da Força Aérea – Soberania do Espaço Aéreo Nacional e dos adjacentes – para exercer o CONTROLE DO AR (Murillo Santos, 2000).

Mentalidade de Defesa Aérea

A Missão do Policiamento do Espaço Aéreo (COMDA/1ª ALADA/COpM 1)

O Mirage na Defesa Aérea – Judith

Na década de setenta, o processo de criação, implantação e operação da Defesa Aérea no Brasil, com a implantação da 1ª ALADA/GDA/COA AN, CINDACTA 1/COpM 1 e COMDA, foi uma das mais importantes modificações ocorridas na FAB: a mentalidade de DA. Ela



A Era Supersônica na Caça

Os F-103E Mirage – Os Jaguares Interceptadores

Em 1973, os MIRAGE chegaram e foram sediados na nova Base de Anápolis (1ª ALADA), compondo o GDA, mas tornaram-se completamente operacionais em Defesa Aérea (DA), após a implantação do CINDACTA 1. Inicialmente, pensou-se em adquirir três esquadrões, mas foram comprados somente doze monoplaces e quatro biplaces, estes últimos desarmados, utilizados para treinamento e conversão.

Os F-5E Tiger – Os Bons de Briga

Os F-5E chegaram em 1976, sendo adquiridas quarenta aeronaves (trinta e seis monoplaces e quatro biplaces F-5E/B), com a finalidade de equipar os dois Esquadrões do 1º GAC e o 1º/14º GAV. Posteriormente, em 1988, foram adquiridas mais vinte e seis aeronaves (vinte e quatro monoplaces e duas biplaces F-5E/F). Atualmente, todas as aeronaves estão em processo de revitalização na EMBRAER, cumprindo um contrato, em conjunto, com uma empresa israelense.

O Reabastecimento em Vôo na Defesa Aérea



exigiu organização, raciocínio sistêmico, coordenação, normas operacionais, dentre outras, na construção de uma capacidade de gerenciamento das Operações Aéreas Militares de Defesa Aérea. A Força Aérea contaminou-se com esse entusiasmo e capacitou-se nesse processo de gestão

das Operações Aéreas Militares – o C³I SISDABRA:

1973

– O Mirage voa na 1ª ALADA e sobrevoa Brasília.

1976

– O COpM 1 entra em operação no CINDACTA 1.

– Alerta DA na área de Brasília, Subida PC Maxi – dois e meio minutos até 36.000 FT.

– GDA/COA AN/F-103E.

– Operação com qualquer tempo – Aproximação de Precisão GCA AN.

1976

– O F-5E chega a Santa Cruz.

1979

– Complementação de Alerta DA na RDA 1 (BR/RJ/SP).

– 1º GAC / COA SC / F-5E.

– Operação com qualquer tempo – Aproximação de Precisão GCA SC.

1980

– Decreto-Lei de criação do SISDABRA/COMDABRA/NuCOMDABRA.

1985

– Implantação do CINDACTA 2/COpM 2 e GCC CO e SM, com seus radares militares fixos e móveis 3D, com capacidade de contra-contramedidas eletrônicas (CCME), operação em ambiente eletronicamente hostil.

1987

– Implantação do Pod CME, nos EF-5E, do 1º/14º GAV CO.

1988

– Diretriz para Vigilância do Espaço Aéreo Brasileiro DMA 350-1.

1988

– Operação do COpM 2 e GCC, em ambiente hostil de Guerra Eletrônica – SULEX do COMAT.

– Policiamento do Espaço Aéreo no Cone Sul.

– Alerta DA em CO e SM.

– 1º/14º GAV/COA CO/F-5E.

1989

– Operação automatizada do CODA/NuCOMDABRA.

– Revitalização do CINDACTA 1 / COpM 1.

– O REVO na DA – KC 137 do 2º/2º GT.

Combate Aéreo no 1º GAC – O F-5E, o Bom de Briga da FAB

As Novas Manobras de Combate Aéreo

A aquisição do F-5E veio acompanhada de um programa de combate aéreo, com o objetivo de qualificar nossos pilotos nas novas táticas e técnicas (manobras básicas e avançadas de combate aéreo – MCA). Ministrado por oficiais da USAF a alguns pilotos das nossas Unidades Aéreas (UAe) de Caça, que seriam os responsáveis pela implantação desses novos conhecimentos em suas UAe.

As mudanças com a aplicação do programa ocorreram desde a técnica de *briefing* até o combate dissimilar de duplas com GCI (controlado do solo).

O F-5E, caça de quinta geração (pós VIETNÃ), incorpora mecanismos automáticos de aumento de manobrabilidade, conformando sua asa, o que possibilita gerar curva e, não, ângulo na sua melhor velocidade de transformação (MACH .92), em comparação com o F-103E, que manobra com dificuldade, pois possui uma asa em delta comprometida com o alto supersônico e sem dispositivos hipersustentadores.

Foi uma revolução em termos de combate aéreo, emprego Ar-Ar, pois, até então, fazíamos combate, utilizando as mesmas táticas que os nossos pilotos do 1º GAC treinaram para a Campanha da Itália e nos transmitiram após o seu término. Nem mesmo a aquisição do MIRAGE contemplou este conhecimento de combate aéreo. Nossos pilotos receberam instrução, da Força Aérea Francesa, voltada para as técnicas de interceptação. Acredito, mesmo, em que nem os pilotos franceses realizavam este tipo de treinamento.

O 1º GAC valorizou o programa de combate aéreo, realizando-o, anualmente, com os seus pilotos, e cumprindo todas as missões. O GDA convivia com o F-103E e suas limitações para o combate, tendo, inclusive, retirado os tanques supersônicos para melhorar a sua agilidade. As Unidades de XAVANTE, principalmente o 1º/4º GAV, cumpriam o programa, mas, em relação ao treinamento de combate dissimilar, havia dúvida quanto à validade da sua execução, por ser o AT-26 uma aeronave de ataque de baixa performance. O 1º/14º GAV tinha recebido uma herança de Caça-Bombardeio e ressuscitou o programa de combate aéreo, em 1987, em virtude de seu envolvimento com a SULEX e da sua futura transferência para a DA.

1979

– Nasce a idéia do *Aggressors Squadron/Fighter*

Weapons School brasileiro – o tiro aéreo no DART, utilizando MCA.

– A Caça e a febre do Combate Aéreo.

1987

– O Combate Aéreo nos Pampas... Tchê! – SULEX (Exercício Sul do COMAT), o grande desafio.

1987

– Programa de condicionamento físico das equipagens de combate para missões de combate aéreo, elaborado pelo Médico de Esquadrão do 1º/14º GAV e aprovado pelo COMAT.

1988

– A chegada de mais vinte e seis F-5E para o 1º/14º GAV faz renascer a idéia do *Aggressors Squadron* brasileiro, dedicado ao combate aéreo.

1989

– O NuCOMDABRA forma, no CINDACTA 1, os primeiros CC controladores de combate de duplas com GCI.

1990

– Prova de fogo do NuCOMDABRA – Operação Baleia com o US Constellation, no Sul, combate dissimilar com GCI (F-14/F-18 versus F-5E e F-103E).

1991

– As Asas Rotativas no Combate Aéreo – COMAT.

REVO – Reabastecimento em Vôo na FAB Mobilidade, Flexibilidade, Velocidade e Alcance de Combate num País Continente

A missão de REVO foi cumprida, inicialmente, na Guerra da Coréia. Na Guerra do Vietnã, os KC-135 americanos realizaram 813 mil contatos e transferiram 1,4 bilhões de galões de combustível.

1976

– O GORDO vira BARÃO – o KC-130 do 1º GTT, lento, mas com bom desempenho a baixa altura, uma solução de aeronave REVO utilizada pela US NAVY.

– Primeiras missões de REVO diurno e noturno com os F-5E do 1º GAC.

1987

– A chegada do CORSÁRIO, outra visão de mobilidade.

– Atendimento ao Plano de Mobilidade da UAe.

* O F-5E usava o ar sangrado do motor do KC-137 para dar partida no seu motor;

* O KC-137 e os F-5E decolavam em seqüência, deslocando-se na ala.

1989

– Os KC-137, em Alerta DA, na Base Aérea do Galeão (BAGL) – permitir o Controle do Espaço Aéreo a oeste das Regiões SUL e SUDESTE do Brasil.

Limitações da Força Aérea sem REVO – Brasil, País Continente

* O F-103E MIRAGE foi sempre muito restrito, sem capacidade de REVO;

* Os F-5E/F do 1º/14º GAV chegaram em 1988, sem capacidade de REVO;

* Os EF-5E do 1º/14º GAV necessitavam de REVO para cumprir a missão CME do Pod CAIMAN de interferência eletrônica, que, antes da entrada em operação dos A-1, era a ANV SEAD (*Supression Enemy Air Defense*) da FAB;

* As aeronaves R-99 AEW&C da FAB não têm capacidade de REVO.

Aeronave de Ataque A-1 (AMX) O Grande Guerreiro

As UAe de Caça, de Ataque e de Reconhecimento da FAB eram equipadas pelos valentes AT-26 e RT-26, que seriam substituídos pelo mais moderno avião de combate da FAB. As especificações operacionais estabelecidas possibilitariam ao A-1 incorporar equipamentos e sistemas avançadíssimos, tornando-o uma aeronave no estado da arte, no emprego Ar-Solo, com capacidade de alcance e operação em ambiente eletronicamente hostil. O A-1 seria a aeronave de Supressão de Defesa (SEAD) da FAB, para tanto, deveria incorporar o Pod CME CAIMAN, em operação, no 1º/14º GAV.

1980

– Ataque noturno no *stand* de Canoas (São Jerônimo).

– Vôos de avaliação das Fragatas da Marinha Brasileira (MB).



**O Policiamento do Espaço Aéreo
“A mentalidade de Defesa Aérea”**

A Guerra Eletrônica - uma realidade na Caça



- Vões de avaliação dos canhões antiaéreos Oerlinkon do Exército Brasileiro (EB).
- Técnicas de BN (Bombardeio Nivelado): velocidade de 480 a 520 KIAS, com bombas de alto arrasto – espoletagem compatível (*safe scape*).
- O F-5E é considerado uma plataforma, apenas satisfatória, de emprego Ar-Solo.

1988

- Criação e implantação do 1º/16º GAV – Esquadrão ADELFI.
- ANV A-1 = ANV perfil SEAD da FAB.

Combate Eletrônico EF-5E DO 1º/14º GAV, uma Realidade da Caça

1985

- A implantação dos Radares Militares 3D, no CIN-DACTA 2 e no GCC 1, em CO e SM, com capacidade CCME de operação em ambiente eletronicamente hostil.

1987

- A implantação do Pod CME CAIMAN, nos EF-5E do 1º/14º GAV.
- CTA, a inteligência da FAB.
- Construção do Pilone para o Pod – CTA.
- Teste de compatibilidade eletromagnética, no Hangar do 1º/14º GAV – Equipes Thomson e CTA.
- Testes de qualidade de voo – Equipe de ensaio em voo PAR/CTA.
- Programa de validação operacional – Equipe do 1º/14º GAV.
- Capacitação dos pilotos – Curso de Guerra Eletrônica.
- Seção de Guerra Eletrônica.

1988

- Prova de fogo do Pod CME, uma realidade operacional na SULEX do COMAT.
- Primeiro Curso de Combate Eletrônico para equipagens de combate – Seção de Guerra Eletrônica do 1º/14º GAV.

- Testes no EF-5E, com radar de aviso de cauda (RWR), produzido pelo CTA.
- Mentalidade de Supressão de Defesa (SEAD) – transferência do Pod CME CAIMAN para o A-1, sendo imprescindível a ANV SEAD possuir capacidade de REVO.

SULEX (Exercício Sul) COMAT, o Senhor da Guerra (1986 a 1988)

A área de operação do SULEX abrangia as Bases de Canoas e Santa Maria e o espaço aéreo compreendido entre elas. As UAe participantes cumpriam missões de Alerta DA; Patrulha Aérea de Combate (PAC), com regras de engajamento (combate aéreo); ataque a instalações; Reconhecimento Foto; Reabastecimento em Voo; missão de Combate Eletrônico (CME); Busca e Salvamento; e Controle do Espaço Aéreo, em ambiente eletronicamente hostil, utilizando CCME.

O COMAT demonstrou capacidade profissional, audácia e coragem excepcionais, com a execução do Exercício Sul (SULEX), ao conseguir privilegiar a excelência da operacionalidade.

O SULEX cumpria todas as fases, do planejamento à execução, persistia no espaço de tempo e, a cada nova execução do Exercício, procurava corrigir os erros cometidos, acrescentando sempre novos desafios e levando as UAe e suas equipagens de combate a se superarem.

O SULEX foi um exemplo de “empreendedorismo” no emprego da arma aérea e no controle do ar. Marcou a todos que dele participaram e ganhou a FAB, em operacionalidade.

A AVIAÇÃO DE CAÇA É A PEDRA ANGULAR DE UMA FORÇA AÉREA

Este relato é dedicado às novas gerações de equipagens de combate e ateu-se a um período da História da Aviação de Caça Brasileira, do Gloster F-8 ao AMX (A-1). Depois disso, outras ações empreendedoras fizeram-se presentes até os dias de hoje.

Como disse, nosso poeta gaúcho Mário Quintana, “devemos ser sempre como meninos; cheios de esperança e incertezas”.

Devemos estar repletos de esperança, para enfrentarmos os desafios que a vida nos impõe e, de incertezas, para não sermos tomados pela soberba... Nós, pilotos, que sentimos esta paixão alucinante de sermos de Caça!

Ser piloto de caça é um estado de espírito... *et à la chasse, bordel!* ■

**... Nós pilotos,
que sentimos esta
paixão alucinante
de sermos de Caça!**

Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Senadores, como é do conhecimento de V. Exas., fui honrado com a relatoria do Projeto de Lei 62/2004, que cria a Agência de Aviação Civil (...).

Em face da grandiosidade do trabalho e à sua extrema responsabilidade, decidi, antes de iniciar qualquer redação, ouvir, da parte de todos os setores envolvidos, opiniões e, mesmo, sugestões, que me permitissem produzir um trabalho que representasse a mais verdadeira síntese dos interesses da sociedade, sem quaisquer interferências que pudessem desviar de sua rota segura, a indústria do transporte aéreo brasileiro.

Confesso que me surpreendi com a amplitude e a tecnicidade do *mundo* que se convencionou chamar *Sistema de Aviação Civil* e é hoje administrado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado ao Comando da Aeronáutica (...).

A frota de aeronaves brasileiras é de algo em torno de dez mil, ou seja, além de nossas grandes empresas aéreas, o *Sistema de Aviação Civil* abrange um mundo gigantesco – e por, muitos, até desconhecido – de aviões e helicópteros, além de pilotos, mecânicos, suas escolas de formação e oficinas, assim como pistas, aeroportos e heliportos e um sem-número de empresas as mais diversas, que também fazem parte deste vasto e complexo Sistema. Mesmo com relação às empresas de transporte aéreo de passageiros e carga, os

números já surpreendem, visto que temos, no País, não apenas quatro, mas 33 empresas! E, além delas, há 275 empresas de táxi aéreo; 280 especializadas em aplicações agrícolas; 50 de publicidade aérea (aquelas que puxam faixas na praia ou usam dirigíveis para fazer propaganda); 27 de aerolevanteamento; e muitas outras que prestam serviços aéreos especializados, elevando o total de empresas aéreas registradas no país para 794. Assim, quando iniciarmos nossos trabalhos, teremos que levar em consideração os quase 95.000 pilotos que são avaliados e licenciados pelo DAC e que, para exercer suas atividades, têm que revalidar, anualmente, suas habilitações através de exames de conhecimento técnico e prático e os 25.000 comissários e 2.000 mecânicos, também licenciados pelo DAC; pensar nas 100 escolas de Aviação, nos 1.770 cursos de Aviação, e nas 18 faculdades que mantêm cursos de especialização aeronáutica com a colaboração do DAC; levar em conta os 191 Aeroclubes e as 441 aeronaves pertencentes ao DAC, e as outras 407, por ele doadas com cláusula de inalienabilidade, que são empregadas por estes Aeroclubes para a formação de pilotos; ou considerar, ainda, as 443 oficinas de manutenção de aeronaves certificadas pelo DAC, as 1.008 agências de carga aérea e as 340 empresas prestadoras de serviço em aeroportos (...).

