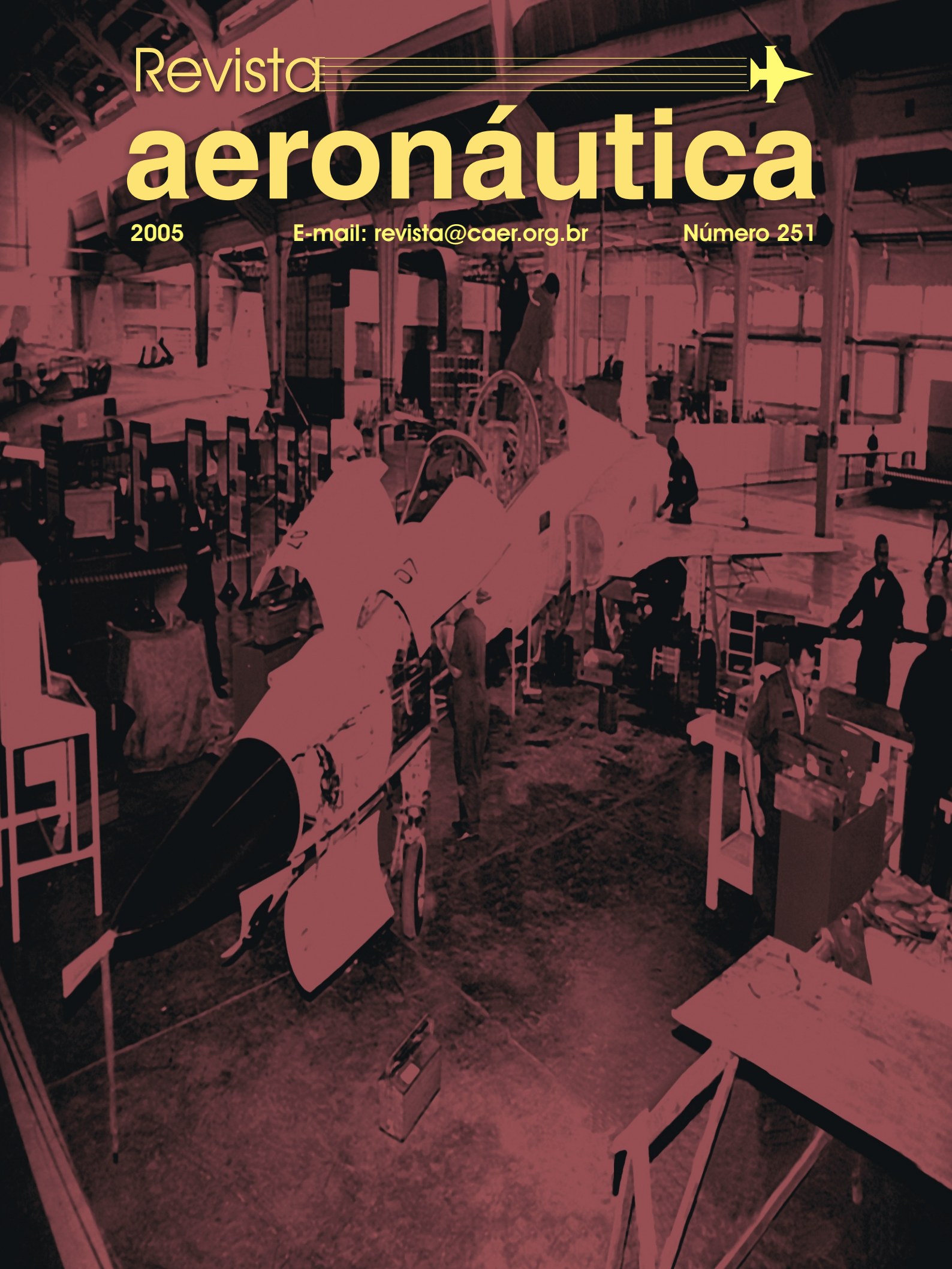


# Revista aeronáutica

2005

E-mail: [revista@caer.org.br](mailto:revista@caer.org.br)

Número 251







# Expediente

Revista   
**aeronáutica**

jul./ago. 2005

**251**

revista@caer.org.br

## Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

### Presidente:

Ten.-Brig.-do-Ar 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:

#### Jurídico:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

#### Social:

Ten.-Cel.-Int. R1 José Pinto Cabral

#### Cultural:

Cel.-Av. R1 Araken Hipólito da Costa

#### Administrativo:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

#### Financeiro:

Cel.-Int. R1 Marco Antônio Pereira Nogueira

#### Patrimonial:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

#### Aerodesportivo:

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

#### Beneficente:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

#### Assessoria de Comunicação Social:

Cel.-Av. R1 Luís Mauro Ferreira Gomes

#### Assessoria de Informática:

Cel.-Av. Ref. Hartman Rudi Gohn

### SUPERINTENDÊNCIAS:

#### Sede Social:

Brig. Ref. Cesar de Barros Perlingeiro

#### Sede da Barra da Tijuca:

Brig.-Eng. R1 Edison Martins

#### Sede Lacustre:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

#### Secretaria Geral:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

#### CHICAER:

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

### Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ  
CEP 20021-200 • Tel: (21) 2210-3212 • Fax: 2220-8444

### Expediente do CAER:

Dias: 3ª a 6ª feira • Horário: 9h às 12h e de 13h às 17h

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

### Editoração Eletrônica:

Kátia Regina Fonseca

### Revisão:

Dirce Brízida

### Conselho Editorial:

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departamento 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. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

# Editorial



*"A verdade é para ser vivida"*. Esse foi o projeto filosófico ensinado por Sócrates (469-339 a.C.). Nesse princípio, o filósofo deixa transparecer sua discordância dos princípios paralelamente disseminados pelos sofistas, filósofos que, ao contrário, afirmavam ser a verdade relativa. Ensinavam, ainda, a *"arte política"*, retórica como discurso forte para persuadir o outro.

A busca da verdade, cerne da filosofia, terá seu aprofundamento em Platão (427-347 a.C.) e em Aristóteles (384-322 a.C.), originando as bases da filosofia antiga e, ao mesmo tempo, perene.

A teologia cristã, por sua vez, acentua que Cristo não é uma verdade entre outras, mas a única estrada, *"o caminho, a verdade e a vida"*. Unindo fé e razão, Santo Tomás de Aquino (1225-1274) propôs que a razão pode ordenar logicamente as verdades reveladas, fundamentando a ética cristã. A civilização ocidental erigiu seus fundamentos axiológicos na filosofia perene e nos valores cristãos, trazendo um sentido existencial às sociedades e nações.

Na modernidade, a partir de Descartes (1596-1650), começa um ciclo de mudanças no pensamento humano, desembocando no *"relativismo"* de nossos dias, em que as verdades são aquelas da *"exigência do momento"*, caracterizado pelo *"vale-tudo"*, maneira cômoda de justificar erros e interesses próprios.

Em decorrência, instala-se a banalização dos atos humanos, o que retira, aos poucos, a importância dos valores espirituais e morais em detrimento da competitividade, da sobrevivência, enfim, da superação do outro.

Constatamos uma inversão conceitual: quem escreve um livro, não significa que seja um escritor; quem vence uma eleição, não significa que seja um político; quem usa farda, não significa que seja um militar, quem vive junto a outra pessoa, não significa que esteja em matrimônio... Assim, em um mundo banalizado, nivelam-se as vulgaridades e perde-se a preocupação com o próximo e o compromisso com a ética, invertendo-se o sentido da existência das sociedades, que é a plena realização do bem-comum.

Hoje, em nosso País, partidos políticos apresentam seus objetivos como se fossem a garantia da justiça social e da ética. No entanto, seus princípios fundamentais são alicerçados no materialismo, cujos objetivos reais são a preservação dos bens materiais e a perpetuação no poder. Trata-se da banalização do pensamento político, reduzindo-se os interesses nacionais e humanos a interesses partidários e pessoais.

Para sanar tais desatinos, não basta uma reforma política, mas, sobretudo, uma análise e uma revisão dos princípios fundamentais partidários. Caso contrário, absurdos de diversos matizes continuarão a mostrar-se erroneamente como meios à consecução do bem-comum: luta armada, corrupção, argumentos falaciosos para sustentar que *"os fins justificam os meios"*, uma pretensa e futura justiça social...

Como consequência de tal perda de valores, as pessoas acabam sendo diretamente afetadas, o que inibe a reciprocidade de ações e afasta-as da participação social e política, pela falsa idéia de que *"os problemas do país são de responsabilidade apenas do governo"*.