Um mundo que exige, do órgão regulador, ações as mais variadas, como: a administração do Registro Aeronáutico Brasileiro – o RAB – que faz o registro de todas as aeronaves brasileiras e expede os correspondentes *Certificados de Matrícula*; a garantia, mediante fiscalização, das condições de aeronavegabilidade de todas as aeronaves, emitindo os correspondentes *Certificados de Aeronavegabilidade* e das condições de segurança das ope-





rações de todas as empresas aéreas, especialmente as que se dedicam ao transporte de passageiros; a avaliação técnica de todos os aeronautas com a emissão de licenças e certificados; a fiscalização da Aviação Aerodesportiva; a autorização de construção, a fiscalização e a homologação de aeródromos e helipontos; a garantia de que os aeroportos brasileiros enquadram-se nos padrões internacionais de segurança, tanto do ponto de vista operacional, quanto do ponto de vista de proteção contra atos criminosos, e a emissão dos correspondentes certificados; a análise de processos para criação de novas empresas, visando a respaldar a emissão das correspondentes autorizações de funcionamento e concessão; a autorização de exploração de linhas de transporte aéreo etc. Para tanto, cabem a esse órgão: a elaboração e a edição de normas reguladoras, em consonância com a política em vigor; a fiscalização do cumprimento dessas normas; a vigilância permanente sobre as condições de segurança da Aviação Civil, tanto no que concerne ao aspecto técnico operacional, chamado tecnicamente de *safety*, quanto no que concerne à segurança contra atos criminosos – *security*; e a compatibilização dos interesses de todos os setores envolvidos nas atividades da Aviação Civil, tarefa esta que exige, hoje, do órgão central do Sistema, uma especial habilidade, visto que requer o estabelecimento de um equilíbrio entre interesses, muitas vezes incompatíveis, da parte dos usuários do transporte aéreo, que desejam tarifas baixas, com oferta abundante e serviço eficaz; da indústria, que almeja o seu desenvolvimento e a sua sustentabilidade econômico-financeira; e, finalmente, do Estado, que busca o fomento, a segurança, o cumprimento do marco legal, a satisfação do usuário, a preservação do meio ambiente e o bem-estar social. É importante salientar que, no cumprimento desta variada gama de atribuições, o atual Sistema faz uso de diversos outros órgãos da estrutura do Comando da Aeronáutica. No que diz respeito à construção, certificação e operação de aeroportos, por exemplo, o DAC conta com a participação indispensável da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica – a DIRENG – e de seus órgãos regionais, no total de sete, espalhados por diversas regiões do País, além do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – o

DECEA – que é responsável pelo controle do tráfego aéreo nos aeroportos e em todo o espaço aéreo brasileiro. Para o controle das condições psicofísicas dos aeronavegantes, que devem ser avaliadas periodicamente, o DAC conta com a participação da Diretoria de Saúde da Aeronáutica – a DIRSA – através do Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL) e das Juntas de Saúde instaladas em todos os Hospitais da Aeronáutica. Para a certificação de produtos aeronáuticos, incluindo os aviões fabricados no Brasil, que dependem dela para ser comercializados, nacional ou internacionalmente, e as aeronaves importadas ou, mesmo, equipamentos aeronáuticos a serem nelas instalados, o DAC conta com o trabalho de alto nível tecnológico desenvolvido pelo Centro Técnico Aeroespacial – o CTA. Há, ainda, outras organizações especializadas do Comando da Aeronáutica, como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – o CENIPA – o Núcleo do Instituto de Fisiologia da Aeronáutica – o NUIFISAL – e o Instituto de Psicologia da Aeronáutica – o IPA – que, em suas especializações, contribuem, significativamente, para o desenvolvimento das múltiplas necessidades de um Sistema de Aviação Civil para um país com as dimensões do nosso. Como se pode perceber, uma parcela ponderável do esforço desenvolvido na tarefa de administrar a Aviação Civil do País, seja em termos de recursos humanos, como financeiros, encontra-se embutida, no esforço global do Comando da Aeronáutica, uma estrutura econômica, mas extremamente eficiente, que permitiu a um país com limitados recursos orçamentários, desenvolver uma indústria de transporte aéreo com níveis de segurança e qualidade que se equiparam aos dos países do Primeiro Mundo (...).

O *Marco Regulatório* em vigor tem, como base para os dispositivos que o compõem, a Constituição Federal, que, no seu Artigo 21, atribui à União a competência para “*explorar, diretamente ou mediante autorização ou concessão, a navegação aérea e aeroespacial, além da infra-estrutura aeroportuária*”, e, no seu Artigo 178, estabelece que Lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre.

Compõem ainda o Marco Legal, a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o



Código Brasileiro de Aeronáutica. A Lei Complementar nº 97 dispõe sobre a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, incumbindo o Comando da Aeronáutica de realizar, como atribuições subsidiárias, a coordenação, a orientação e o controle da Aviação Civil. É esta Lei que dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Aviação Civil – a ANAC. A Lei nº 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica, prevê, com mais especificidade, o respaldo legal para o marco regulatório da Aviação Civil, que está constituído por um conjunto de Decretos e por Portarias, Regulamentos e Normas Técnicas elaborados, essencialmente, pelo Departamento de Aviação Civil (...).

Nova política se solidificou e ficou consagrada em 1991, quando se realizou a 5ª CONAC. Seus efeitos imediatos foram o surgimento de diversas empresas de transporte aéreo, que chegaram a um total de 41, em 1998; o acentuado aumento da oferta; o generalizado enfraquecimento econômico-financeiro da indústria; a saída do mercado de algumas empresas; e o surgimento de outras com estruturas administrativa e operacional de baixo custo. Mas esta fase perdurou apenas até 2003, quando a necessidade de uma providência saneadora se revelou urgente, e o DAC adotou uma retomada parcial da regulamentação, mediante a edição da Portaria nº 243/GC5/2003, sancionada pelo Comandante da Aeronáutica, e que tinha a finalidade de regular o acesso ao mercado, para adequar a oferta de transporte à demanda existente. Hoje, as ações de regulação da Aviação Civil se desenvolvem em concordância com a política estabelecida para o setor, que é formulada pelo *Conselho de Aviação Civil (CONAC)*, composto pelo Ministro da Defesa, que o preside, pelo Ministro das Relações Exteriores, pelo Ministro da Fazenda, pelo Chefe da Casa Civil da Pre-

sidência da República, pelo Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e pelo Comandante da Aeronáutica (...).

A adoção dessa política tem-se mostrado vantajosa, tendo proporcionado um aumento do número de assentos ocupados, ou seja, do aproveitamento, ou *load factor*, na terminologia internacional, que foi de 62%, em outubro de 2003, e 68%, em outubro de 2004. O número de passageiros transportados em linhas domésticas cresceu 14,7% em outubro de 2004, quando comparado ao mesmo mês de 2003; e o aproveitamento médio das aeronaves, que era de 59%, no período de janeiro a outubro de 2003, passou a 65%, no mesmo período de 2004, com um aumento de 11,9% no número de passageiros transportados entre os dois períodos. A variação estimada do número de passageiros transportados até o final do corrente ano, em relação a 2003, é positiva, em 11,62% e, finalmente, a curva da média móvel do aproveitamento geral da indústria, que era descendente desde 2001, chegando a 56% em março de 2003, reagiu, alcançando o patamar de quase 66%, em maio de 2004. Pode-se, com estes dados, afirmar que a também tão propalada *crise da Aviação Civil* não mais existe. Há, é verdade, problemas pontuais, de ordem empresarial, mas não se pode generalizar tal condição à indústria do transporte aéreo como um todo, onde há, também, empresas em franco crescimento e com índices de lucratividade bastante consideráveis (...).

Assim, posso, com plena convicção, dizer que (...) já existe um *Marco Regulatório* e um Sistema de Aviação Civil muito bem estruturado pela Aeronáutica, os quais seguem rigorosamente as convenções internacionais de Aviação Civil e nos são motivo de grande orgulho (...)

Lindbergh

Dion de Assis Távora
Cel. Av. R1

Charles



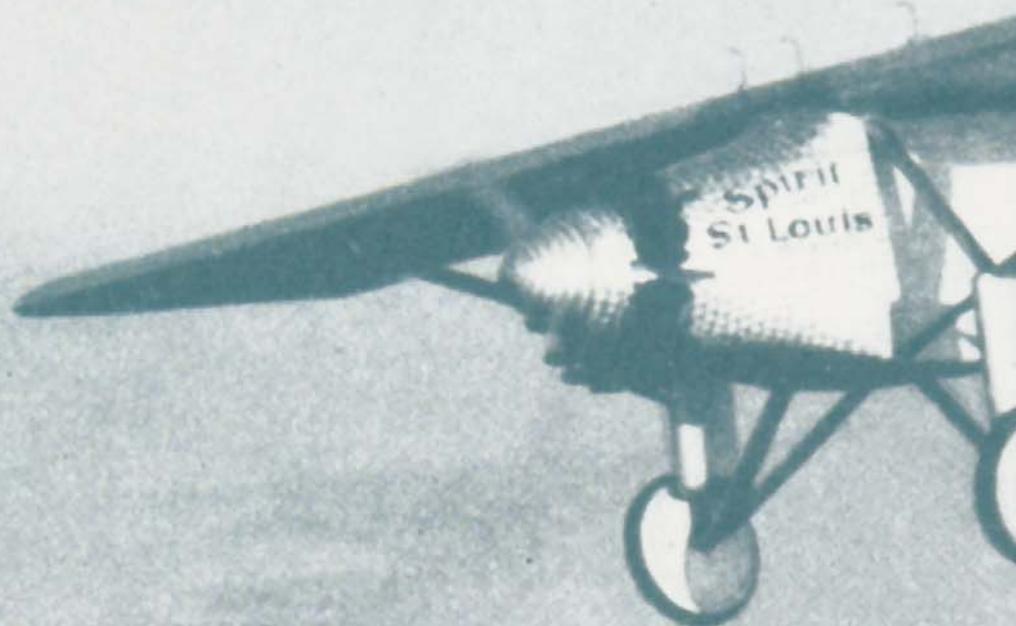
Lindbergh à frente do Spirit of Saint Louis

Em 1919, o Atlântico Norte já tinha sido vencido em voo direto de ida e volta da Inglaterra até Nova York, com o dirigível inglês R 46. Entretanto a travessia direta do Atlântico Norte de avião ainda não fora conseguida. Dentre todos os voos épicos e que aguçam a imaginação, sem dúvida alguma, foi o voo de Charles A Lindbergh, de Nova York a Paris, o que mais prendeu a atenção do público.

Natural de Minnesota (EUA), nasceu em 4 de fevereiro de 1902. Estava destinado a ser uma das pessoas mais admiradas e conhecidas do século. De 1922 a 1925, foi piloto do Exército Americano, onde fazia as rotas de correio do meio oeste americano. Em 1927, resolve cruzar o Atlântico num voo de Nova York a Paris. Para tão ousado empreendimento dispunha apenas de US\$ 2 000,00 dólares. Fez os seus estudos, cálculos e dedicou-se a arranjar patrocínio, o que conseguiu não sem alguma dificuldade.

Depois de procurar a Wright e a Bellanca, e não chegarem a um acordo, procurou a Ryan, companhia nova no ramo, que aceitou a encomenda do avião e suas especificações, inclusive o prazo de entrega, que era de sessenta dias. Desloca-se Lindbergh para San Diego, local da fábrica Ryan, onde supervisiona a construção do avião nos mínimos detalhes. Participa ativamente da criação da máquina que o levaria da categoria de um obscuro piloto de correio a alturas nunca imaginadas, tornando-o uma das pessoas mais conhecidas do planeta.

Seu planejamento de voo era simples, o avião teria um só motor. Raciocinava Lindbergh que, com um



motor apenas, as chances de pane seriam diminuídas. (Naquela época, qualquer pane em um avião multimotor equivaleria a, no mínimo, um pouso forçado, pois ainda não fora inventado o mecanismo de embandejamento de hélice).

Voaria sem navegador, por julgar desnecessário. Seu objetivo era ter um avião em que pudesse colocar o máximo de gasolina. Voaria, também, sem nenhum tipo de comunicação, para economizar peso. Seu grande conhecimento de navegação visual e interpretação do estado do mar, para estimativa de ventos, e, também, muita coragem e ousadia foram, além da sorte, a razão do seu sucesso. O avião, logo que ficou pronto, recebeu o nome de *Spirit of Saint Louis*. Lindbergh iniciou uma série de rigorosos testes de voo, visando a saber, entre outras coisas, o consumo exato de combustível. Após o avião ser dado como aprovado, decolou de São Diego, com 250 galões de gasolina, para uma etapa de 2.400 km em que, após quatorze horas e vinte e cinco minutos de voo, pousou em Saint Louis. No dia seguinte, decolou para o aeródromo Curtiss, em Nova York. Percorreu 1.400 km em sete horas e dezoito minutos. Ali permaneceu até a melhora das condições meteorológicas. Nesse meio tempo, outros pilotos se preparavam também para tentar a travessia. Uns na América,

outros na Europa. No alvorecer do dia 20 de maio de 1927, após analisar os últimos dados meteorológicos disponíveis, resolveu partir.

O Comandante Byrd, famoso aviador, mais tarde conhecido por seus vôos polares, ofereceu a Lindbergh o uso do Campo Roosevelt, praticamente ao lado do Campo Curtiss, porém em melhores condições. O avião foi rebocado para a cabeceira daquela pista, e lá, Lindbergh completou o abastecimento, recebeu os cumprimentos e decolou. A decolagem foi extremamente difícil, tendo o avião voltado ao solo pelo excesso de peso e, também, pela pista que, enlameada, travava a velocidade. Antonny Fokker, famoso construtor de aviões, comentou ao observar a decolagem: — *Pelo visto o moço é adoidado mesmo*. Comentário tolo e depreciativo, mas que denotava o pensamento da mídia e, também, uma certa inveja que um empreendimento dessa magnitude causa.

Como não tinha rádio a bordo, só se teria notícia dele quando chegasse a Paris. Seu vôo foi muito difícil, porque, além dos problemas inerentes de navegação, teve de lutar contra o cansaço, pois já decolara com uma noite insone. Logo após o início da primeira noite, já com quatorze horas de voo, pegou mau tempo



Vôo

Nova York / Paris

e gelo nas asas. Para diminuir a formação de gelo, baixou até quase o nível do mar, onde as temperaturas são mais altas. Embora fosse tentado a voltar, que era o mais prudente, resolveu continuar. Foi a sua decisão mais importante de todo o vôo. Talvez a decisão mais importante da sua vida.

Lutou contra o sono, que se tornava quase impossível de dominar. Abriu a janela, jogou ar frio com a concha da mão no rosto, e assim, com esses artifícios, conseguiu permanecer acordado nas longas horas da primeira noite. Ao longo da rota sobrevoou alguns navios que puderam dar notícias ao mundo sobre a progressão de seu vôo. Ao amanhecer do dia 21, já estava há vinte e quatro horas no ar. Ainda faltariam mais nove horas até o estimado de pouso. Ao amanhecer, após uma noite pilotando, existe sempre uma sensação de cansaço pela noite em claro e pela atenção requerida pelos instrumentos para manter o vôo. Os olhos ardem e o raciocínio começa a diminuir.

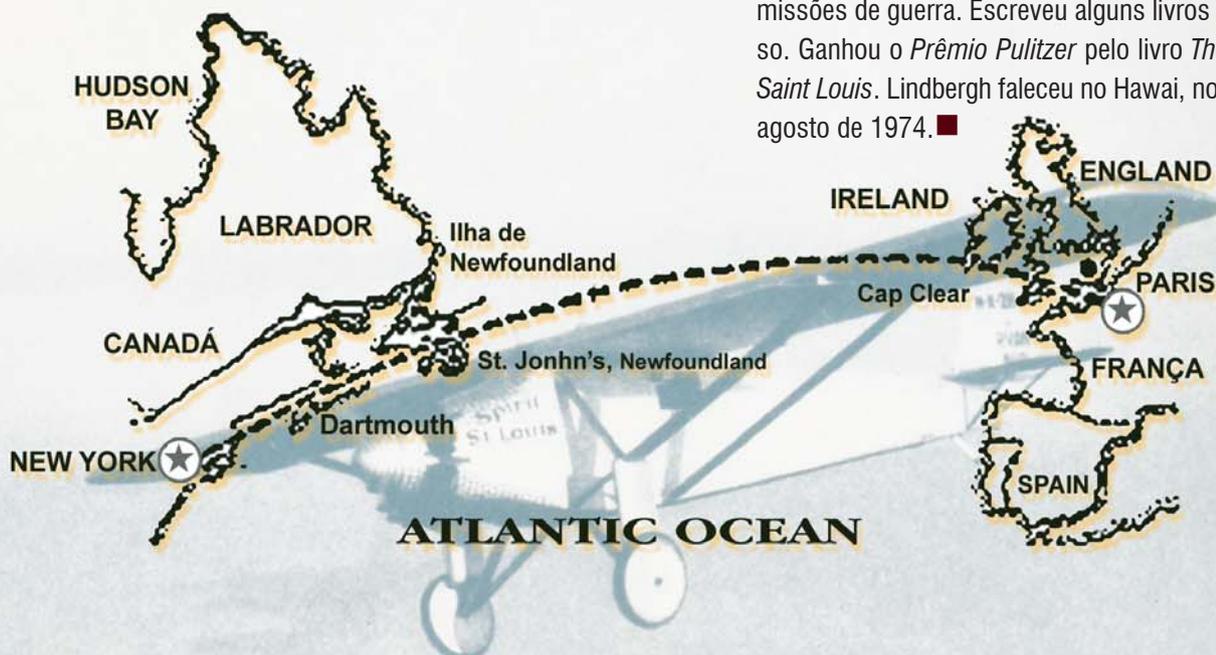
Esta sensação é aumentada pela certeza de ter o dia inteiro à frente e uma parte da noite ainda voando. Agravando tudo isso, o desconforto da cabine, que não permite quase nenhum movimento. Mais adiante, começam a aparecer os primeiros contornos de terra. O vento de cauda fez com que ganhasse duas horas de vôo. Firmou a vista para ter certeza que não se trata de uma miragem. Não era. Prosseguiu seu vôo, já sobrevoando as costas da Irlanda, que apareciam à sua esquerda. Mais adiante, sobrevoou o canal de São Jorge e o sudoeste da Inglaterra, a não mais que 1.500 pés. Logo à frente, estava o canal,

que foi cruzado com alguma claridade. Iria começar a segunda noite. Faltavam pouco mais de 130 milhas.

Notícias sobre a progressão do seu vôo foram transmitidas para todo o globo terrestre. Em Paris, uma multidão se deslocou para o Campo de Le Bourget, para assistir a chegada do conquistador dos ares. Toda aquela multidão, calculada em mais de 100.000 pessoas, que queria ver Lindbergh, disputava o lugar. Polícia e Exército foram chamados para manter um mínimo de ordem no meio daquela confusão e daquele engarrafamento de automóveis. Já de noite chegou Lindbergh.

Após um reconhecimento do terreno, decidiu pouso. Tinha ficado no ar, por trinta e três horas e trinta minutos e, acordado, pelas últimas cinquenta e cinco horas. Vencera o Atlântico. Tornara-se mundialmente conhecido. Recebeu na Europa, e depois na América, toda sorte de homenagens. Não poderia saber ainda, mas toda aquela glória lhe custaria mais tarde o rapto e o assassinato do seu filho que ainda iria nascer. O crime criou tal reação, que levou a aprovação pelo Congresso americano de lei que considerava o rapto crime federal.

Nos anos trinta, Lindbergh posicionou-se por um isolacionismo americano quanto à situação política da Europa. Chegou a ser um paladino da neutralidade americana na Segunda Guerra Mundial, o que era de interesse alemão. Por isso, chegou, até, a ser condecorado pela Alemanha nazista. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, foi ser consultor aeronáutico no Teatro do Pacífico, onde chegou a participar de missões de guerra. Escreveu alguns livros de sucesso. Ganhou o Prêmio Pulitzer pelo livro *The Spirit of Saint Louis*. Lindbergh faleceu no Hawaii, no dia 26 de agosto de 1974. ■





Os Clubes de Vôo e os “Nós” da Questão...

Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Lauro Ney Menezes



Nascidos no período pré e pós Segunda Guerra Mundial, os aeroclubes representaram (e representam ainda) um elemento de grande poder de motivação pelas coisas do espaço e pela difusão/implantação da mentalidade aeronáutica no Brasil. Uma estatística rápida e simples atestará que um grande número de comandantes da Aviação Civil, pilotos e instrutores da Aviação Aerodesportiva, assim como oficiais da Força Aérea (vários oficiais-generais), pertencem àquela geração dourada dos anos 50, que, – motivada não só pelas façanhas aéreas do período de guerra, como pelo grande apelo e chamamento das campanhas nacionais de Aviação – escolheu voar como profissão.

A Administração dos Clubes de Vôo

A existência dos aeroclubes na década de 45 a 55 estava solidamente vinculada à demanda maciça de pilotos no período e ao conseqüente apoio governamental, por meio do Ministério da Aeronáutica. O grande elemento impulsor era, além da necessidade de formação de pessoal, também a difusão da nova atividade e mentalidade. Era a incursão em um novo domínio, antes somente ocupado pelos amantes da aventura e dos desafios e, à época, dos esportes radicais.

A sobrevivência dos aeroclubes estava, portanto,

diretamente relacionada às necessidades nacionais: era uma meta a atingir, um passo obrigatório a dar. A formação do pessoal, o vôo, o material aéreo, tudo vinha a fundo perdido. O retorno eram os pilotos (os *manicacas*), os amantes da Aviação, os esportistas do ar e... os profissionais.

Hoje, a história não mais se repete: as demandas e os parâmetros são outros. Pelo menos, a escala é diferente. Os clubes de vôo permaneceram como um elemento catalisador, fazendo desabrochar vocações e abrindo horizontes para os amantes do espaço. Entretanto, sua sobrevivência está marcada por outras regras que não mais aquelas dos anos 50.

Em que pese o fato de os aeroclubes representarem essa porta aberta para futuras carreiras, elas só serão tornadas viáveis na medida em que forem um investimento rentável. E, como toda e qualquer atividade da vida moderna, só sobreviverá se, financeiramente, for bem sucedida.

Um dos nós da questão aí está: raros são os aeroclubes que atingiram desempenho administrativo eficaz e, por conseqüente, resultados financeiros positivos. A grande maioria vai mal das pernas, e é rara a diretoria que passa incólume por uma auditoria do DAC. Melhor administração e metodização, melhor Aviação. Será esse o repto da década?



Os Treinadores Polivalentes

Nesse mesmo quadro está inserido o *nô* das aeronaves de treinamento para os aeroclubes; e se há questão ainda sem resposta, na ponta da língua de todos os pilotos da Aviação Aerodesportiva brasileira, é a que se refere ao avião-treinador. Onde está ele? Na realidade, a boa resposta ainda não existe. Mas a que está disponível, no momento, não atende a todos os aspectos que envolvem a questão. Com certeza, por força da busca de uma resposta ampla e terminativa (perfeccionista?) é que a solução final tarda a surgir...

Neste capítulo, os temas em pauta são o Aerodesporto, o Volovelismo, o Ultralevismo, a Aviação Geral e o lazer aéreo.

A problemática – ainda não totalmente equacionada (na opinião de alguns) – da formação, do treinamento e do desenvolvimento de pilotos e do material aéreo não é privilégio da Aviação Aerodesportiva. Há algo semelhante no Volovelismo e no Ultralevismo: onde está o treinador biplace?

Em face da magnitude da questão, percebe-se uma mobilização de opiniões que busca, de todas as formas (mesmo as infatíveis), encontrar o *mapa da mina*. E é nessas horas que aparecem as soluções milagrosas, do tipo *salvação da pátria*: “reindustrialização” de projetos mortos, lançamentos de produtos não testados, importação simples de aeronaves, constituição de empresas capazes(?) de industrializar uma nova *máquina* etc.

Apesar da oportunidade e da adequabilidade das iniciativas em busca de soluções, é primordial abordar a temática com uma ótica descomprometida e racional, *pé no chão*. Uma das soluções (?) que vêm sendo antevistas por alguns grupos de opinião, é a constituição de novos empreendimentos industriais capazes de lançar a produção de treinadores para as famintas escolas de pilotagem, que atendam as necessidades de um biplace para o Volovelismo, para o Ultralevismo e para outras polivalências...

Isso, porém, pode assustar um observador crítico e razoavelmente informado, pois, automaticamente, sobrevém a pergunta: e esse novo empreendimento, após a conclusão de uma primeira série de aeronaves polivalentes, fabricará o que e para quem? E quanto custarão o lançamento de uma série nova e sua homologação (e ensaios, caso seja um novo produto)? E qual é a tradição aeronáutica (bem-sucedida, é claro) da empresa que pretende lançar um novo produto? Como reagirá o mercado? E os usuários?

In finis

Não resta dúvida de que o Brasil se atrasou na obtenção das respostas adequadas às questões em consideração. Mas será que, após essa perda de tempo, vale a pena atropelar uma boa solução com formulações fantasiosas, incompletamente estudadas, tecnicamente discutíveis, politicamente derrotadas? Ou, ainda, tão perfeitas que acabam não saindo do papel?...

Por diversas vezes, o assunto relativo à formação de pilotos da Aviação Aerodesportiva tem vindo à baila. E nessas diversas vezes, a problemática foi abordada de forma que pode ser considerada *herética* pelos puristas praticantes do vôo a vela, por exemplo. Herética, na medida em que, quando se imagina preparar alguém para aprender a arte de voar como os pássaros, lá vem alguém a propor (ousadia!) uma maneira deformada: usando a motorização! Dizem, os puristas, “*esse é um sacrifício semelhante àquele de convencer o amante do esporte da vela a aprender a fazer bordejos usando uma lancha a motor!*”!

Entretanto, vamos à realidade brasileira. Certamente, aí estarão as explicações das posições que justificariam (?) as *distorções filosóficas*...

A formação de pilotos da categoria geral, aerodesportiva e de recreio, está ilhada. Cercada por um oceano de dificuldades, marés ameaçadoras de odiosas heranças, ondas bravias de limitações. Não há, portanto, mar tranquilo, maré mansa e ventos propícios. Mas nem por isso é possível aceitar passividade ou mesmice. Cumpre inovar, criar, buscar saídas válidas, empregando – quem sabe? – uma filosofia barata do tipo “*o impossível foi providenciado; o milagre custa um pouco só!*”...

Em termos realistas, não há apenas **um** problema em pauta; existem vários. E todos geminados por meio de um cordão umbilical que se chama formação de pessoal. Por razões demais conhecidas, cumpre perseguir uma formulação polivalente, já que a solução caso a caso não parece convir (às autoridades aeronáuticas, pelo menos), por razões simples: leva o dobro do tempo e custa muito mais caro. Propostas baseadas nessas premissas inviabilizam, portanto, as soluções puristas, *certinhas*, acadêmicas ou *filosoficamente corretas*.

Considerando as dificuldades acumuladas pela inexistência de um treinador elementar para os aeroclubes e clubes de Vôo a Vela e de Ultralevismo de um rebocador para propaganda e para planadores, de um planador biplace e de uma máquina do lazer de fim de

“...é nessas horas que aparecem as soluções milagrosas...”



“...odiosas heranças, ondas bravias de limitações.”

semana (tudo somado ao preço astronômico do combustível queimado pelos grandes (?) aviões), fica fácil perceber que qualquer solução, só será viável se responder (mesmo que parcialmente) a todas as proposições. **É o que acontecerá se, embutido na resposta da problemática, estiver um motoplanador, que poderá atender a um pouco de tudo...**

Outras terras já viveram o mesmo drama e enveredaram por solução semelhante à que visualizamos. Com vantagem: já realizaram programas experimentais, cujos resultados são plenamente aplicáveis nas terras dos tupis-guaranis... Por que não analisá-la?

O mencionado estudo foi realizado no interesse do FAA e durou seis meses a aplicação. Envolveu quinze candidatos a pilotos de planador, que jamais haviam voado, e dez pilotos já qualificados (em aeronaves a motor), que desejavam transicionar para o Volovelismo.

As surpresas oriundas dessa experiência são dignas de nota especial e resultaram em modificações sensíveis de posição, não só das autoridades americanas,

como dos volovelistas estadunidenses (e do mundo). **Talvez a modificação mais importante tenha sido aquela da USAF (Força Aérea Norte-Americana) que, em função disso, decidiu-se por implantar um programa de qualificação elementar dos Cadetes da Academia da Força Aérea, com base nos motoplanadores, e não nos aviões tradicionais.**

Talvez, portanto, fosse o caso de dar um pouco de asas à imaginação e – nesse equacionamento globalizado – buscar um encaminhamento que atenda as escolas de pilotagem, os clubes de vôo a vela, as escolas de ultraleves e os *week-end flyers*: um motoplanador capaz de formar pilotos aerodesportivos, volovelistas, ultralevistas e, ainda, rebocar planadores (faixas etc.) e servir de aeronave de lazer no fim de semana...

E, quem sabe, até mesmo se transformar em um substituto do T-25, na FAB, visando à pré-seleção na AFA ou na EPCAR?

Tecnicamente possível, é fórmula já adotada – com sucesso – alhures. Heresia? Vale tentar. Por que não? ■

Foto: Fundação Cultural do Exército Brasileiro (Recife, abril, 1966)



“HUMBERTO DE ALENCAR CASTELLO BRANCO nasceu em Mecejana (CE) a 20 de setembro de 1900, filho do General-de-Brigada Cândido Borges Castello Branco, na época major, e de dona Antonieta de Alencar Castello Branco. Estudou no Liceu Piauiense, em Teresina (PI), e no Colégio Militar de Porto Alegre (RS), de onde passou para a Escola Militar do Realengo. Na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, classificou-se em primeiro lugar, cursando, depois, a Escola Superior de Guerra da França e a Escola de Comando e Estado-Maior dos Estados Unidos. Como tenente-coronel, integrou o primeiro escalão da Força Expedicionária Brasileira (FEB), cuja Seção de Operações do Estado-Maior chefiou em 1944 e 1945. Como general, comandou a 8ª e a 10ª Regiões Militares, a Guarnição da Amazônia e o IV Exército, sediado em Recife. Chefiava o Estado-Maior do Exército, ao ser deflagrado o movimento político-militar de 31 de março de 1964. A 9 de abril, Castello Branco, considerado o único nome de consenso entre os militares, foi escolhido para completar o mandato do Presidente João Goulart, indicação que teve o referendo do Congresso. O mandato deveria terminar em 31 de janeiro de 1966, mas, em 24 de julho, o Congresso prorrogou-o até 15 de março de 1967. Ao encerrar o mandato, Castello Branco retirou-se da vida pública. Morreu em acidente aéreo no Ceará, em 18 de julho de 1967.

Marechal

Castello Branco

O Marechal Castello Branco e a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

O nome do Marechal Humberto de Alencar Castello Branco está eternamente gravado na memória da Escola de Comando e Estado-Maior, por sua extraordinária contribuição à reformulação da doutrina militar vigente, quando desempenhou as funções de Diretor de Ensino (1946-1949) e de Comandante (1954-1955).

O Marechal Castello Branco sistematizou, principalmente entre 1946 e 1947, o método do raciocínio do estudo dos fatores de decisão, preconizados pela Missão Militar Francesa, com uma estrutura de trabalho no âmbito do Comando, disciplinando melhor as atividades do Comandante e dos seus oficiais de Estado-Maior.

Voltando à Escola, mais tarde, nas funções de Comandante, o Marechal Castello Branco aperfeiçoou o seu *Trabalho de Comando* de 1948, procurando amoldá-lo melhor às características dos chefes e oficiais de Estado-Maior brasileiros. Conferências como *A Doutrina de Guerra e a Guerra Moderna e Problemas de Segurança*, realizadas na ECEME, são marcos na evolução do pensamento doutrinário militar na Escola.”

(Texto extraído – *ipsis verbis* – do folder da ECEME, por ocasião do Centenário do Nascimento do Marechal Castello Branco (1900-2000), e difundido no meio político/militar).

Do livro *Castello Branco e a Revolução*, publicado em 1994 pela Bibli-ex, onde se encontram grafados depoimentos de seus contemporâneos, numa coordenação do General-de-Divisão Carlos de Meira Mattos, cuja equipe pesquisou dezenas de livros e milhares de artigos sobre a sua figura, a *Revista aeronáutica* extraiu e está publicando, neste artigo, uma seleção que, a seu critério, melhor traçará o perfil do ex-Presidente da República.

O depoimento do Dr. Oswaldo Tri-

gueiro, Procurador-Geral da República no período 1964-1965, convocado por Castello Branco, sem qualquer indicação política, bem como sem maior aproximação com o Presidente, naquela ocasião, certamente, tem o cunho de autenticidade com imparcialidade, características que pode ser constatadas, na leitura de alguns trechos:

“Se Castello Branco não tivesse seguido a carreira militar, teria sido um dos grandes bacharéis da República. (...)”

Estamos todos habituados ao conceito teórico de que tudo anda mal quando os militares se envolvem na política, e ao expediente prático de recorrer aos militares quando as coisas não vão bem. A experiência de Castello Branco resultou, assim, de contingências inelutáveis, que ele procurou atenuar – e certamente conseguiu – com o espírito voltado para a ordem legal, com o propósito de preservar as instituições civis e com a firmeza com que procurou manter a estrutura jurídica tradicional.

Daí certas características marcantes de seu Governo que, no cenário latino-americano, pareceram ilógicas ou paradoxais. Entre elas, destacam-se a continuidade do Poder Legislativo, o respeito à liberdade de imprensa e a inabalável decisão de não se perpetuar no Governo. (...)

A primeira Assembléia que tivemos foi dissolvida em 1823, a bem dizer, antes de iniciar sua função específica, porque ainda entregue à tarefa constituinte. Esse exemplo prosperou e foi repetido, como solução natural, sempre que o Governo mudou por forma violenta (1889, 1930 e 1937). (...)

Assim, a dissolução do Congresso, em 1964, teria em seu favor, a doutrina continental predominante e a força dos precedentes. Mas a Revolução vitoriosa, que Castello Branco encarnou desde a primeira hora, resolveu manter um Congresso cuja maioria, formada pelo PSD, PTB e partidos menores, apoiara o Governo decaído. (...)

De todo modo, o que a princípio pareceu um erro ou uma temeridade representou, afinal, um benefício positivo. Porque permitiu a sobrevivência formal da Constituição, num país em que, pelo seu grau de desenvolvimento cultural, já é imprescindível que o Governo se apresente com um mínimo de legitimação democrática. (...)

O primeiro Governo revolucionário, de todo modo, realizou reformas profundas, tanto no plano político como na ordem administrativa, e o fez com a colaboração de um Congresso não eleito pela Revolução, mas que ele conquistou menos pela intimidação militar do que pela persuasão, pela autoridade moral, pelo espírito público. (...)

O Governo revolucionário instalado em 1964 distinguiu-se, também, por sua atitude para com a Imprensa. Nos quase três anos de mandato, Castello Branco realizou um amplo programa de reformas, que desagradou numerosos setores de opinião. Esse programa encontrou persistente oposição, mas o Governo o realizou com firmeza, sem impor restrições à liberdade de informação e de crítica. (...)

Que Castello Branco se desse ao luxo de fazer uma revolução desse gênero sem censurar os jornais, era uma ousadia que poucos o aconselhariam a praticar. (...)

Isso nos impede de romper o círculo vicioso em que se debate nossa intermitente Democracia: como a Imprensa livre pode derrubar o Governo, este costuma antecipar-se e suprime a Imprensa livre. Nesse particular, Castello Branco deu-nos um exemplo corajoso e que pode, no futuro, frutificar: um Governo de grande autoridade moral pode conviver com a liberdade de pensamento. (...)

Em 1964, elegeu-se de início novo presidente, para terminar o mandato interrompido, e para governar dentro da Constituição vigorante. Disso resultou o paradoxo de escolher-se um presidente revolucionário para um Governo consti-

tucional de vinte meses, o que o enfraquecia duplamente: pela exigüidade do mandato e pela imediata reabertura do problema da sucessão, fonte de todos os perigos. Somente pela Emenda Constitucional nº 9 (*N.R.: de iniciativa do próprio Congresso*) é que o primeiro período presidencial foi prorrogado até 15 de março de 1967, o que lhe deu uma duração total de dois anos e onze meses. Dessa forma, o mandato presidencial de Castello Branco foi o mais breve de toda a história da República.

Essa solução, possivelmente, não foi a mais sábia e, na opinião de muitos contemporâneos, terá sido funesta. Ela abreviou um bom governo e antecipou uma sucessão que não foi feliz. (...)

É fora de dúvida que a Nação aceitaria, como coisa normal e razoável, que o presidente da Revolução terminasse o período de João Goulart e se elegeisse para o quinquênio subsequente. Ou, pelo menos, que, de início, se elegeisse para um mandato de cinco anos, embora sem possibilidade de reeleição. Mas os escrúpulos de Castello Branco levaram-no a repelir qualquer dessas soluções. A essa obstinação, exclusivamente, deveu-se a norma proibitiva de sua reeleição, por ele próprio redigida, tal como consta do Art. 26, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2. (*N.R.: 'O atual Presidente da República é inelegível'*). (...)

'Se o patriotismo, a compostura moral, o êxito administrativo podem assinalar um grande governo, não será exagerado dizer-se que Castello Branco foi um grande presidente.' Nos últimos tempos, a austeridade na vida pública tem perdido muito de seu antigo prestígio. Por toda a parte, a desenvoltura dos costumes, a demagogia, a atração da popularidade, têm tornado menos rigorosos os critérios de aferição da qualidade moral dos homens de Governo. Em muitos países, a nova classe política está se tornando perdulária e mais pesada aos cofres públicos do que

a antiga nobreza. São incontáveis os exemplos dos que entrem pobres para o Governo e dele saem na mais ostensiva prosperidade ou, pelo menos, com os filhos e genros muito bem empregados. A pobreza, de há muito, deixou de ser título de glória na vida pública.