Para fazer frente a isso, é preciso investigar que princípios fundamentais partidários se convertem em lixos ideológicos, tanto de *"esquerda"* quanto de *"direita"*. Combatê-los de modo sistemático é uma exigência para que se exerça uma política estruturada nas razões filosóficas direcionadas à verdade e aos axiomas espirituais revelados. Porque a verdade não é um ornamento da inteligência, mas uma realidade para ser vivida.

A *Revista aeronáutica*, ao longo dos seus quarenta e seis anos, sempre trouxe à tona artigos que revelam seus pensamentos, suas realizações e suas histórias, lições disseminadas não só na Família Aeronáutica, mas, também, na sociedade brasileira, por meio de sua participação no desenvolvimento nacional.

Araken Hipólito da Costa  
Cel.-Av. R1



**3 Homenagem  
Dia do Soldado**  
*Testamento de Luís Alves de Lima,  
o Duque de Caxias*

**Palavras  
do Presidente** **4**  
*A hora dos "Caras-Limpas"*  
*Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota*

**6 Eventos Marcantes**  
*Clube de Aeronáutica completa 59 anos*  
*J. Marcos Montebello - Jornalista*

**Ensaio** **8**  
*A Força Aérea Brasileira  
Sua Estratégia de Emprego*  
*Ten.-Brig.-do-Ar Murillo Santos (In Memoriam)*

**10 Análise Operacional**  
*Brasil Novo*  
*Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Marcio N. A. Moreira*

**Homenagem** **13**  
*Brig.-do-Ar João Eduardo Magalhães Motta*  
*A Redação*

**14 Cenário Internacional**  
*China-Brasil: uma Promissora  
Parceria Estratégica*  
*Manuel Cambeses Júnior - Cel.-Av. R1*

**Controvérsia** **16**  
*O Militar na Floresta*  
*Paulo Coelho - Escritor*

**18 Solenidade**  
*Espadim: Turma RAZAK*  
*Corpo de Cadetes da Aeronáutica*

**Odisséia** **20**  
*A Primeira Volta ao Mundo de  
um C-130 da FAB*  
*Fernando Hippolyto da Costa - Cel.-Av. Ref.*

**24 Casos Inusitados**  
*Raio-Farol*  
*Brig.-do-Ar R1 Luiz Carlos Picorelli Figueiredo*

**Memorial** **27**  
*Há 45 anos...*  
*A Redação*

**28 Nossa História**  
*Criação do Ministério da Aeronáutica*  
*João Vieira de Sousa - Cel.-Av. Ref.*

**Exemplo Vivido** **31**  
*Uma Façanha de Ouro*  
*NAVAMAER - Nascimento - 1966*  
*Carlos Alberto Ribeiro Sanchez - Cel.-Int. R1*

**32 Primórdios**  
*Jubileu de Diamante: Semana da Asa  
completa seus 70 anos*  
*Aloisio Quadros - Pesquisador*

**Teologia** **34**  
*O Darwinismo e a Fé Cristã*  
*Estevão Bettencourt - Teólogo*

**36 Medicina & Saúde**  
*Colesterol: o que é importante saber a respeito*  
*Maj.-Brig.-Méd. R1 Dr. Ricardo Luiz de G. Germano*

**Análise  
Comportamental** **38**  
*Loucura - Doença do Cérebro*  
*Josué de Castro - Médico e Professor*

**40 Pesquisa &  
Desenvolvimento**  
*Investimento em Cultura*  
*Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Celso Resende Neves*

**História da  
Aviação de Caça** **42**  
*Le Trophée (O Troféu)*  
*Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Ronald Eduardo Jaeckel*