Nisso, Castello Branco era antiquado. Homem de probidade insuspeitável, conduziu-se com circunspeção pessoal não ultrapassada por qualquer de seus antecessores, nos velhos tempos. De seu Governo pode-se dizer, literalmente, que não teve copa e cozinha. Que me conste, não empregou parente nem aderente. Em viuvez recente, vivia sem acompanhantes, no Palácio da Alvorada, que é, ao mesmo tempo, uma jóia de arquitetura moderna e um dos lugares mais tristes do País. A filha casada, que fazia as vezes de primeira-dama, morava numa casa de madeira, construída pela Novacap, num acampamento em construção. O filho, oficial de Marinha que, quando o pai foi eleito, fazia o curso nos Estados Unidos, continuou com os estudos, como se nada houvesse acontecido na família. Se trocou a carreira militar pela dos negócios, somente o fez anos depois da morte do pai. Tendo um irmão, funcionário da Fazenda, recebido um presente dos colegas de repartição, o presidente demitiu-o, sem demora, da comissão que exercia. No seu Governo, o filho não foi promovido. E saiu da Presidência – *mirabile dictu* – deixando o genro desempregado. (...)

Este meu depoimento, prestado vários anos depois de sua morte, já não tem a quem agradar. Se ele não é imparcial, é todavia sincero e desapaixonado e resulta de atenta observação das pessoas e dos acontecimentos, sob o velho princípio de que se pode ser amigo de Platão, sem deixar de ser amigo da verdade. (...)

Os governos e as classes responsáveis sempre souberam distinguir e jamais poderiam confundir um chefe de Gover-

no da categoria moral de Castello Branco com os autocratas deste ou daquele continente, que se perpetuam no Governo ou dele saem como grandes depositantes dos bancos suíços."

A Revista aeronáutica selecionou, ainda, do citado livro, um extra do Editorial do jornal *O Estado de São Paulo*, de 19 de julho de 1967, dia seguinte à morte trágica do ex-Presidente em acidente aéreo, que o livro publica na íntegra:

"Profundamente dolorosa, tão dolorosa que traumatizou a opinião pública nacional e por instantes emudeceu, pela emoção, o povo brasileiro, foi a notícia do brutal acidente aviário que ontem vitimou, no Ceará, o Sr. Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, ex-Presidente da República.

Foi uma perda eminentemente nacional a que sofremos com o passamento desse ilustre brasileiro e tanto mais sensível quanto se deve considerar, em tão excepcional personalidade, um passado brilhante merecedor de reconhecimento e respeito, um presente cheio ainda de responsabilidades e um futuro pleno de promessas, que continuava a alimentar as esperanças da Nação no definitivo fortalecimento da ordem pública, meta fundamental da fase em que entrou, com o Movimento de Março, e evolução da nossa vida política. (...)

Admirável sensibilidade a dos que nele viram, ao se positivar a vitória, o chefe de Governo a constituir-se para a execução do programa revolucionário! Somos insuspeitos para dizê-lo, embora tenhamos figurado entre os primeiros a interpretar publicamente, nesta mesma coluna, e a apoiá-la com vivacidade, a de se elevar à curul presidencial aquele bravo ex-comandante dos pracinhas brasileiros nos campos de batalha do Velho Mundo. E somos insuspeitos por nos havermos convertido, depois, em críticos, freqüentemente severos, do que

entendíamos por erros e equívocos do Presidente Castello Branco no âmbito das preocupações e realizações políticas do Governo revolucionário. Jamais procuramos, com efeito, minimizar as raras qualidades de autêntico estadista reveladas no exercício do Poder pelo Marechal Castello Branco e nunca perdemos, também, oportunidade, mesmo ao criticá-lo, de acentuar as virtudes humanas que dele faziam uma lídima expressão do que o povo brasileiro tem de mais alto na inteligência e no caráter. Mas, ao mesmo passo em que louvávamos sem restrições a sua ação no terreno da recuperação econômico-financeira do País, opúnhamo-nos, com idêntica decisão, aos seus planos na ordem política, por os julgarmos não só em franca contradição com as aspirações tradicionais da Nação, mas em conflito também com os imperativos do momento. Essa nossa firme oposição ao pensamento e às realizações políticas do Presidente Castello Branco abriu um hiato na cordialidade das relações deste jornal com S. Ex^a, mas jamais nos abandonou a convicção da temporariedade de tais desentendimentos, pois, convictos de que agíamos na questão com lealdade e sem segundas intenções, reconhecíamos também a boa-fé do Presidente e a convicção, que o animava, de estar trilhando o caminho mais conveniente às realidades nacionais. Como de ambos os lados – do nosso e do dele – o móvel do combate fossem as inalienáveis conveniências do País, estávamos certos de que em breve, muito em breve, a compreensão voltasse a aproximar-nos como sinceros aliados no bom combate pela recuperação da República e pelo bem-estar da Nação.

A esse terreno se restringia a nossa inconformidade com a ação do Marechal Castello Branco no Governo. Em tudo o mais, habituamo-nos a ver em S. Ex^a um dos maiores presidentes que a República já teve no Brasil. Se não podemos,

realmente, olvidar a ação, no Poder, de um Prudente de Moraes, de um Campos Salles, de um Rodrigues Alves, não devemos, também, reduzir a gravidade, gravidade extrema, da situação nacional ao ascender ao Governo o Marechal Castello Branco. Econômica, política e socialmente chegáramos, em março de 1964, à beira do colapso e medindo agora o caminho que desde então palmilhámos, temos a sensação de nos acharmos em face de um verdadeiro milagre, tal é a diferença entre a situação de que hoje desfrutamos e a que então angustiava o País. E se essa admirável obra é de toda a Nação, que soube arcar com os sacrifícios a ela impostos, manda a justiça acentuar que o grande fator do êxito foi a confiança por todos depositada no homem ímpoluto, destemido e honrado que a Revolução guindara à curul presidencial. (...)

Na força da ação desenvolvida em busca do bem-estar nacional é que vinha residindo o prestígio, em todas as camadas da população brasileira, desse homem excepcional – e excepcional quer pela inteligência, quer pelo caráter sem jaça que sempre o distinguiu. Assim é que, deixando o Palácio da Alvorada para recolher-se à vida privada, fê-lo S. Ex^a com a consciência, também, de que continuava a Nação a contar com a sua colaboração e com os seus sacrifícios em futuros postos de grande responsabilidade. (...)

Não foi a morte do grande brasileiro que o impôs aos nossos sentimentos. Foi a fria consideração da grandeza da sua vida que nos impôs este sincero julgamento.”

Finalmente, a Revista aeronáutica deseja ressaltar o trecho final do longo discurso de prestação de contas, com o qual o Marechal Castello Branco encerrou o seu mandato, na véspera de sua saída do Governo, pronunciado na presença de seus ministros e assessores, em 14 de março de 1967:



“ (...) Não quis nem usei o poder como instrumento de prepotência. Não quis nem usei o poder para a glória pessoal ou vaidade dos fáceis aplausos. Dele nunca me servi. Usei-o, sim, para salvar as instituições, defender o princípio da autoridade, extinguir privilégios, corrigir as vacilações do passado e plantar, com paciência, as sementes que farão a grandeza do futuro. Usei-o para enriquecer o País, preparando-o para realizar a felicidade das gerações de amanhã. Usei-o para advertir a Nação contra a demagogia, alertá-la contra o desenvolvimento inflacionista, preveni-la das suas responsabilidades, pois somente assim o Brasil será suficientemente forte e lúcido para construir a Democracia, alcançar o Progresso e preservar a Independência. E se não me foi penoso fazê-lo, pois jamais é penoso cumprirmos com o nosso dever, a verdade é que nunca faltaram os que insistem em preferir sacrificar a segurança do futuro em troca de efêmeras vantagens do presente, bem como os que põem as ambições pessoais acima dos interesses da Pátria. De uns e de outros desejo esquecer-me, pois a única lembrança que conservarei para sempre é a do extraordinário povo, que na sua generosidade e no seu patriotismo, compreensivo em face dos sacrifícios e forte nos sofrimentos, ajudou-me a trabalhar com lealdade e com honra para que o Brasil não demore em ser a grande NAÇÃO almejada por todos nós.”

Humberto de Alencar Castello Branco

Reflexões

Sara Maria Binatti dos Anjos
Escritora



Bartolomé Estebán Murillo, *Duas mulheres à janela*, c. 1670, 127 x 106 cm

Sou uma pessoa comum. Fui criada com princípios morais comuns.

Quando criança, ladrões tinham a aparência de ladrões, e nossa única preocupação em relação à segurança era a de que os *lanterninhas* dos cinemas nos expulsassem devido às batidas com os pés no chão, quando uma determinada música era tocada no início dos filmes, nas matinês de domingo.

Mães, pais, professores, avós, tios, vizinhos eram autoridades presumidas, dignas de respeito e consideração. Quanto mais próximos, e/ou mais velhos, mais afeto. Inimaginável responder deseducadamente a policiais, mestres, idosos, autoridades. Confiávamos nos adultos, porque todos eram pais/mães de todas as crianças da rua, do bairro, da cidade. Tínhamos medo apenas do escuro, de sapos, de filmes de terror.

Ouvindo, hoje, o jornal da noite, deu-me uma tristeza infinita por tudo que perdemos. Por tudo o que meu filho precisa temer. Pelo medo no olhar de crianças, jovens, velhos e adultos. Matar os pais, os avós, violentar crianças, seqüestrar jovens, roubar, enganar, passar a perna, tudo virou banalidade nas notícias policiais, esquecidas após o primeiro intervalo comercial.

Agentes de trânsito multando infratores são exploradores, funcionários de indústrias de multas. Policiais em *blitz* são abuso de autoridade.

Regalias em presídios são matéria votada em reuniões. Direitos humanos para criminosos, deveres ilimitados para cidadãos honestos. Não levar vantagem é ser otário. Pagar dívidas em dia é bancar o bobo, anistia para os caloteiros de plantão. Ladrões de terno e gravata, assassinos com cara de anjo, pedófilos de cabelos brancos.

O que aconteceu conosco? Professores surrados em salas de aula, comerciantes ameaçados por traficantes, grades em nossas portas e janelas. Crianças morrendo de fome, gente com fome de morte.

Que valores são esses? Carros que valem mais que abraço, filhos querendo-os, como brindes, por passar de ano. Celulares nas mochilas dos que recém largaram as fraldas. TV, DVD, telefone, videogame, o que vai querer em troca desse amasso, meu filho? Mais vale um Armani do que um diploma. Mais vale um telão do que um papo. Mais vale um *baseado* do que um sorvete. Mais valem dois vinténs do que um gosto.

Que lares são esses? Bom dia, boa noite, até mais. Jovens ausentes, pais ausentes, droga presente e o presente uma droga.

O que é aquilo? Uma árvore, uma galinha, uma estrela? Quando foi que tudo sumiu ou virou ridículo? Quan-

do foi que senti amor pela última vez? Quando foi que esqueci o nome do meu vizinho? Quando foi que olhei nos olhos de quem me pede roupa, comida, calçado sem sentir medo? Quando foi que fechei a janela do meu carro? Quando foi que me fechei?

Quero de volta a minha dignidade, a minha paz e o lugar onde o bem e o mal são contrários, onde o mocinho luta com o bandido e o único medo é de quem infringe, de quem rouba e mata. Quero de volta a lei e a ordem. Quero liberdade com segurança. Quero tirar as grades da minha janela para tocar as flores. Quero sentar na calçada e minha porta aberta nas noites de verão. Quero a honestidade como motivo de orgulho. Quero a retidão de caráter, a cara limpa e o olho no olho. Quero a vergonha, a solidariedade e a certeza do futuro. Quero a esperança, a alegria.

Eu quero ser gente e não peça de um jogo manipulado por TV a cabo.

Eu quero a notícia boa, a descoberta da vacina, a plantação do arroz. Eu quero ver os colonos na terra, as crianças no colégio, os jovens divertindo-se, os velhinhos contando histórias.

Eu quero um emprego decente, um salário condizente, uma oportunidade a mais. Uma casa para todos, comida na mesa, saúde a mil.

Quero livros e cachorros e sapatos e água limpa. Não quero listas de animais em extinção. Não quero clone de gente, quero cópia das letras de música.

Eu quero voltar a ser feliz!

Quero dizer basta a esta inversão de valores e ideais.

Quero mandar calar a boca quem diz “a nível de”, “neste país”, “enquanto pessoa”, “eles tem que”, “é preciso que”.

Quero xingar quem joga lixo na rua, quem fura a fila, quem rouba um lápis, quem ultrapassa a faixa, quem não usa cinto, quem não paga a conta, quem não dignifica meu voto. Quero rir de quem acha que precisa de silicone, lipoaspiração, implante, dieta, cirurgia plástica, conta no banco, carro importado, *laptop*, bolsa XYZ, calça ZYX para se sentir “*inserido no contexto*” ou ser “*normal*”.

Abaixo a ditadura do “*tem que*”, as receitas de bolo para viver melhor, as técnicas para pensar, falar, sentir! Abaixo o especialista, o sabe-tudo rodeado de microfones e câmeras!

Abaixo o “*ter*”, viva o “*ser*”!

E viva o retorno da verdadeira vida, simples como uma gota de chuva, limpa como um céu de abril, leve como a brisa da manhã!

E definitivamente comum, como eu. ■

Voa,

Há alguns dias, um artigo intitulado **Reflexões sobre a Angústia**, publicado no último número da *Revista aeronáutica*, causou-me uma grande surpresa, não tanto pela elegância da forma irrepreensível, nem pelo conteúdo, desenvolvido com raríssima inspiração, pois conheço bem o autor, um amigo de longo tempo, o Coronel-Aviador Tacarijú Thomé de Paula Filho, a quem muito admiro e de cuja capacidade sei igualmente bem.

Luís Mauro
Cel. Av. R1

O que realmente me fascinou nesse texto foi a reação que ele me despertou. Estava tão acostumado a ouvir todos dizerem de suas certezas, às vezes, eu mesmo, das minhas, quando, repentinamente, deparei-me com uma dissertação sobre angústias expressadas por meio de dúvidas, dúvidas universais, de todos nós e, portanto, minhas também.

Dos questionamentos, cheios de incerteza, mas plenos de sabedoria, transparecia uma verdade implícita que antevi em cada entrelinha. Desde o início, as palavras me estimularam reflexões essenciais, que não se encerraram com o fim da leitura. Ainda hoje, continuo, motivado por aquelas idéias, a meditar continuamente, sem a preocupação de chegar à verdade, pois sei que esta me é inatingível, mas, simplesmente, para ordenar minhas próprias indagações mais profundas.

Assim, quando todas as portas me pareciam fechadas, as palavras do Tacarijú me deram um tema que me desvencilhou dos grilhões que aprisionavam meus pensamentos e me abriu uma janela, por onde espero fugir para, novamente, chegar aos que me lêem.

Desde menino, percebi que a Natureza é caótica, porém, como nada ou ninguém, sabe seguir suas próprias leis com rigor absoluto. Para isso, foi necessário impor ordem ao caos, em um processo magistralmente descrito no *Gênesis*, cujo prodigioso poder de síntese resumiu bilhões de anos em sete dias.

Se reduzirmos a História do Universo à sua dimensão humana, veremos que as condições são semelhantes. Para que nos possamos exprimir plenamente, é necessária uma liberdade quase ilimitada, mas não seríamos capazes de sobreviver se não pudessemos impor razoável grau de disciplina às nossas ações. Esse equilíbrio entre a propensão para o



caos e a necessidade de ordem é que nos faz mais fortes e nos permitirá durar no tempo.

Também muito cedo descobri que, por mais que procurasse com o raciocínio lógico, por nossas origens ou por uma verdade definitiva, voltava sempre ao ponto de partida, com mais dúvidas do que tinha antes. Se pensadores muito mais lúcidos do que eu dedicaram, integralmente, suas vidas a esse mister, sem conseguir mais certezas do que aquelas que lhes garantiam a fé, por que insistir em buscar algo acima da minha compreensão, se as convicções íntimas, mesmo sem fundamentação científica, me eram suficientes?

Mas, se não conseguimos provar a verdade, isso não é motivo para nos sentirmos perdidos ou abandonados. Pelo contrário, deveríamos apreender a maravilhosa obra que ganhamos de presente, este mundo extremamente acolhedor, meticulosamente planejado para que a vida fosse possível, apesar de, muitas vezes, a nossa incompreensão nos levar a pensar o contrário.

Vejamos um exemplo para comprovar o que foi dito. A temperatura da Terra varia dentro dos limites aproxi-

amento!

***“Va, pensiero,
sull’ale dorate”
(da Ópera Nabuco,
de Giuseppe Verdi).***

mados de sessenta graus Celsius negativos, nos locais mais frios dos Pólos, a sessenta graus positivos, nas áreas mais quentes dos desertos mais áridos. Poder-se-ia dizer que essa temperatura é constante, se comparada com o passeio possível, entre os duzentos e setenta e três graus Celsius negativos, do zero absoluto, e os bilhões, no interior das estrelas. E o ponto de congelamento da água, elemento fundamental para a existência de vida, tal como a conhecemos, fica no centro daquela estreita faixa de cento e vinte graus. Que extraordinários mecanismos são necessários para que isso aconteça, apesar de todas as variáveis envolvidas!

Há ainda uma infinita quantidade de exemplos igualmente eloquentes: o ciclo da água, que armazena e distribui esse líquido precioso de maneira tão universal; o magnetismo terrestre, que além de nos permitir a orientação, gera as camadas ionizadas da atmosfera que nos protegem de radiações letais; uma fonte de energia virtualmente inesgotável, suficientemente próxima para nos aquecer e iluminar, mas convenientemente distante para que não nos queime; as quatro estações, que tão

bem controlam os ciclos reprodutivos de plantas e animais; os dias e as noites, que nos propiciam situações favoráveis para as nossas atividades e ao nosso repouso.

É incrível a precisão que existe em todos os sistemas que nos garantem as condições ideais de sobrevivência, mas, se olharmos, individualmente, para qualquer ser vivo, quanta beleza, quanta sabedoria, quanta genialidade veremos em tão pouco espaço.

Mas se mirarmos para dentro de nós mesmos? Talvez seja aí que encontremos as respostas para todas as nossas angústias.