**45 Humor**  
*A Biblioteca Mal Assombrada*  
*Jonas Alves Corrêa - Cel.-Av. R1*

**Literatura** **46**  
*Cuidando dos seus Livros*  
*Livros do INCAER*

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

# O Duque de Caxias



## Testamento de Luís Alves de Lima

“ Eu, Luiz Alves de Lima, Duque de Caxias, achando-me com saúde, e em meu perfeito juízo, ordeno o meu testamento da maneira seguinte. Sou católico Romano, nesta fé tenho vivido, e pretendo morrer. Sou natural do Rio de Janeiro, e batizado na Freguesia de Inhomirim; filho legítimo do falecido Marechal Francisco de Lima e Silva e de sua legítima mulher dona Mariana Cândida Bello de Lima, também já falecida. Fui casado à face da Igreja com a virtuosa dona Anna Luísa Carneiro Vianna de Lima, Duquesa de Caxias, já falecida, de cujo matrimônio, restam-me duas filhas que são Luísa e Anna, as quais se acham casadas; a primeira, com Francisco Nicolau Carneiro Nogueira da Gama e a segunda com Manuel Carneiro da Silva, as quais são as minhas legítimas herdeiras. Declaro que nomeio meus testamenteiros, em primeiro lugar, a meu genro Francisco Nicolau, em segundo, a meu genro Manoel Carneiro, e em terceiro a meu irmão e amigo Visconde de Tocantins e lhes rogo que aceitem esta testamentaria da qual, só darão conta no fim de dois anos. Recomendando a estes que quero que o meu enterro seja feito sem pompa alguma e só como, Irmão da Cruz dos Militares, no grau que ali tenho, dispensando o Estado da Casa Imperial, que se costuma a mandar aos que exercem o cargo que tenho. Não desejo mesmo que se façam convites para o meu enterro porque os meus amigos que me quiserem fazer esse favor, não precisam dessa formalidade e muito menos consintam os meus filhos que eu seja embalsamado. Logo que eu falecer deve o meu testamenteiro fazer saber ao Quartel General e ao Ministro da Guerra que dispenso as honras fúnebres que me pertencem como Marechal do Exército e *que só desejo que me mandem seis soldados escolhidos dos mais antigos e de melhor conduta dos Corpos da Guarnição para pegar das argolas do meu caixão, a cada um dos quais o meu testamenteiro, no fim do enterro, dará 30\$000 de gratificação.* Declaro que deixo ao meu criado Luiz Alves quatrocentos mil réis e toda roupa do meu uso. Deixo ao meu am.<sup>o</sup> e companheiro de trabalhos João de Souza da Fonseca Costa, como sinal de lembrança, todas as minhas armas, inclusive a espada com que comandeí 6 vezes em campanhas, o cavalo da minha montaria arreado com os arreios melhores que eu tiver na ocasião da minha morte. Deixo à minha irmã, a Baronesa de Suruhy, as minhas condecorações de brilhantes da ordem de Pedro 1.<sup>o</sup>, como sinal de lembrança, e a meu irmão, o Visconde de Tocantins, um candieiro de prata, que era de meu pai. Deixo o meu relógio de ouro com a competente corrente ao Capitão Salustiano de Barros Albuquerque que tenha como lembrança pela lealdade com que tem me servido como amanuense. Deixo à minha afilhada Anna Eulália de Noronha, casada com o Capitão Noronha, dois contos de réis. Cumpridas essas disposições, que deverão sair da minha terça, tudo o que possuo, será repartido com as minhas duas filhas Anna e Luísa, acima declaradas. E mais nada tenho a dispor, dou por fim o meu testamento, rogando às Justiças do País, que a façam cumprir por ser esta a minha última vontade, escrita por mim e assinado. Rio de Janeiro, 23 de abril de 1874.

DUQUE DE CAXIAS. ”







# Palavras do

## A hora dos

Neste instante, em que o Estado e a Nação brasileiros vivem a maior tragédia política de sua História, urge que se mobilize a Família Castrense, com seus membros fardados e os à paisana, como parcela do segmento que ainda existe de digno neste País, para liderar, mais uma vez, um grande movimento, **democrático**, de indignação da maioria silenciosa da sociedade nacional, para exigir uma punição exemplar de todos os culpados dos ilícitos praticados.

Paralelamente, os militares, ignorados pelo Governo e por parcela revanchista dos políticos, têm seus orçamentos e salários aviltados à dimensão da catástrofe, enquanto que Judiciário e Legislativo refestelam-se com o dinheiro do mesmo erário, mercê de suas prerrogativas auto-assistenciais. O mesmo acontece com alguns apaniguados do Executivo, por meio dos numerosos e faraônicos cargos em comissão e das milionárias indenizações aos “injustiçados políticos”, muitos dos quais (ainda não satisfeitos) resolveram chafurdar no dinheiro público, agora denunciados a toda a Nação.

Quem faz a lei, sempre pode mais. Este o absurdo em que estamos vivendo neste País. Corrupção, corrupção e corrupção – de todos os tipos e em todos os níveis!