Depois de uma profunda introspecção, um simples abrir

de olhos, novamente, e veremos, em volta, para onde quer que fitemos nossa vista, em todo o seu esplendor, todos os mistérios da revelação. Se, porém, formos cegos, também isso não importará. Bastará que vivenciemos o deslumbrante universo que existe por trás de um simples pensamento, livre, solto, voando, como sempre deveria ser, para compreendermos tudo o que as palavras não podem dizer nem a razão conceber. Enfim, não é indispensável conhecer a verdade para sentir a sua existência e intuir um papel para nós mesmos, no meio em que vivemos.

Não seria a prática do bem uma boa maneira de retribuirmos tudo o que recebemos graciosamente?

No entanto, se, com nossa auto-suficiência, nos deixarmos enredar em nossas próprias amarras mentais e formos levados a negar tudo o que vemos, sentimos e pensamos, correremos o risco de achar que nada tem sentido, que tudo é obra do acaso, fruto da coincidência, mera criação sem criador.

E, então, nesse salve-se-quem-puder, não haveria mais por que estarmos aqui. ■

*Cascata do Caracol, Canela, Rio Grande do Sul.
Livro “Expedição, Coração do Brasil (Terra)”, Orlando Azevedo*

Ilustração Duncam



Será que um Bravo sente Medo?

Tacarijú Thomé de Paula Filho
Cel. Av. R1

**“...valeu a pena estar vivo e
combater o bom combate...”**

Um dia, um jovem guerreiro perguntou a um velho cheio de cicatrizes de batalha:

– *Você sente medo?*

O velho retrocedeu no tempo e esteve diante de seu primeiro medo. Ainda jovem, viu seu rei morrer em combate e descobriu que, nele, não havia a imortalidade dos deuses. Olhando o corpo inerte de seu herói, tremeu com medo da morte. Seu pensamento voou entre as batalhas que guerreou e, em cada cicatriz, o medo estava lá.

Sentiu mais forte sua presença naquele momento em que o jovem perguntou:

– *Você sente medo?*

– *Sim.* – respondeu o velho.

– *Mas como ter medo e seguir combatendo?* – insistiu o jovem.

– *Um combate sem medo não vale uma vida. É o medo que nos faz vivos. Sem ele, o combate não tem valor.*

O jovem ficou olhando para aquela fisionomia envelhecida e pensou em seu próprio medo. No dia seguinte, lutaria sua primeira batalha e sentiu medo de morrer. Naquele momento, foi invadido pelo valor de seu sacrifício e pela dimensão de seu amor. Lutaria pelo que acreditava ser verdadeiro, pelo amor que sentia por sua terra e pelos seus irmãos. Guardou o medo junto com seus sentimentos mais nobres, que, um dia, fariam dele um herói para sua gente.

Essa pode ser a história de um jovem Cadete do Ar que, caminhando na direção de seu primeiro vôo solo, pergunta sobre seu medo. A seu lado, movendo-se em passos lentos, o instrutor com o peito cheio de estrelas murmura:

– *O medo fará com que você não esqueça o que ensinei.*

As palavras ecoaram no coração do jovem e o fizeram arrepiar-se até a alma:

– *Sim, eu confio nele. Serei capaz de superar os imprevistos.* – pensou o jovem Cadete do Ar.

Assim, desde o começo, o medo assombrou a alma dos bravos, cujas vidas foram dedicadas a lutar por sua gente, por sua terra. Sem os bravos, não há paz, não há sossego para os irmãos que plantam a comida, que curam as doenças, que falam do amor em seus versos.

Um Cadete do Ar é um bravo ainda nascendo, é um irmão que escolheu defender seus irmãos e sua terra. Um dia, será um piloto de combate. No ar, voando supersônico atrás do invasor, sentirá o medo que o faz grande em sua batalha. Sentirá o aperto no coração que só os bravos são capazes de sentir diante da morte. Honrará o inimigo derrotado e verterá suas lágrimas pelos que sofrem com sua espada. A cada pouso, olhará para seu avião e agradecerá ao amigo, que sempre faz o que ele pede e o traz de volta para o descanso.

Mais tarde, ao retirar sua roupa de combate, sentirá, na alma, o mesmo medo que o fez viver entre as batalhas, que não vieram, ou que foram lutadas. Quando a vida de guerreiro se aproximar do fim, o bravo sempre poderá dizer que valeu a pena estar vivo e combater o bom combate; que valeu a pena estar pronto para a batalha e dizer que o seu momento foi vivido com medo, com amor, com compaixão.

Quando for velho, poderá ser como o velho da história contada no início. Poderá ser um corpo envelhecido, com a alma ainda vestindo a roupa que um dia vestiu seu corpo de guerreiro.

Só existe o bravo porque existe o medo! ■

A Missão mais Soares

Ivan Von Trompowsky
Douat Taulois
Cel. Av. R1

Essa história me foi contada pelo Meira (Turma de 1953).

É uma história triste e, ao mesmo tempo, alegre.

Eu gosto dela.

É uma história de pilotos de caça e suas famílias, de seus companheiros, de seus comandantes.

Os pilotos de caça têm esposas, sabem?

Hemingway escreveu certa vez: “Os pilotos de caça amam suas mulheres, como amam seus aviões”.

Esse meu piloto tinha esposa e filhos.

Eu vou ter de levá-los à longínqua Base Aérea de Santa Cruz, no ano de 1954.

– Vocês terão de decolar em um P-47, no nascer do sol. O vôo da madrugada.

Os pilotos e suas aeronaves retornaram.

Um piloto não voltou.

O veterano *Thunderbolt*, da Campanha da Itália, da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), estava ficando *cansado*.

O Comandante do Grupo de Caça, cinqüenta e nove missões de guerra, não acreditava: – *Não, eu não vou dar a notícia.*

Na semana anterior, ele havia perdido um outro piloto.

A perda, a morte é triste.

– Quem é da turma dele?

Leitor, é difícil transmitir a você esse vazio.

Talvez, se eu contar uma experiência pessoal, você entenda.

Um tenente meu morreu. Um menino. O comandante da Base me diz: – *Trompowsky, você dá a notícia.*

Um bairro afastado de Porto Alegre, as casas de madeira, a Kombi, dez e pouco da noite.

Imagine, leitor, uma noite fria. A porta abrindo-se. Os latidos de cachorros.

Tudo bem! Era uma mãe, e eu teria de lhe dar a notícia.

Eu não vou escrever mais aqui, mas foi terrível! Voltemos à história do Meira.

– *Amazonas, você é amigo dele?*

Era. Na realidade, Soares *Amazonas* era amigo de todo mundo. Um índio. Um índio com asas.

Ele era forte, piloto, meu Deus do céu, que piloto!

O plano era simples. Sem erro. O melhor plano do mundo.

– Ele mora aqui na Base Aérea, na vila dos oficiais...

– Você vai, toca a campanha, ela abre a porta, você entra, dá a notícia, e depois de algum tempo, nós entramos.

Perfeito, não é? Eu acho que ninguém poderia imaginar um plano melhor.

Amazonas toca a campanha.

– *Amazonas, Luiz está voando!* Eram vizinhos.

Uma menina. Já mãe de dois filhos. Elas são parideiras da melhor qualidade.

– Você já tomou café-da-manhã?

Ninguém no mundo responderia diferente: – *Não.*

difícil de “Amazonas”

– Vem, eu estou dando o café para os meninos.

Elas são jovens, bonitas, elas têm filhos pequenos. Um sentado no banco, outro deitado no carrinho.

A sala ampla, um arco demarcando a divisória sala/cozinha. A mesa posta para o café-da-manhã.

Soares *Amazonas* foi levado para a mesa.

Sentou-se. Era um conjunto de fórmica branca, a mesa pequenina e quatro bancos.

Sobre a mesa, uma toalha xadrez.

– Soares, no bule tem café com leite misturado. Se precisar mais açúcar, está aqui.

Elas são práticas. Elas misturam café com leite. Amazonas serviu-se. Estava bom de açúcar.

O plano... Soares *Amazonas* teria de dar a notícia. A morte de Luiz.

E ela: – *Amazonas, eu faço pão tipo canoinha. Você gosta?*

Soares aceita.

Toca a campainha.

– Quem será, meu Deus?

Ela caminha para a porta e abre.

O comandante, que ela só conhecia de nome, cumprimentou-a, desejando-lhe os sentimentos pela perda.

Ela não entende.

O operações do Grupo de Caça é o próximo.

Seguem-se o chefe de material, o chefe de manutenção. Os companheiros.

Meira, no final da fila, ainda vislumbra Soares *Amazonas* sentado na mesa, tendo, em uma das mãos, uma xícara de café com leite misturado, e, na outra, uma fatia de pão tipo canoinha.

Leitor, eu não devo terminar esse conto com um sentimento de perda.

Esses personagens pertencem a um mundo mágico, daqueles que voam e fazem voar. De suas jovens esposas, de seus companheiros, de seus comandantes. ■



Igualdade

Albert Eckhout, *Mulher Tupi*



Sobre uma D Mudança de Paradigmas na Filosofia Política Contemporânea

Desigualdades na vida de uma sociedade são importantes. Elas atraem a atenção dos que pensam normativamente sobre as práticas sociais e os arranjos institucionais. *Prima facie*, desigualdades econômicas, sociais e políticas são aspectos negativos que devem ser eliminados numa ordenação mais justa da sociedade. Evidentemente, não é razoável exigir, na prática e na teoria, a eliminação de *todas* as desigualdades. Além de ser claramente irrealizável, um igualitarismo absoluto não representa mais – se é que já representou – um padrão filosoficamente aceitável de justiça social. De fato, as teorias que se estabeleceram neste âmbito aceitam várias espécies de desigualdades como compatíveis com as normas da justiça – ou até mesmo como *requeridas* por elas.

Amartya Sen (2001) vê, contudo, um fundamento “igualitarista” comum em todas as teorias plausíveis que reconhecem desigualdades justas. Do seu ponto de vista, a justificação de desigualdades nestas teorias recorre sempre, inevitavelmente, a um âmbito ‘basal’, onde a igualdade e a não discriminação dos agentes sociais são a norma aceita, por assim dizer, *by default*. Sen não ignora que a ‘variável



Wilson Mendonça
Professor Titular de Filosofia da Mente (UFRJ)

iversidade

Albert Eckhout , Mulher Negra

focal' definidora do 'espaço' da igualdade mais fundamental é interpretada de maneiras bastante diversas pelas várias teorias que disputam a nossa adesão racional. 'Renda', 'oportunidades', 'liberdades individuais', 'direitos fundamentais', 'interesses vitais básicos', 'autonomia' e 'bem-estar' são apenas algumas das opções reais. O 'igualitarismo básico' de Sen é compatível, portanto, com uma variação extensa nas respostas à pergunta 'igualdade de quê?' Na verdade ele reflete na teoria normativa dos ordenamentos sociais o reconhecimento de que a noção de igualdade tem passado por grandes transformações.

Tais transformações são especialmente notáveis na teoria do governo democrático. No passado mais ou menos recente, a idéia da igualdade política parecia absolutamente inequívoca. A igualdade de todos perante a lei, o direito universal de voto, as leis de antidiscriminação e a aplicação das mesmas regulações institucionais a todos os cidadãos, independentemente de outras circunstâncias diferenciadoras como sexo, cor da pele, cultura e *status* social, são exemplificações importantes da idéia segundo a qual as pessoas são transformadas em *cidadãos* quando se ignoram ou suprimem as suas diferenças.

A conexão 'tradicional' entre a noção de cidadania igual e o tratamento idêntico a despeito de diferenças culturais, étnicas ou de gênero era reforçada pela circunstância de que na avaliação das desigualdades numa sociedade, a ênfase recaía no econômico. Desigualdades políticas eram vistas como o produto de desigualdades econômicas. Isto aparece claramente numa reformulação-tentativa atual do ideal de igualdade – a reformulação proposta por G. A. Cohen (1997). Na visão de Cohen, o princípio da igualdade diz que 'a quantidade de amenidades e encargos [*amenity and burden*] na vida de uma pessoa deve ser mais ou menos comparável à de qualquer outra'



(Cohen 1997, p. 37). O significado econômico preciso deste princípio aparece com clareza quando Cohen considera (e rejeita) uma sugestão alternativa baseada na igualdade de oportunidades: 'Dizer que uma distribuição (igualizadora) da renda não é um fim em si mesmo, mas somente um meio para realizar necessidades básicas e estender oportunidades é... abandonar a igualdade como princípio' (Cohen 1997, p. 38).

Naturalmente, a alternativa rejeitada por Cohen pode ser vista não como o abandono do princípio da igualdade, mas, de acordo com a abordagem de Sen, como a escolha de uma outra 'variável focal' (diferente da renda) numa perspectiva ainda "igualitarista". Cohen prefere, porém, *identificar* a noção de igualitarismo com *uma* resposta específica à pergunta 'igualdade de quê?' – com a resposta 'tradicional' que avalia a igualdade segundo a dimensão econômica e faz da desigualdade essencialmente um fenômeno de classe.

Cohen não ignora que a plausibilidade de sua noção de desigualdade como fenômeno de classe depende de uma concepção de comunidade, onde fatores como identidade de grupo, pertencimento a uma cultura ou a uma forma de vida religiosa, ou mesmo o sentido de uma identidade mais individualizada não se sobrepõem ao sentido de solidariedade de classe resultante das adaptações a circunstâncias econômicas e sociais desvantajosas. Não será arriscado afirmar que as condições comunitárias a que Cohen recorre deixaram de ser as condições mais determinantes de sociedades modernas sob regime democrático. Evidentemente elas não desapareceram completamente e em algumas sociedades têm mais força e relevância do que em outras. Seja, porém, porque as circunstâncias econômicas e sociais desvantajosas, pelo menos em alguns casos, foram amenizadas; seja porque a memória das adaptações a elas foi paulatinamente apagada; seja porque o sentido de identidade pessoal se tornou mais individualizado; seja porque alguns movimentos sociais revelaram formas de opressão de grupos e culturas marginais e formas de cidadania desigual, que eram praticamente 'invisíveis' na perspectiva da igualdade como uma questão fundamentalmente econômica; seja por causa de qualquer outro motivo desta natureza, as bases sociais da crítica à desigualdade política como fenômeno de classe e, por extensão, da cidadania igual mediante a supressão das diferenças foram transformadas a ponto de não poderem mais ser invocadas com ingenuidade. Cohen não cultiva ilusões sobre isto. 'Comunidade e

igualdade perderam a hegemonia ideológica bastante extensa que antes possuíam' (Cohen 1997, p. 33).

Nossa compreensão da transformação, que fez com que igualdade seja vista agora também como uma questão de política e cultura e não somente de distribuição de recursos econômicos, não seria a mesma



Albert Eckhout, Mulher Mameluca

se não fosse pela influência decisiva da contribuição feminista e da emergência do 'multiculturalismo' no pensamento político-social, associado à exigência de direitos civis especiais para culturas minoritárias. Além disso, nossa percepção da transformação em questão foi aguçada também pela reflexão mais especificamente filosófica em pelo menos dois casos: o de Iris Young e o de John Rawls.

Iris Young (1990) critica a tendência típica na teoria política normativa de tratar a justiça social como uma questão de distribuição 'neutra' de bens sociais. Rawls, por outro lado, depois de ter desenvolvido em *A Theory of Justice* uma teoria sobre desigualdades justas na distribuição de alguns bens sociais básicos, preocupa-se no seu livro posterior *Political Liberalism* mais com as possibilidades de aceitação razoável de noções políticas ('não metafísicas') de justiça social em condições de pluralismo cultural, religioso e moral. Depois que tudo é pesado e medido, porém, resta a constatação de que vieram da contribuição feminista e da perspectiva multiculturalista os impulsos mais decisivos para que a preocupação com a diversidade passasse a ocupar, no pensamento normativo sobre a sociedade, o lugar antes ocupado pela questão sobre o tipo de igualdade econômica exigido pela justiça.

A análise feminista relevante no presente contexto é a que mostra que a definição da vida pública democrática em termos de neutralidade ou indiferença *vis-à-vis* sexo ou gênero pode ser a expressão de uma 'cegueira' relativa a aspectos diferenciadores, com o resultado contraproducente de que os *déficits* preexistentes no exercício da cidadania são reforçados, ao mesmo tempo em que a visão do grupo dominante é imposta como norma 'neutra'. Numa palavra: a concepção da identidade pública através da supressão da diferença seria uma forma de preservar, e não abolir, a desigualdade política. As normas da política democrática

usual, por exemplo, são definidas para um tipo de identidade pública [*public self*] que, embora aparentemente neutra do ponto de vista do gênero, é mais facilmente acessível aos homens do que às mulheres. A facilidade com que os representantes típicos de um grupo podem 'neutralizar' suas identidades privadas resulta num tratamento preferencial contrário às exigências da cidadania igual. Como Anne Phillips escreve: 'Num mundo patentemente não neutro entre os sexos, proclamações de neutralidade relativamente a sexo [*gender neutrality*] têm o efeito de afirmar o *status quo*' (Phillips 1999, p. 24).

Mutatis mutandis, este comentário crítico resulta também da consideração de casos de neutralização de características diferenciadoras ligadas à cor da pele. Na verdade, o comentário crítico se aplica com a mesma força a todos os casos em que as características diferenciadoras que entram na identidade concreta dos membros de um grupo – e que não podem, portanto, ser postas de parte como meros acessórios – são ignoradas na esfera pública. A reação razoável nestes casos consiste em fazer a igualdade política depender do reconhecimento das diferenças e do respeito às diferenças, *não* de sua anulação. A cidadania igual pode requerer, por exemplo, a aplicação desigual de normas institucionais e de estruturas de governo a diferentes grupos sociais, a diferentes culturas. Este é o ponto de vista da chamada 'política da diferença.' De acordo com ele, a questão não é igualdade *ou* diferença, mas igualdade *através* da diferença. Assim, uma diversidade de arranjos institucionais pode contribuir positivamente para o reconhecimento igual de práticas valiosas por culturas minoritárias num ambiente multicultural. Nem todas as metas constitutivas de tais culturas merecerão reconhecimento público efetivo, por exemplo, na forma de isenções legais ou incentivos institucionais: nem todas as práticas culturais estabelecidas nos parecerão valiosas ou dignas de promoção. Pense-se, por exemplo, na prática da clitoridectomia, da poligamia, ou da briga de galos. Mas isto não altera o fato de que algumas práticas são valiosas, na medida em que constituem identidades pessoais valiosas e o pensamento político-normativo não pode ser indiferente a elas. Isto quer dizer, numa palavra, que o significado da idéia de cidadania igual é hoje mais complexo do que o que podia ser apreendido na ótica da igualdade como assunto essencialmente econômico, e da desigualdade como fenômeno de classe. ■





A ONU e o M

Manuel Cambeses
Júnior
Cel. Av. R1

Independentemente dos argumentos a favor ou contra a Guerra do Golfo, é evidente que ela significou o fim do sistema instaurado na Conferência de São Francisco, ao fim da Segunda Guerra Mundial, cujas regras do jogo se expressaram, fundamentalmente, na Carta das Nações Unidas. Não está em discussão a oprobriosa figura do sátrapa Saddam Hussein, o modo brutal como chegou ao poder e a forma sanguinária como o exerceu. Não importa o que tenha dito Hans Blix, o diligente inspetor das Nações Unidas, ao negar que houvesse a evidência da presença de armas de destruição em massa (químicas e biológicas), em poder do Iraque, e nem, tampouco, vale a pena recordar quem foi que, durante a guerra contra o Irã (1980-1988), lhe forneceu esse tipo de armamento.