Que Deus tenha piedade do Brasil!

A responsabilidade central por essa tragédia é, sem dúvida, do Dirigente nacional maior. Sabemos todos que o Comandante pode delegar autoridade, mas nunca, responsabilidade.

A tragicomédia em que se transformou o nômade comportamento do de-

sesperado Presidente, em aparente propaganda eleitoral pelo País, agride a Lei e a liturgia do cargo que ocupa.

Tal comportamento, com o qual insiste em ignorar ser o centro do espetáculo, lembra o esforço da avestruz, quando esconde a cabeça para fugir da realidade.

O que começou com a condescendência popular, transformou-se em repúdio coletivo dos cidadãos sérios que se recusam a ser espectadores coniventes com essa grotesca pantomima.

Tudo, muito patético e desolador!

De costas para o seu partido agonizante, rejeitado pelos demais componentes da ex-base aliada e fugindo ao contato com os antigos **companheiros**, que diz terem-no traído, o Presidente não dispõe mais do mínimo de sustentação política para continuar a gerir o País. Aconteça o que acontecer, daqui para frente, faltar-lhe-á o necessário respaldo popular para continuar atuando como Chefe da Nação.

Em suas longas falas, de improviso, tem invocado a história de ex-presidentes que tiveram seus mandatos interrompidos: os que se suicidaram, os que foram cassados, os que foram depostos e os que renunciaram. Ironicamente, prenuncia-se, agora, uma forma inédita – a do **auto-impedimento** do Presi-

dente, que esgota a autoridade de governante com seus discursos demagógicos, enquanto o País continua a vida normal, ignorando sua presença inócua.

Só faltará, agora, alguém para apagar a luz!





# Presidente

## “CARAS-LIMPAS”

Por outro lado, sempre com enorme preocupação com os regulamentos e, ainda, sob os constantes efeitos do reflexo condicionado do rigor da disciplina, o segmento militar, apesar de obter os mais elevados índices de credibi-

lidade nas pesquisas de opinião, sempre se retrai em nome de uma falsa ética, sendo aliado para um autêntico ostracismo social, esquivando-se de participar do processo político apartidário.

Eis que é chegado o momento de livrar-se dessa verdadeira mordida psicológica, também, não se deixando mais acuar pelas cíclicas reportagens depreciativas, sobre a época dos “governos decentes” deste País, encomendadas à **imprensa majoritária** com o dinheiro dos “Marcos Valérios” e de favorecidos empréstimos de instituições oficiais, e organizadas pelos mesmos elementos comprometidos com os roubos e falcaturas, agora, tornados públicos.

Infelizmente, desta vez, não se poderá contar com os **“caras-pintadas”** chapas brancas que, recentemente, saíram às ruas para justificar as acusações contra o Governo, nem com a mídia mercenária dominante, detentora maior dos recursos públicos alocados a generosas contas de corrompidas agências de publicidade, porque todos estariam a serviço desse próprio Governo, num movimento orquestrado para desviar a atenção do Povo, escondendo, atrás de um “biombo virtual”, a dimensão e os legítimos culpados desse **terremoto** nacional.

Não se iludam, entretanto,

tais segmentos indignos da confiança da Sociedade, porque ela está vigilante e não admitirá qualquer desvio de rumo das investigações que estão sendo levadas a efeito pelas autoridades que deverão atribuir-lhes o máximo rigor, pois que, também, estarão em defesa do brio de suas próprias Casas ofendidas.

Assim, a união da Família Militar, agora, é mais importante do que nunca, para se fazer presente, por meio de uma decidida e democrática participação no jogo político apartidário, em nome do respeito e da influência sadia que sempre gozou junto ao Povo desta Terra, desta vez incorporada à maioria silenciosa da Nação, organizada no movimento dos **“caras-limpas”**, constituído da população digna, em todos os seus segmentos sociais.

É preciso sair, já, desse imobilismo, para exigir uma completa higiene do moribundo sistema político brasileiro, em defesa da Sociedade que, atônita, procura, em volta, quem a poderá socorrer.

Quanto mais rapidamente isso for feito, tanto mais cedo se voltará à normalidade.

A omissão não será, assim, tolerável, neste instante emergencial.