O que está em discussão não é a estratégia de George W. Bush, nem as conseqüências que esta guerra possa ter para um mundo mais seguro e livre da ameaça terrorista. Também não é relevante destacar se o governo francês opôs-se à guerra por razões puramente mercantis, ou se o Governo Bush a empreendeu por motivos nobres e altruístas, sem ter em mente o butim do petróleo. Tampouco importa se o Iraque violou ou não a Resolução 1.441 do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas, afinal

de contas, os EUA negaram-se a acatar nada menos que uma sentença da Corte Internacional de Justiça.

Na realidade, o que está em jogo não é precisamente a vigência do Direito Internacional, mas, simplesmente, o contrário: sua irrelevância frente à arrogância do poder e da força, não de um país, mas de seu governante e de seu belicoso e obstinado grupo de auxiliares rotulados de *falcões*.

Uma das maiores conquistas da ONU, criada como mecanismo de segurança coletiva, foi o compromisso assumido pelos Estados, no sentido de se absterem de recorrer a ameaças ou ao uso da força em suas relações recíprocas. Certamente, havia exceções a essa regra. A primeira delas era o recurso à legítima defesa, em caso de ataque armado.

A Segunda exceção correspondia às medidas coercitivas que podia aplicar o Conselho de Segurança, em caso de ameaça à paz ou ato de agressão.

Lamentavelmente, George Bush tem sua própria interpretação do Artigo 51 da Carta, e, assim, o fez saber ao mundo depois dos ataques terroristas da Al-Qaeda, perpetrados em Nova York e Washington, ao adotar medidas de represália contra o Afeganistão e o Iraque, que, evidentemente, não podem ser qualificadas de legítima defesa.



Yves Klein,
F 25, 1961

Mundo Unipolar

Ao optar, unilateralmente, pelo uso da força, com o propósito deliberado de interferir na independência política de um Estado, Bush foi muito além do que permitia o Direito Internacional. Para os *falções* estadunidenses, não é aceitável que somente o Conselho de Segurança da ONU determine a existência de uma ameaça à paz, e que seja este organismo internacional o único que pode aplicar medidas coercitivas que considere pertinentes. Ao que parece, o Direito Internacional terá que se adaptar para responder às novas realidades da política, colocando-se a serviço da potência hegemônica.

Durante mais de meio século, o órgão responsável pela manutenção da paz e da segurança internacional foi o Conselho de Segurança da ONU. Tendo em conta as relações de poder, ficou estabelecido que esse organismo não poderia adotar decisões que fossem contrárias à vontade de alguma das grandes potências que ocupassem um assento permanente no Conselho. Partindo dessa premissa, os EUA vetaram numerosas resoluções contra a África do Sul, na época do *apartheid*, ou que fossem contrárias às ações de Israel, somente para mencionar algumas. Evidentemente, que essa postura, muitas vezes, gerou protestos em todo o mundo, porém as regras

estabelecidas sempre foram respeitadas, ou seja, seria pouco realista pretender executar uma resolução que fosse rechaçada pelos EUA ou por qualquer das grandes potências.

Entretanto, a partir do conflito com o Iraque, o veto de países que não sejam os EUA já não é relevante. Para George Bush, o único que vale, em realidade, é o de seu país.

O eminente intelectual francês Raymond Aron sustentava que, em Política Internacional, as grandes potências fazem o que querem, enquanto os pequenos países fazem o que devem.

Diante dessa afirmativa, podemos inferir que, mais do que nunca, o mundo se está caracterizando pelas relações de poder e pelos meios à disposição das grandes potências para impor suas vontades às menores.

Em um mundo unipolar como o nosso, o Direito Internacional continuará servindo como marco das relações internacionais e poderá continuar regulando a atividade dos pequenos Estados, mas não está em condições de pôr limites ao comportamento dos Estados Unidos, sob a Administração George Bush. Dora-vante, será a superpotência hegemônica que ditará as regras do jogo. O árbitro, evidentemente, não estará submetido às mesmas. ■

Há 46 anos...

Quando não se guarda a História, perde-se a própria identidade cultural. Esta assertiva aplica-se a um país, a uma empresa e ao indivíduo.

Neste espaço estará sendo gravado o memorial de cada época, os nomes de companheiros ou de personalidades da vida pública, alguns dos quais já se despediram de nós, mas tiveram a oportunidade de deixar suas mensagens para as gerações pósteras.

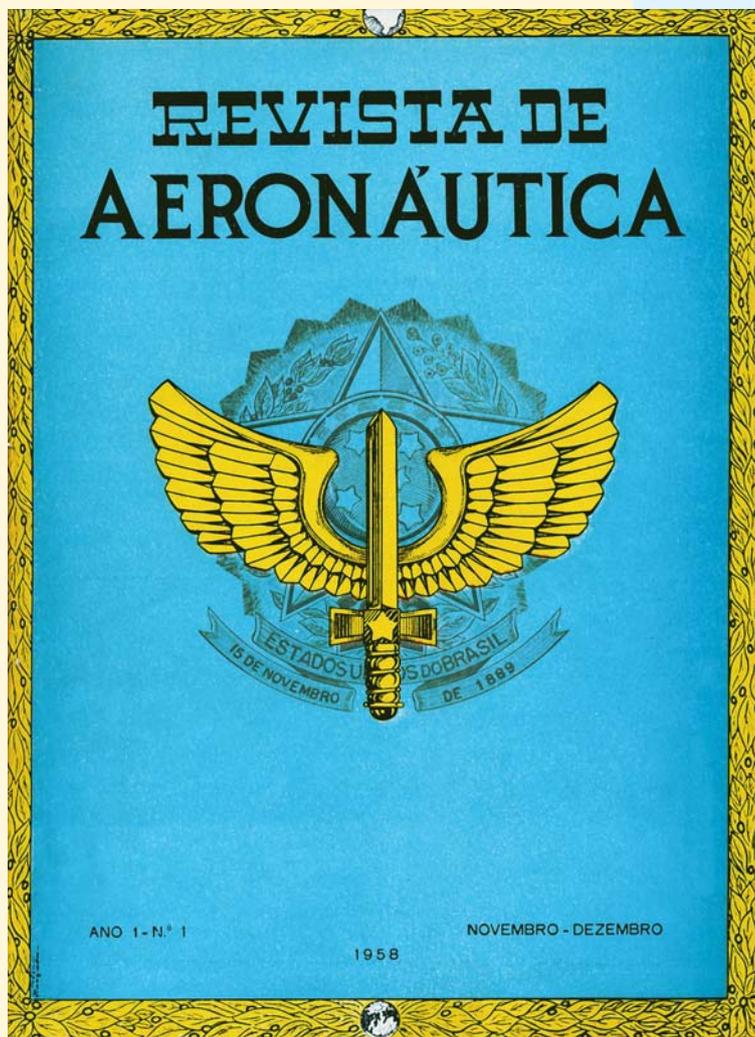
Em 1958, nos meses de novembro e dezembro, nascia a nossa **Revista aeronáutica**, com o título de *Revista de Aeronáutica*, com o seu nº 1 – Ano 1.

Exibia, na folha-de-rosto, página 1, o simbólico Gládio Alado e a legenda: *A Aeronáutica é o nosso ideal. Vivemos para ela, por ela morremos!*

No final do Editorial, estavam listados os assuntos sobre os quais poderia haver debate de idéias e opiniões. Dentre muitos: Doutrina da Força Aérea; Operações Aéreas, Unidades Aéreas (incluindo suas respectivas Histórias); Serviços prestados pela FAB no Brasil; Indústria Aeronáutica; Aeronáutica Civil e Militar; Ensino; Psicologia a serviço da Aeronáutica; Fator humano; Noticiário e Pesquisas Aeronáuticas no Brasil e no exterior; e Sistemas e Produção de Aeronaves.

As matérias, naquela primeira edição, apresentavam, todas elas, alto nível de interesse para os leitores e excelente redação dos seus autores.

Apenas como exemplos aleatórios, na matéria *Integração das Forças Armadas*, de autoria do Brig.-do-Ar Márcio de Souza e Mello, embora estivessem sendo abordados aspectos inerentes ao EMFA, em alguns trechos o autor deixava transparecer visão futurística sobre o atual Ministério da Defesa. Em outra, do Maj.-Brig.-Eng. Antonio Guedes Muniz, hoje Patrono da Indústria Aeronáutica, foi transcrito o primeiro capítulo de seu livro *Um Mundo mais Humano*, que ainda se achava no prelo, à época, o qual tinha um cunho altamente social, mesmo em se tratando do assunto hierarquia e disciplina. Em uma terceira, o Brig.-do-Ar Joelson Campos de Araripe Macedo tratava, com muita propriedade, da *Indústria Aeronáutica no Brasil*. Mais adiante, o Brig.-do-Ar Antonio Alves Cabral descortinava a genialidade do *Pai da Aviação*, numa homenagem dupla intitulada *O Engenheiro Dumont e o Filho Alberto Santos-Dumont*, com profundo conhecimento histórico. E, após muitas outras tratativas sobre anti-

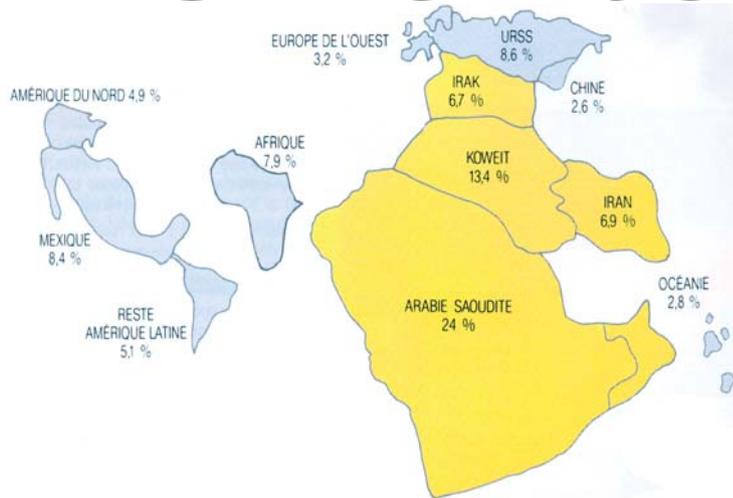


submarino, política e estratégia, utilização de bases aéreas, acidentes aeronáuticos, construção de aeroportos, pistas de decolagem e pouso, localização das instalações de uma Base Aérea, a sobrevivência da Força Aérea, formação para o Comando, aquela *Revista* mostrava a Linha do CAN inaugurada a 17 de setembro de 1958 – portanto dois meses antes daquela sua primeira edição – a qual, saindo do Galeão, percorria a Região Centro Oeste do Brasil, parte da Região Norte e o Território peruano, para, finalmente, terminar seu itinerário no Equador.

No final da nossa precursora *Revista de Aeronáutica*, havia uma reportagem sobre a inauguração do Destacamento de Base Aérea de Brasília e notícias sobre a Semana da Asa de 1958, inseridas num mosaico, em conjunto com outras notas.

Por toda esta fotografia histórica da atual *Revista aeronáutica*, podem os leitores detectar a sua importância dentro do contexto da Força Aérea Brasileira, desde a sua embrionária chegada ao mundo da mídia especializada há 46 anos. ■

A Crise no Oriente



Ten.-Brig.-do-Ar
Sérgio Pedro Bambini

Médio

O Início

(agosto de 1990)

Às 2h do dia 2 de agosto de 1990, as Forças Armadas do Iraque, com um efetivo de 100.000 homens e 300 carros de combate, invadem o Kuwait. Esta invasão, tida como o fracasso das negociações entre os dois países, proporciona ao Iraque, do Presidente Saddam Hussein, controlar um quinto das reservas mundiais de petróleo.

O Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Resolução nº 660, exige, por unanimidade, a retirada imediata e incondicional de todas as forças iraquianas das posições que ocupam no Kuwait.

O fato, representado pela invasão, foi o resultado de ações desenvolvidas pelo governo iraquiano, desde o final do mês de julho.

Com efeito, no dia 26 de julho, Saddam Hussein, na qualidade de Presidente do Conselho Revolucionário Iraquiano, enviou uma mensagem à Liga Árabe, acusando o Kuwait de não respeitar as quotas de petróleo estabelecidas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP); de apropriar-se de petróleo de lençóis iraquianos, retirado por meio de poços kuwaitianos situados na linha de fronteira com o Iraque; e de enriquecer às custas do sacrifício do povo iraquiano, como consequência da guerra que o Iraque manteve durante oito anos com o Irã, quando Bagdá acumulou, em virtude da guerra, uma dívida de US\$ 80 bilhões, dos quais, US\$ 30 bilhões recebi-

dos das monarquias árabes. Além disso, Saddam Hussein solicitou a condenação da dívida, passando ao Kuwait uma substancial parte de US\$ 14 bilhões, mais uma indenização de outros US\$ 2,4 bilhões por um suposto roubo de petróleo e exigiu, ainda, do Imã do Kuwait, Yaber Al Sabat, a entrega das Ilhas Bubiyan e Warba, situadas no Golfo Pérsico, com o propósito de exportar, por elas, o petróleo. O Kuwait, como esperado, opôs-se energicamente ao ultimatum de Saddam Hussein e a consequência foi a invasão. O fato assemelha-se à fábula na qual o lobo acusa o cordeiro de turvar a água que ele bebia, mesmo estando, este, rio abaixo.

O Kuwait é um país governado, há duzentos anos, pela família Al Sabat, que tem tido a habilidade de saber negociar com seus vizinhos e manter-se no poder, apesar das pressões ocorridas ao longo do tempo.

Desde o começo, a economia baseou-se no comércio e foi fortalecida, após a Primeira Guerra Mundial, quando foram descobertos os ricos lençóis de petróleo. Anteriormente à bonança decorrente da riqueza gerada pelo ouro negro, o país apresentava-se inóspito e difícil para a sobrevivência do ser humano. A terra é plana, seca e pouco habitada. Tão seca que os atuais habitantes são obrigados a dessalinizar a água do mar para uso doméstico. No entanto, o local já era rota para os comerciantes que viajavam pela Síria, pelo Iraque e pela Pérsia, quando três famílias,

pertencentes à tribo Bani Utub, chegaram à região, em meados do século XVIII. As três famílias decidiram fundar um Estado pouco comum, que se baseava em uma divisão de trabalho entre elas. Uma teria o controle do comércio, outra trataria dos intercâmbios marítimos e a terceira, que eram os Al Sabat, ficaria com os encargos da administração do Estado, poder que tiveram até o dia 2 de agosto de 1990.

Voltando à crise de agosto, em função da Resolução nº 660, da ONU, e da reação quase unânime das nações do mundo inteiro, no dia 4, o Iraque anuncia que, a partir do dia 5, iniciará a retirada de suas tropas do Kuwait. Entretanto, paradoxalmente, designa um grupo de nove oficiais kuwaitianos para formar um *Governo Livre do Kuwait*. Nesse mesmo dia, fontes da Inteligência dos Estados Unidos detectam a concentração de tropas iraquianas, com um efetivo total de 100.000 homens, na fronteira do Kuwait, com a Arábia Saudita.

Mantendo um discurso externo não belicoso, dizendo-se amante da paz, no dia 6 de agosto, a rádio estatal de Bagdá informa que o Presidente Saddam Hussein ordenara a seus militares a criação de onze novas Divisões para suplementar seu Exército com um milhão de homens. Nesse dia, informes da Inteligência americana indicam que o Iraque aumentou suas Forças no Kuwait, chegando, quase, aos quinhentos carros de combate e a 120.000 homens.

Na ONU, o Conselho de Segurança aprova a Resolução nº 661, com treze votos a favor e duas abstenções, de Cuba e do Yemen, preconizando o boicote comercial, financeiro e militar ao Iraque. Ainda nesse dia, 6 de agosto, o Presidente George Bush autorizou a Operação Escudo no Deserto (*Desert Shield*), destinada a apoiar a Arábia Saudita.

No dia seguinte, 7 de agosto, o Iraque determina o desdobramento de 70.000 homens da sua fronteira com o Irã para a área de fronteira do Kuwait com a Arábia Saudita. Também dispõe sobre a mobilização de 100.000 conscritos e envia aviões para o Yemen, como resposta à autorização dada pelo governo saudita, no sentido de receber, em seu território, tropas americanas.

No dia 8 de agosto, ao contrário do que anunciara no dia 4, Saddam Hussein recusa veementemente a pressão estrangeira para retirar suas tropas do Kuwait, e promete *“arrancar os olhos daqueles que ousarem atacar a nação árabe”*. Defende a invasão do Kuwait como *necessária* para reparar o que chamou de *“as defeituosas fronteiras regionais estabelecidas pelas*

potências coloniais”. Há notícias de que trinta e nove cidadãos americanos são mantidos, contra a sua vontade, num hotel em Bagdá.

No dia 9 de agosto, o Iraque declara a anexação permanente do Kuwait ao seu território. Num comunicado do Comando Revolucionário do Iraque, anuncia-se uma *“ampla e eterna união com o Kuwait”*, advertindo aos *“demônios e conspiradores que, todas as frotas, aviões e centros das forças opressivas, sejam ou não da pátria árabe, não sacudirão as palmeiras do Iraque e de seu recém-anexado território do Kuwait”*. Acrescenta, ainda, o comunicado que *“o Iraque não tem ambições sobre o território de ninguém”*, porém, *“um dos maiores crimes do colonialismo foi a divisão da pátria, que era única nos dias em que Bagdá era a capital de todos os árabes”*.

A anexação formal do Kuwait ao Iraque, de acordo com Bagdá, foi solicitada pelo Gabinete Militar Provisório, composto por nove oficiais do Kuwait nomeados anteriormente por Saddam Hussein.

O Conselho do Comando Revolucionário do Iraque informa que seu país não tem planos para lançar um ataque contra a Arábia Saudita ou contra qualquer outro país. O Presidente Hussein manifesta-se, dizendo que, *“graças a Deus, somos agora um só povo, um Estado que será o orgulho dos árabes”*.

O Iraque fecha suas fronteiras para todos os estrangeiros, sem dar as razões para esse ato unilateral. Ainda, nesse longo dia, por resolução unânime de seus membros, o Conselho de Segurança da ONU registra que a *“anexação do Kuwait pelo Iraque, seja qual a forma e o pretexto, não tem nenhum fundamento jurídico. É nula e sem efeito”*.

No dia 10 de agosto, como resposta ao rápido envio de tropas americanas para a Arábia Saudita, a força militar iraquiana de ocupação do Kuwait intensifica a construção de linhas defensivas e o desdobramento de baterias antiaéreas para proteger-se de possíveis ataques das Forças dos Estados Unidos.

Em 11 de agosto, o governo do Iraque solicita a todos os governos estrangeiros que fechem suas embaixadas no Kuwait, antes de 24 de agosto. Com a aparente intenção de iniciar uma rebelião contra os regimes conservadores fronteiriços apoiados pelo Ocidente, o Presidente Saddam Hussein apela para as massas árabes e muçulmanas, a fim de que se levantem contra a intervenção estrangeira no Golfo Pérsico, naquilo que chamou de profanação da cidade sagrada de Meca, na Arábia Saudita.

No dia 12 de agosto, o Presidente Saddam Hussein, na sua autodenominada *iniciativa de paz*, determina que todos os assuntos relativos ao tema da ocupação no Oriente Médio sejam resolvidos, começando com a retirada incondicional de Israel de todos os territórios que ocupa, e prosseguindo com a saída das Forças Armadas sírias do Líbano. Propõe, também, que uma Força Pan-Árabe, sob a bandeira das Nações Unidas, seja enviada para substituir as tropas americanas e egípcias que, naquele momento, estavam desdobradas na Arábia Saudita para defendê-la contra uma possível agressão iraquiana. O Presidente Hussein exorta os cidadãos iraquianos a reduzir o consumo normal de alimentos, armazenar comida para não mais que uma semana de cada vez, e a não comprar roupas novas durante um ano. *“Desta maneira golpearemos os americanos no coração de sua conspiração e seremos capazes de defender nossa nação e a nossa honra”*, disse Hussein, prometendo bem-estar e um melhor futuro depois da vitória.

O Iraque continua a desdobrar equipamentos anti-aéreos e outros tipos de armamento ao longo de sua fronteira com a Turquia.

Fontes oficiais da Inteligência americana dão conta de que o Iraque mantém 120.000 homens e 750 carros de combate e outros veículos blindados no Kuwait.

No dia 13 de agosto, o Ministro das Relações Exteriores do Iraque informa que *“qualquer tentativa para interceptar navios petroleiros iraquianos, no Golfo Pérsico, será considerada um ato de agressão”*. Há notícias de que o Iraque continua desdobrando reforços no Kuwait, para incrementar suas posições defensivas.

No dia 15 de agosto, o Iraque propõe uma conferência internacional com o objetivo de tratar de sua retirada do Kuwait. Esta posição exige, como contrapartida, o congelamento da concentração de tropas americanas na Arábia Saudita.

Funcionários do Ministério das Relações Exteriores do Iraque manifestam-se, no sentido de que não será permitida a saída dos cidadãos americanos, até que se resolva a crise. Em uma decisão repentina, o Presidente Saddam Hussein propõe um tratado de paz com o Irã, prometendo retirar suas tropas do território iraniano, libertar todos os prisioneiros de guerra e reconhecer as fronteiras anteriores à guerra.

O porta-aviões norte-americano Eisenhower, que patrulhava o Mar Vermelho, inicia o cruzamento do Canal de Suez na direção do Golfo Pérsico. Além disso, o porta-aviões Kennedy zarpa

dos Estados Unidos em direção ao Oriente Médio.

No dia 16 de agosto, segundo a imprensa americana, o Iraque retira algumas armas químicas do sudoeste de seu território e do Kuwait, para áreas menos perigosas, porém mantém disponíveis armas contendo gás, que atacam centros nervosos do corpo humano, e agentes cegantes próximos à fronteira com a Arábia Saudita. As Forças Armadas iraquianas continuam consolidando posições defensivas nas proximidades da Arábia Saudita. Nesse dia, o rei da Jordânia chega aos Estados Unidos, como portador de uma proposta de paz do Presidente Saddam Hussein ao Presidente George Bush.

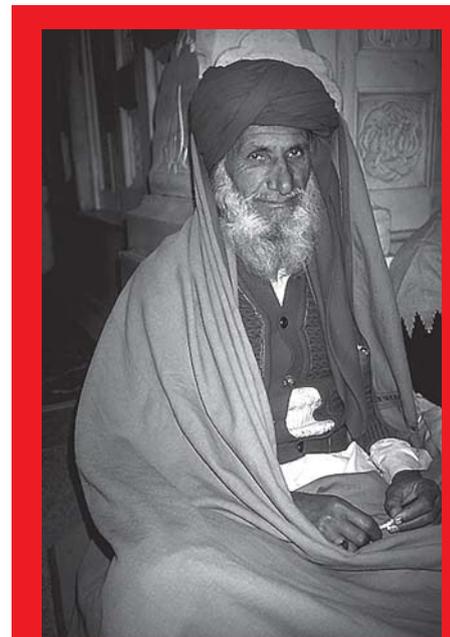
No dia 17 de agosto, em comunicado à imprensa, o Presidente Saddam Hussein dirige-se ao Presidente Bush, chamando-o de mentiroso e dizendo que, se o Iraque iniciasse uma guerra santa, esta terminaria com milhares de americanos envolvidos em atitudes.

No dia 18 de agosto, o Conselho de Segurança da ONU adota, por unanimidade, a Resolução nº 664, que exige do Iraque autorizar e facilitar a partida imediata, do Kuwait e do Iraque, dos cidadãos de terceiros Estados retidos contra as suas vontades. Nessa data, o Iraque mantém um efetivo de 150.000 homens e 1.000 carros de combate no Kuwait.

No dia 19 de agosto, o Iraque declara que o bloqueio naval constitui um ato de guerra e diz, ainda, que os milhares de estrangeiros existentes em seu território e no Kuwait estarão sujeitos a racionamento igual ao imposto aos nacionais.

No dia 20 de agosto, o Iraque ordena aos cidadãos ocidentais, que se encontram no Kuwait, que se dirijam a três hotéis, para serem deslocados para lugares estratégicos civis e militares.

No dia 21 de agosto, o Iraque desloca estrangeiros para instalações, consideradas estratégicas, com o objetivo de utilizá-los como *escudos humanos*, contra um provável ataque dos Estados Unidos. O Iraque ratifica a ordem de que as embaixadas no Kuwait devem ser fechadas antes da sexta-feira, dia 24 de agosto, do contrário, todo o pessoal vinculado a tais embaixadas perderá o *status* diplomático e passará



a ser tratado como qualquer civil. O Iraque não mais considera o Kuwait um Estado.

No dia 22 de agosto, o Iraque fortifica, ainda mais, o ocupado Kuwait, com mísseis capazes de lançar projéteis com cabeças químicas, contra a retaguarda da Arábia Saudita, e mina todas as instalações consideradas vitais. Informes obtidos dão conta que oficiais iraquianos estão com o moral muito baixo, tendo em vista eliminações sangrentas, de muitos deles, determinadas, por motivos políticos, por Saddam Hussein, considerando-os indesejáveis nas Forças Armadas. O Presidente defende sua decisão de reter os estrangeiros no Kuwait, a fim de evitar uma agressão por parte dos americanos, contra o povo do Iraque.

Nos Estados Unidos, o Pentágono recomenda um ataque simultâneo com todas as suas Forças, no Golfo – aéreas, navais e terrestres – contra o Iraque, no caso de ser ordenada uma operação militar.

No dia 23 de agosto, é sabido que a solicitação do Presidente Hussein, feita ao mundo árabe, obteve eco na Jordânia e em alguns Estados árabes. Conforme os últimos informes, cerca de 60.000 voluntários encontram-se prontos para defender o Iraque. Destes, grande parte corresponde a palestinos que vivem na Jordânia.

No dia 25 de agosto, o Iraque suspende o abasteci-

mento de água, eletricidade e telefone para a sede das embaixadas no Kuwait que não atenderam ao pedido de fechar suas portas, na sexta-feira, dia 24.

Nesse dia, o Conselho de Segurança das Nações Unidas – composto por quinze membros, que requer, pelo menos, nove votos, sendo nenhum voto negativo dos cinco membros permanentes – autoriza o uso da força para aplicar o embargo econômico e militar contra o Iraque. A votação foi de treze votos a favor e duas abstenções, estas de Cuba e do Yemen. Sobre esse particular, transparece que a maioria apóia o critério de que qualquer operação a ser realizada sob a bandeira da ONU deve ser supervisionada pelo Comitê Militar que, por sua vez, deve atuar subordinado ao Conselho de Defesa.



O Iraque reage veementemente e qualifica de injusta a Resolução do Conselho de Segurança que permite o uso limitado de forças militares para garantir o embargo comercial contra o país, acusando-o de ser uma *ferramenta* dos Estados Unidos ou de qualquer de seus títeres aliados. Tal medida conduzirá, inevitavelmente, a uma série de conflitos que, a todos, afetará.

Os Estados Unidos, a esta altura, mantêm cerca de quarenta navios de guerra na zona do conflito e mais 45.000 soldados na Arábia Saudita.

Dos cem diplomatas americanos retidos em Bagdá, foram autorizados a abandonar o país cinquenta e três familiares, mantendo-se, porém, os varões como reféns.

Dois destróieres e um navio de carga canadenses partem do Porto de Hallifax, Nova Escócia, com destino ao Golfo Pérsico.

No dia 26 de agosto, tropas iraquianas rodeiam as embaixadas no Kuwait para evitar o abastecimento de víveres, uma vez que já haviam cortado a energia elétrica, a água e os telefones. O governo iraquiano declara que, em virtude de o Kuwait não mais existir como país, não havia necessidade de missões diplomáticas, entretanto, um porta-voz do governo sinaliza que o seu país não empregará a força para desalojar o pessoal que se encontra dentro das embaixadas.

A União Soviética manifesta-se, no sentido de que apoiará o bloqueio ao Iraque, ressaltando, no entanto, que não enviará tropas ao Oriente Médio. Por outro lado, decide evacuar o pessoal de sua embaixada no Kuwait, manifestando que a retirada dos diplomatas não implica no reconhecimento da anexação do Kuwait ao Iraque. O Presidente Mikhail Gorbachev faz um chamamento para que o Presidente iraquiano retire suas forças de ocupação do Kuwait ou arque com as consequências daquele ato.

Onze ministros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) reuniram-se em Genebra, para tratar do problema no Oriente Médio.

No dia 27 de agosto, têm-se notícias de que o Iraque prepara milícias civis para fazer frente a uma possível agressão dos Estados Unidos.

O Ministro da Defesa da Grã-Bretanha declara que seu país desdobraria um segundo esquadrão de aeronaves *Tornado* para o Bahrein. Junto com meios aéreos, serão deslocados, também, mísseis antiaéreos *Rapier*, para proteção do material combatente.

Nesse dia, faleceu de um ataque cardíaco, um cidadão americano que se encontrava retido no Iraque.

No dia 28 de agosto, os jornais reportam que a retenção, por parte das autoridades iraquianas, de diplomatas do sexo masculino daqueles países que não fecharam suas embaixadas no Kuwait, viola frontalmente a Convenção de Viena de 1961 e soma-se às inúmeras infrações do Direito Internacional que esse país vem cometendo desde o início da crise.

A Checoslováquia condena abertamente a agressão iraquiana contra o Kuwait, considerando uma brutal afronta ao Direito Internacional. Condena, também, o método de tomar reféns e interrompe o treinamento de oitenta oficiais iraquianos que se encontravam na Academia Militar daquele país.

O Presidente da França declara que o conflito no Golfo entrou em uma *lógica de guerra* e insiste sobre a firme posição de seu país em defender os direitos do Kuwait.

No dia 29 de agosto, o Presidente Saddam Hussein faz um pronunciamento, no qual informa que todas as mulheres e crianças estrangeiras, mantidas como reféns, no Iraque e no Kuwait, estarão em condições de deixar ambos os países, a partir daquela data, e que expulsará um número não especificado de diplomatas americanos de Bagdá, como represália pela expulsão de trinta e seis diplomatas iraquianos de Washington.

O Departamento de Estado norte-americano informa que mais nove cidadãos americanos foram detidos no Iraque e no Kuwait, elevando esse número para setenta, desde a invasão.

Em um gesto que denota endurecimento do governo, Saddam Hussein declara ser o Kuwait, a partir daquela data, a décima nona Província do Iraque.

Fontes da Inteligência dos Estados Unidos informam que cinco ou seis Divisões de Guardas Republicanos, as mais experientes e bem armadas tropas do Iraque, recuaram de suas posições nas proximidades da fronteira do Kuwait, com a Arábia Saudita, para áreas de desdobramento, situadas a algumas milhas da fronteira do Iraque, com o Kuwait. Outras tropas tomam o lugar das Divisões que se movimentaram. O Pentágono divulga que a concentração de Forças iraquianas continua crescendo, atingindo, agora, cerca de 150.000 homens na fronteira, com a Arábia Saudita. Há outros 115.000 em áreas ao norte e a oeste do Kuwait.

O governo francês impede a saída, da França, de quatro pilotos iraquianos que se encontravam realizando um curso avançado de vôo no país.

No dia 30 de agosto, em entrevista concedida à

televisão, o Presidente Saddam Hussein nega estar efetuando negociações secretas com outras potências para resolver a crise e insiste que o seu país, em nenhuma circunstância, retirar-se-á do Kuwait, porém concorda que todas as partes envolvidas no problema têm que ceder parcela de suas pretensões para conseguir solucionar a questão pacificamente.

No dia 31 de agosto, final do primeiro mês da crise, o Iraque começa a colocar mulheres e crianças em locais considerados alvos militares potenciais em Bagdá, depois de comprometer-se a libertá-los. O Ministro das Relações Exteriores do Iraque, Tariq Aziz, em entrevista jornalística ao diário *Le Figaro*, de Paris, deixa aberta a possibilidade de seu país empregar atos de terrorismo contra a França, a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, no caso de estes países atacarem Bagdá.

Observador privilegiado durante a crise do Oriente Médio, eu servia no Estado-Maior da Junta Interamericana de Defesa, em Washington-DC, desenvolvendo atividades na Divisão de Inteligência daquela instituição internacional, onde tive como uma de minhas tarefas, elaborar relatório diário daquela guerra. O trecho apresentado corresponde ao primeiro mês da atividade, por este motivo o uso do tempo presente.

Naquele final de agosto, a impressão reinante era a de que a crise iniciada pela invasão do Kuwait, pelas tropas do Iraque, teria, sem qualquer sombra de dúvida, repercussão de âmbito mundial. O petróleo é o sangue negro que alimenta a civilização industrial. Seu preço tem um efeito multiplicador em todos os campos da economia, elevando os custos das manufaturas, o transporte e todas as demais atividades produtivas e comerciais. Já naquela ocasião, os Estados Unidos e, também, a ainda existente, União Soviética não mais eram auto-suficientes e necessitavam adquirir parte do petróleo necessário às suas economias no exterior.

O Iraque e o Kuwait ocupavam o segundo e terceiro lugares no *ranking* das reservas petrolíferas comprovadas. Ainda que o Kuwait fosse o décimo quarto produtor mundial, suas reservas eram, e ainda são, enormes e bastariam para cobrir o consumo de mais de cem anos. Para os diversos mercados dispersos no mundo, a produção é muito importante, porém, mais ainda o são as reservas.

É essencial observar-se a diferença de comportamento dos países que formaram a coalizão na primeira Guerra do Golfo e suas atitudes na atual crise. Também, é de primordial motivo de análise, a reação da ONU entre o primeiro e o segundo conflito. ■

Pensando os fundamentos da ÉTICA

Tiago Adão Lara
Professor em
Filosofia

O ser humano é um ser ético. Implica isso afirmar que ele, à diferença dos outros seres da natureza, é senhor de dar rumo à própria maneira de existir, de situar-se no universo; torna-se, justamente por isso, imputável, ou seja, pode ser questionado a respeito da própria maneira de ser e agir; torna-se responsável, capaz de dar uma resposta; urgido a dá-la.

A imputabilidade e a responsabilidade, que todos admitimos, tranquilamente, no corriqueiro da vida, apontam para a aceitação, da parte de todos, de que a liberdade de escolha está dentro de um horizonte de justificativas. Não é admitido o capricho. Agiste, assim, baseado em quê, por quê?

Está colocada a questão: **Ética e seus fundamentos**, ou, dizendo de outra maneira, quais são os critérios éticos nos quais se apóia determinado comportamento humano? A questão não se coloca para os outros seres vivos. Não se pergunta a uma árvore que fere os olhos de alguém, com os seus ramos, por que agiu assim. Não se pergunta ao cão, por que mordeu o passageiro inocente. Mordeu e pronto. Se houver perguntas a fazer, respostas a cobrar, responsabilidade a aferir, estas dizem respeito ao dono da árvore ou do cão.

A Ética dimensiona-se com a racionalidade. Temos de dar *razões*, justificativas da nossa maneira de ser e de agir.

Por muito tempo, na História da Humanidade, as perspectivas éticas apoiavam-se na experiência religi-

osa. Religião e moral andavam juntas. Princípios éticos eram princípios que brotavam da experiência religiosa e que fundamentavam códigos morais, que permitiram o surgir de convivências humanas plausíveis, possibilitaram o cultivo dos costumes, o avançar da convivência civilizada, com todas as ambigüidades inerentes às construções ou produções humanas.