Todos os cidadãos e cidadãs, com farda ou sem farda, terão que ir à luta democrática para resgate da moralidade pública, mediante um indignado protesto popular, não dos “caras-pintadas cooptados”, porque, agora, é a hora dos **“caras-limpas”** deste Brasil de todos nós! ■

*Ten. - Brig.-do- Ar Ivan Frota  
Presidente*





# Clube de Aeronáutico



J. Marcos Montebello  
Jornalista

**N**o dia 5 de agosto de 2005, às 21h 30, realizou-se, no Salão Nobre da Sede Social do CAER, o Baile comemorativo ao quinquagésimo nono Aniversário do Clube.

Em noite de raro esplendor, como se, propositalmente, houvesse sido reservada para uma comemoração de tal importância, o evento ocorreu com magnífica beleza e satisfação para todos os

presentes. Incluíam-se, entre os participantes, o Presidente do Conselho Deliberativo do Clube e ex-Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Carlos de Almeida Baptista, além de elevado número de oficiais-generais da Aeronáutica e das Forças Armadas co-irmãs, Marinha e Exército, em conagração com inumeráveis oficiais, dos mais antigos aos mais novos, da Ativa e da Reserva da Aeronáutica.

Em um interregno da festividade, no momento em que se entoou o “Parabéns pra Você”, diante de um bolo com a insígnia do Clube de Aeronáutica, anotamos, ainda, a presença dos cadetes da Academia da Força Aérea, que participaram, garbosa e vibrantemente, do coro geral, na execução do Hino Nacional, abrihantado pela BIG BAND e CORAL TUPY, a qual, animou a festa, comandando a dança do animado público, com repertório variado, em diversificados ritmos.

Marcaram muito, naquele momento de pausa, as palavras do Presidente do Clube de Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Ivan Frota, que fez um pequeno histórico sobre a origem do Clube e abordou a difícil conjuntura política por que passa o País.

Quanto à excelente qualidade do buffet, os elogios foram a tônica geral, tanto quanto à qualidade,



# a completa 59 anos



como também, pelo gentil e ininterrupto serviço.

Para o baile de Aniversário, foi criado um visual magnífico em azul e branco com luzes fixas, bem como, com pingentes de lâmpadas, as quais, em combinação com os “spots” em tom azulado, compunham um ambiente de rara beleza, pontilhado de arranjos florais com ênfase no amarelo, acentuando a presença do Gládio Alado dourado, constante do emblema do Clube de Aeronáutica.

Da programação festiva durante o intervalo já citado, fez parte, também, uma apresentação musical “sui generis”, muito aplaudida, de um duo

composto por um violão - Valter Silva “Valter Sete Cordas” – e uma flauta – “Dudu da Flauta”, que executou partituras de linda sonoridade, que mesclaram músicas eruditas e populares, que muito agradaram aos presentes.

O evento, na sua totalidade, desde a recepção dos convidados ao som de violinos e teclado tocados por músicos postados na entrada do salão, até ao seu final, proporcionado por uma mesa de licores, bombons e doces guloseimas, ficará marcado, indelevelmente, no ânimo de todos quantos participaram da maravilhosa noite. ■



# A FORÇA AÉREA Sua estratégia

**A** indefinição conceitual entre o então Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira perdura desde 1941, quando esta foi criada como Arma independente. Tal característica, aliada à interação entre os dois, tem dificultado a identificação de uma estratégia nítida de emprego na FAB, decorrente de uma presumível Política de Defesa Nacional, que, na verdade, nunca existiu até 1996.

Entretanto, tem sido muito clara e espontânea uma estratégia tecnológica, impulsionada pelo desenvolvimento científico, isto porque, sem tal ingrediente, a Força Aérea tornar-se-ia desfalecida.

Duas assertivas têm inspirado, historicamente, todas as atividades da Aeronáutica, em especial da Força Aérea, seu braço armado: o conceito até então rígido e pouco resistente à argumentação de “*Poder Aéreo Uno e Indivisível*” e a prioridade concedida à “*Superioridade Aérea*”, ambos baseados em uma concepção idealizada de controle do espaço aéreo com propósitos definidos.

Hoje está transparente para todos que o Poder Aeroespacial Brasileiro, constituído pela Força Aérea Brasileira, pela Aviação Civil, pela Infra-estrutura Aeroespacial, pela Indústria Aeroespacial e pelo Complexo Científico-Tecnológico Aeroespacial, é uno em concepção, porém não é indivisível e, sim, articulado na execução.

A verdadeira estratégia para a Força Aérea é a que a capacite a obter o controle tanto do espaço aéreo sobrejacente ao território nacional, quanto o de qualquer outro de interesse para o desenvolvimento das operações militares.

Para o cumprimento de tal condição, há de dispor dos seguintes elementos essenciais:

1. *Um sistema de comando, controle, comunicações e inteligência (C<sup>3</sup>I)*, que é o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), dotado de meios de detecção e de alarme aéreo antecipado, visualiza-

ção, telecomunicações e de meteorologia, que equipam os esquadrões do 1º Grupo de Comunicações e Controle e os Centros Integrados de Defesa Aérea e de Controle do Espaço Aéreo (CINDACTA), bem como o já quase presente Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM).

O Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), órgão central do SISDABRA, desde o tempo de paz, exerce as funções de comando e controle das Operações de Defesa Aeroespacial, envolvendo ações de Defesa Ativa e Passiva, e que deverão estar conjugadas com a ofensiva aeroestratégica dirigida contra o Poder Nacional do inimigo. Para essas operações, a Força Aérea empregará vetores de toda ordem de defesa, que estarão associados a redes de detecção e de comunicações confiáveis;

2. *Aeronaves de Alarme Aéreo Antecipado (AEW&C)*, para garantir uma capacidade de comando, controle, comunicações e inteligência (C<sup>3</sup>I) nas áreas de atuação;

3. *Aeronaves de Defesa Aérea (DA)* capazes de voar a velocidades supersônicas e que possuam sistemas de navegação e armas evoluídos, incorporando mísseis BVR (além do alcance da visão), mísseis de combate próximo e armamento de cano (canhão), a fim de fazer face às ameaças existentes;

4. *Aeronaves de Ataque* que possuam sistemas de navegação e de armas no estado da arte,





# BRASILEIRA de emprego

Ten.-Brig.-do-Ar  
Murillo Santos  
(In Memoriam)

com armamento inteligente que possibilite realizar bombardeios precisos e com poder de destruição em diversos tipos de objetos (de instalações a tropas);

5. *Aeronaves de Combate Eletrônico* que possuam equipamentos de contramedidas eletrônicas (CME) capazes de interferir nos sensores de sistemas C<sup>3</sup>I e antiaéreos, a fim de possibilitar a execução das missões de ataque e a sobrevivência das aeronaves, assim como aeronaves ELINT para alimentar as bases de dados da OBE (Ordem de Batalha Eletrônica);

6. *Aeronaves de Patrulha* que possuam equipamentos eletrônicos capazes de detectar embarcações que se deslocam sobre e sob a superfície do mar.

7. *Aeronaves de Reconhecimento* que possuam sensores óticos, infravermelho, e outros com grande capacidade de resolução, podendo ser tripulados ou não. Todas essas aeronaves deverão ter capacidade de reabastecimento em voo e possuir dispositivos de CME para aumentar a sobrevivência nas operações aéreas, bem como os sensores de C<sup>3</sup>I deverão possuir dispositivos de contra-contramedidas eletrônicas (CCME).

É importante que se tenha em mente que para o cumprimento das operações aéreas está subentendido que a FAB tem capacidade de realizar, dentre outras, missões de: vigilância do espaço aéreo, controle e

alarme em voo, guerra eletrônica, reabastecimento em voo, reconhecimento aéreo, transporte aéreo logístico e busca e salvamento.

Pode-se então deduzir da estratégia inicial de emprego da Força Aérea Brasileira duas outras considerações, levando-se sempre em conta a importância da Logística como fator de sustentação:

## 1. Estratégia de Dissuasão

Desencorajar qualquer ação ofensiva (engajamento) do inimigo em potencial, tendo em vista a capacidade de a nação negar o uso do seu espaço aéreo, garantir a sobrevivência dos seus meios aéreos e de efetuar uma pronta-resposta aeroestratégica;

## 2. Estratégia de Projeção de Poder

Na postura de não admitir um Teatro de Operações (TO) dentro do território nacional (TN), exercer o controle do espaço aéreo em área adjacente ao TN, conduzindo e executando missões defensivas e ofensivas, tanto em proveito da Superioridade Aérea como em apoio às ações de superfície da Marinha e do Exército.