Com o surgir da Filosofia e da Ciência e com o processo de secularização em ato, inicialmente no Ocidente, e, a partir dele, no mundo, a fundamentação ética sob perspectiva religiosa vai perdendo a aceitação. Aliás, a fundamentação do comportamento ético em base religiosa torna-se hoje problemática, pois a experiência religiosa é historicamente variada e, para muitos, já não constitui apelo relevante. Coloca-se, então, a questão: é possível uma Ética de valor universal?

Não é viável desenhar, aqui, um panorama abrangente do que acontece, em plano de reflexão, sobre a Ética, no mundo de hoje. Em vista disso, aprobe-me apresentar, em linhas gerais, o pensamento de Jürgen Habermas, como exemplo do que se pode pretender.

Habermas não abre mão de uma justificativa raci-





Louis-Léopold Boilly,
Etudes de 35 têtes
d'expressions,
óleo sobre madeira,
19 x 25 cm

onal como fundamento de uma Ética de valor universal. Não lhe parece que a morte da Metafísica, decretada por grande parte do pensamento contemporâneo, feche caminho para tal empreendimento. Esforça-se por encontrar na imanência da linguagem humana, nas condições *a priori* que a tornam possível, a base para tal justificativa.

Afirma ele que os *atos de fala* avançam presunções de caráter necessitante e universal, sem a aceitação das quais, a ação comunicativa humana torna-se impensável, impossível. Antes de tudo, os falantes têm de presumir que o ato de fala satisfaça à exigência de inteligibilidade. Como pensar a comunicação pela fala, se *a priori* não se aceita o compromisso dos falantes com a inteligibilidade a gerar? Nos atos de fala referentes à natureza externa aos falantes, a presunção que se avança, inevitavelmente,

é aquela da verdade. Se afirmo que *o céu está azul*, o lastro que possibilita a comunicação é a presunção de que minha afirmação corresponda à realidade constatável pelos participantes do ato de fala. Nos atos de fala referentes aos relacionamentos entre os próprios falantes, é de que os atos a respeito obedecem a uma normatividade como critérios de avaliação ética. E nos atos de fala que tentam expressar a natureza interna dos falantes, seus pensamentos, seus sentimentos, suas vontades, a presunção que se avança é aquela da veracidade.

Não há para o ser humano como viver humanamente, sem conviver. E não há convivência sem presunção de um medium lingüístico, constitutivamente entretecido por relações que avançam compromisso de aceitação de normas *a priori* de convivência, que é conversação. ■

Difundir a cultura em nosso país, mais do que uma rotina do nosso Clube de Aeronáutica e dos colaboradores da nossa Revista aeronáutica é uma obrigação cidadã.

Dedicamos esta Seção do nosso veículo de comunicação para que nossos amigos divulguem as obras literárias que tenham marcado indelevelmente os seus sentimentos, para estender a outros tantos, nossos leitores, o encanto que lhes trará uma boa leitura.

Nesta primeira coluna, o proponente da leitura exporá a sua opinião a respeito de duas obras: uma sobre o mundo aeronáutico e a outra de interesse geral e, em seguida, fará um breve resumo do seu conteúdo.

Na coluna seguinte – LIVROS DO INCAER – publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados constituem-se em obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.



Livros que Amei

Minha preferência recai em dois livros que já guardam antigas poeiras, porém permanecem essenciais para o entendimento do mundo.

Quando vemos as atuais maravilhas da biogenética e, nitidamente, deparamo-nos com as possibilidades futuras, reporto-me ao sucesso literário da década de trinta: ADMIRÁVEL MUNDO NOVO – Aldous Huxley – autor inglês.

Estamos no ano 632, depois de Ford (o da linha de produção). Um momento sonhado pelos totalitaristas. O frio mundo da organização. A Ciência usada para implantar o terror e o condicionamento do homem. O amor está proibido, o sexo estimulado. A reprodução acontece em laboratórios, atendendo aos requisitos da planificação. Zenda precisa de 5.000 homens de 1,40 m, com baixo nível de aspiração social, condicionados a viver em ambiente insalubre, com fortes odores de metano. Futuramente, serão destinados a fazer a limpeza das ramificações estreitas das galerias de esgoto. O laboratório de reprodução humana providencia óvulos com aquelas características que se desenvolverão em ambiente de baixo nível de oxigênio. Quando surgirem, as crianças serão encaminhadas para o centro de crescimento, onde

viverão em um ambiente com descargas periódicas de metano a 2%. A cada descarga serão recompensadas com doces e refrigerantes.

Aí está o processo de seleção genética e condicionamento humano. Muito semelhante ao que acontece na reprodução bovina.

Muito antes do ano Ford previsto, já nos encontramos diante da dicotomia: Ciência x Ética. Discussão que está no dia a dia da sociedade e até mesmo no Congresso Nacional.

Podemos ou não utilizar os embriões humanos?

Todavia o autor não limita as possibilidades. Naquele mundo são mantidas algumas reservas de selvagens, reproduzindo-se livremente – uma reserva psicogenética.

Aguçamos a curiosidade do leitor. Saboreiem o Admirável Mundo Novo.

Outro livro essencial e que causa controvérsias, desde seu lançamento em 1859, é ORIGEM DAS ESPÉCIES – Charles Darwin – autor inglês. Nome comercial para o que inicialmente se chamava: *Da Origem das Espécies por meio da Seleção Natural, ou a Preservação das Raças Favorecidas na Luta pela Vida*.

É conhecida a viagem que Darwin fez no veleiro Beagle. Quando passou pelo Brasil, fez observações sobre a fauna, a



PASQUAL ANTONIO DE MENDONÇA

*Coronel Aviador R1
Membro do corpo docente da ESG.
Autor do livro
“Madrugada e Confusão”.*

flora e os costumes brasileiros. Todavia, foi ao visitar o Arquipélago de Galápagos, ambiente de paz da natureza e dos animais (ausência de predadores), que teve o *insight* para sua teoria da evolução.

Os princípios fundamentais da teoria são expostos nos primeiros capítulos do livro. Darwin ficou temeroso pelo impacto que seus escritos teriam na conservadora sociedade britânica, relutou na divulgação deles, por mais de vinte anos, e só o fez premido pelo fato de outro cientista, Alfred Russel Wallace, que realizou estudos no Arquipélago Malaio, ter chegado às mesmas conclusões.

A obra de Darwin colocou o universo dos seres vivos dentro dos domínios da lei natural e retornou, já em tempos modernos, à dicotomia Ciência x Religião. Confronta-se o texto bíblico da criação com a nova idéia da evolução.

À consideração dos leitores trouxemos dois livros polêmicos. Vão certamente nos ajudar a exercitar os neurônios nestes tempos em que 30 milhões de brasileiros votam nos personagens de um fútil programa de televisão. ■

Publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados são obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.

LIVROS DO INCAER

Apraz-se o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica em apresentar o quarto volume da *Série História Geral da Aeronáutica Brasileira*.

Para narrar essa empolgante aventura, em vibrante e cristalina mensagem jornalística, e com lógica organização, no tempo e no espaço, o INCAER reuniu uma equipe do mais alto nível.

Guiados por esses especialistas, os leitores reviverão a saga da Aeronáutica brasileira; conhecerão seus protagonistas; entenderão seus ideais; poderão melhor avaliar seus atos; e acompanharão a evolução da Aviação e a trajetória de seus principais expoentes.

Foram inventariados dez anos de lutas, transformações e conquistas da Aviação brasileira, no período compreendido entre os anos de 1946 e 1956.

Podemos citar, logo no início do período, o notável desenvolvimento experimentado por nossa Aviação Civil. As razões principais foram o grande número de empresas de transporte aéreo criadas devido à facilidade de aquisição de aeronaves C-47, de uso militar, que passaram a ser denominados de DC-3 na Aviação Comercial.

O Correio Aéreo Nacional (CAN), originado do Correio Aéreo Militar e do Correio Aéreo Naval, recebeu uma considerável quantidade de aviões C-47. Com a inserção dessas aeronaves, suas Linhas foram muito ampliadas, acarretando um for-

te progresso no interior do país.

Os Serviços de Proteção ao Voo e de Meteorologia também tiveram enorme desenvolvimento, graças aos muitos cursos que foram criados pela Diretoria de Rotas Aéreas, aproveitando técnicos que muito aprenderam e praticaram nas Bases Aéreas do Nordeste, durante a Segunda Guerra Mundial.

Observou-se, ainda, uma considerável elevação do nível técnico, organizacional e operacional dos militares que passaram a compor os efetivos de nossas Unidades Aéreas, isto em razão dos conhecimentos hauridos nos cursos ministrados no *United States-Brazil Aviation Training Unit (USBATU)*; e pelo efetivo do 1º Grupo de Aviação de Caça que, regressando da Itália, trouxe toda a experiência adquirida da estrutura e do emprego atualizado de Unidade Aérea de Combate, por haver estado incorporado nas operações das Unidades Aéreas norte-americanas.

Várias Unidades da Força Aérea foram equipadas com moderno material aéreo para a época. Dentre elas, podemos citar: os P-47, em Santa Cruz; os P-40, em Porto Alegre; os A-20 em Cumbica; os B-25 no 3º GBM, no Galeão e nas Bases Aéreas do Nordeste; os PV-1 e PV-2, em Recife; e os Catalina PBY, em Belém e no Galeão.

Um especial destaque é dado à criação do Centro Técnico de Aeronáutica e ao Instituto Tecnológico de Aeronáutica e ao seu criador, pela excelência da qualidade do ensino, o alto nível de seus professores e de seus formandos.

Em face da grande expan-

são e importância das Linhas do CAN, foi criado, em junho de 1951, o Comando de Transporte Aéreo (COMTA). Nesse mesmo ano foi criado o Centro de Treinamento de Quadrimotores, equipado com aeronaves B-17, algumas adaptadas para missão de Busca e Salvamento e outros para Reconhecimento Aerofotogramétrico.

O Ministério da Aeronáutica, no final de 1951, adquiriu 70 aviões a jato *Gloster Meteor*, TF-7 e TF-8, sendo os últimos recebidos em 1953. A Aviação Comercial somente passou a utilizar aeronaves a reação a partir de 1963.

A capa deste quarto volume procura, assim, homenagear as contribuições históricas relativas ao *Gloster Meteor*, situando-o em céus brasileiros de azul muito constante, com algumas nuvens *cumulus* e *cirrus*, que lhe são mais peculiares. Como fundo e base, foi colocado o mapa do Brasil com as Linhas do CAN nacionais e internacionais, da época.

Destaca-se, também, nesse período de 1946 a 1956, a criação de Parques, Hospitais e outros órgãos importantes, além da Esquadrilha da Fumaça, no período considerado neste trabalho.

Assim, acreditamos, teremos, mais uma vez, contribuído para a melhor compreensão do que somos hoje e do que podemos projetar para a construção de um futuro promissor, a superar constantemente um passado pujante e grandioso que, ao final desta atraente jornada, teremos colocado nas mãos daqueles que se interessam pela Aeronáutica brasileira. ■



HUMOR

Demonstra

O fato abaixo narrado é real e ocorreu na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica – EAOAR – em sua antiga sede na Base Aérea de São Paulo (Cumbica), durante o curso da Turma 1-54. Na época, havia dois cursos por ano, um, no primeiro, e outro, no segundo semestre. As turmas eram identificadas pelo numeral um ou dois seguido dos dois últimos numerais do ano.

O título da aula era *Briefing de Equipagem de Combate – Demonstração*.

Com o auditório lotado, inclusive com a presença de vários Instrutores, foi iniciada a aula. Após a verificação de presença dos alunos, o Instrutor, Cap. PEREIRA SOBRINHO, iniciou sua apresentação. Enfatizou que o *briefing* era um componente importante da missão, pois era nele que as equipagens tomavam conhecimento da missão e de seus detalhes. Informou que o *briefing* poderia ser completo ou sumário, dependendo da missão. No caso, seria apresentado um *briefing* completo. Após concluir sua aula, cheia de detalhes, apontou a presença de alguns militares no auditório, vestidos de macacão de vôo, simulando uma equipagem de avião B-25. Informou que, em seguida, seria feita a apresentação de um *briefing* completo para uma missão de bombardeio, atribuída a um Esquadrão de B-25.

Ao abrir a cortina do palco, lá estava um simulacro de uma sala de *briefing* com o *mapa de situação*, que abrangia todo o *País Vermelho*, onde se destacavam a *linha de contato* das forças terrestres do *País Azul* e do *País Vermelho* que estavam em guerra. Havia também um quadro com a escala das tripulações para a missão, o quadro horário e alguns Oficiais Instrutores, que simulavam as funções de Oficial de Operações, de Informações, de Material, de Pessoal e de Médico do Esquadrão, identificados por um enorme crachá com as inscrições: A-3, A-2, A-4, A-1 e MÉDICO.

O Oficial de Operações fez a chamada das equipagens escaladas para a missão, inclusive a equipagem reserva, chamada essa que era respondida pelos membros vestidos de macacão. Em seguida, promoveu o acerto dos relógios, dizendo: – “*Faltam 20 se-*

gundos para as 9 horas, ... 15... 10... 5, 4, 3, 2, 1, são 9 horas.” Como por encanto, abriu-se uma porta que dava para o palco e, por ela, entrou o Comandante do Esquadrão. Imediatamente, o Oficial de Operações deu a clássica ordem: – “*Esquadrão, Sentido!*” Imediatamente, os pseudo membros da equipagem se levantaram, bem como a maioria dos oficiais-alunos, que nada tinham a ver com o Esquadrão.

O Comandante, após dizer “à vontade”, disse sobre a importância da missão, pois os alvos eram, todos, importantes entroncamentos ferroviários que, se destruídos ou pesadamente danificados, dificultariam, sobretudo, o transporte de tropas e de materiais do inimigo para a zona de combate. Pediu ao Oficial de Operações que conduzisse o *briefing*. Este passou a palavra ao Oficial de Informações, o qual transmitiu as últimas informações sobre o inimigo, informações essas que poderiam afetar o sucesso da missão. Mostrou a localização das Bases, onde estavam sediadas as Unidades de Caça inimigas, tipo e quantidade de aviões em cada uma e táticas usadas pelas caças inimigas. Mostrou, no mapa, a localização das baterias anti-aéreas inimigas e suas características de calibre, intensidade e de precisão. Deu instruções sobre como proceder em caso de o avião ser atingido e a tripulação ter de abandoná-lo em vôo: saltar de pára-quedas, ao chegar no solo, enterrá-lo, esconder-se durante o dia e só se locomover à noite. Citou cidades onde havia elementos de contato para auxiliar a fuga: numa delas era o sacristão, que morava atrás da igreja; em outra era uma dançarina de um cabaré, projetando as respectivas fotografias. Forneceu a senha para estabelecer o contato. Recomendou que, ao término do *briefing*, cada um deixasse no respectivo escaninho carteira de identidade, fotos, aliança, relógio ou qualquer objeto que pudesse fornecer informações úteis ao inimigo.

O Oficial de Operações retomou a palavra e informou os horários de término do *briefing*, de guarnecer, de partida dos motores, de início do táxi e de decolagem. Mostrou, no mapa, a rota a ser seguida, o ponto de encontro com os aviões de caça que iriam escoltá-

José de Carvalho
Cel. Av. Ref.



ção de “Briefing”

los; o rumo de aproximação para cada alvo (principal, secundário e de última instância), o rumo de ataque, as manobras a serem executadas após o lançamento das bombas, o ponto de reagrupamento e a rota de retorno à Base.

O Oficial de Material informou a quantidade de combustível, a quantidade e os tipos de bombas carregadas nos aviões e a quantidade de munição para cada metralhadora. Recomendou aos pilotos *poupar* os freios durante o táxi, pois havia escassez de sobressalentes para eles.

O Oficial de Pessoal informou sobre o tipo de lanche existente a bordo; disse ainda que, no regresso, a correspondência já deveria ter chegado e que, à noite, haveria a projeção de um filme famoso.

O Médico mostrou, no mapa, as áreas onde, segundo informações, havia surto de Malária. Informou que, nos respectivos escaninhos, havia um vidro com comprimidos de Aralém, remédio preventivo contra a doença, que cada um deveria tomar um comprimido antes da decolagem e, em caso de abandono do avião, tomar três comprimidos por dia.

O Comandante proferiu palavras de incentivo à tripulação, reiterando a importância da missão para o desfecho vitorioso da guerra. Desejou êxito e se despediu. Novamente, houve a ordem de “Esquadrão, Sentido” e, novamente, levantaram-se os *membros de equipagens* e vários oficiais-alunos. Parece ser um impulso automático os *milicos* se levantarem ao ouvir a ordem de *Sentido*.

O Instrutor retomou a palavra e discorreu sobre o que havia sido demonstrado no *briefing*, chamando a atenção para alguns pontos importantes. Ao término de sua apresentação, fez a clássica pergunta: – “Alguém tem alguma dúvida?”

Eis que levanta a mão um aluno, capitão intendente, já famoso na turma, por suas oportunas e constantes intervenções humorísticas. O Instrutor então perguntou: – “Qual é a sua dúvida?” Ele então respondeu: – “Na verdade, eu não tenho dúvida; eu só não entendi por que o Oficial de Operações, no início do *briefing*, mandou todos acertarem os relógios e, depois, o Oficial de Informações disse para todos deixarem os relógios nos respectivos escaninhos!”

As gargalhadas tiveram a duração de cerca de três minutos! ■

Ilustração Ivo Batalha
Cel. Av. R1







CARREGAR TODO ESSE PESO É UM PRAZER

Em 2004, quase 600 mil toneladas passaram pelos 32 terminais de logística de carga brasileiros. Um crescimento de 27,6% em relação ao ano anterior. Nunca se exportou tanto no Brasil por via aérea.

Os aeroportos brasileiros estavam preparados para atender à demanda. A Infraero disponibilizou a infra-estrutura necessária para os exportadores e importadores brasileiros crescerem e dar vazão à produção industrial.

Em 2005, a economia brasileira continuará a crescer e os empresários continuarão a contar com a eficiência e a rapidez do transporte aéreo.

 **INFRAERO**
cargo

O Brasil
passa por aqui

 **BRASIL**
UM PAÍS DE TODOS
GOVERNO FEDERAL