Com semelhante capacitação, a Força Aérea Brasileira estará cumprindo o previsto na Política de Defesa Nacional, consubstanciando uma “*postura estratégica dissuasória de caráter defensivo*”, própria de tempos de paz, justamente pela existência, prontidão e capacidade efetivas de seus meios aéreos. ■







Ten.-Brig.-do-Ar Ref.  
Marcio N. A. Moreira

# Bra

**H**á muitos anos, jovem ainda na década de 1950, via com olhos deslumbrados a linha de aviões no campo dos Afonsos. Naquela visão, residia o futuro, mas previa que ainda veria muita coisa mais na Aviação Militar. Afinal, apenas cinco anos após o término da Segunda Guerra Mundial, alvejado pelas notícias passadas de combates aéreos, eu via o futuro de piloto-aviador militar como o que poderia desejar no futuro próximo. Já em 1953, ao adentrar o Esquadrão de Seleção de Piloto de Caça (3º/1º GpAvCa), pude vivenciar o clima de puro entusiasmo daquele grupo de pilotos, alguns veteranos de combates na Itália, envergando macacões de voo. Agora estava integrado para sempre ao espírito de combate.

Passados os anos de reviravoltas políticas, algumas sérias, outras nem tanto, chegamos ao ano de Juscelino Kubstichek, o Presidente do Plano de Metas, aquele que procurava o desenvolvimento de 50 anos em cinco. Sucessos e erros na execução do plano não invalidaram o entusiasmo do Presidente. Procurava demonstrar que o entusiasmo nos transformaria num país desenvolvido, um Brasil Novo. E foi o que aconteceu: a nova capital começou a impulsionar o desenvolvimento para o interior do País, mormente para o Centro-Oeste. Porém, mesmo depois da implantação de Brasília, alguns bolsões de resistência ainda coexistiam em oposição ao grupo que via uma grande oportunidade de continuar o desenvolvimento do País. Foi aí que a presença da FAB veio contribuir para o desenvolvimento nacional.

Sabíamos que, na época, o controle do tráfego aéreo era, no mínimo, uma imagem de subdesenvolvimento. O único radar existente no Brasil era o radar de vigilância de aeroporto (ASR3), montado e operado na pista do Aeroporto de Congonhas. Afinal, o chamado Brasil Novo não tinha chegado à FAB. Entusiasmado um pequeno grupo de oficiais, o Ministro da Aeronáutica Márcio de Souza e Mello determinou (Mem. 005, de janeiro de 1968) a elaboração de um projeto que pudesse viabilizar a implantação de um

# Sil Novo

sistema moderno de controle de tráfego aéreo e que fosse estudada, também, a implantação de um sistema de defesa aérea.

Em 1976, oito anos depois do início dos projetos, a FAB entrava nesse Brasil Novo. Não só estava solucionado o problema do controle do tráfego aéreo da chamada “*circulação aérea geral (CAG)*”, como estava implantado e operava o sistema de controle da defesa aérea, ambos os sistemas englobando o quadrilátero que abrangia Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, uma área de  $1,5 \times 10^6$  km<sup>2</sup>, vigiando e controlando um volume considerável de espaço aéreo sobreposto à mencionada área. O espaço era vigiado inteiramente por várias estações de radares primários, secundários, meteorológicos e tridimensionais, bem como por dezenas de estações de telecomunicações e de transmissão de dados. O controle desse imenso espaço tridimensional era realizado por aeronaves de interceptação (F-5E e F-103E) diligentemente lotadas em diferentes bases aéreas ou aeródromos compartilhados. Mas o espírito de desenvolvimento fazia com que novos grupos, baseados no conhecimento adquirido pelo grupo anterior, se lançassem na implantação do que é conhecido, agora, como o SISAER II (Região Sul) e como o SISAER III (Região Nordeste). E assim foi feito. Parte do País agora estava coberta por uma rede de radares e telecomunicações que vigiava e controlava as rotas aéreas de maior movimentação de aeronaves, tanto civis como militares.

Restava resolver o problema da vigilância e do controle aéreo da Região Amazônica. Estávamos na década de 1990; urgia uma solução que abrangesse a região. Todavia, o problema era gigantesco. Não era só de enorme dimensão (mais de cinco milhões de quilômetros quadrados), como era de altíssima complexidade, porquanto envolvia estações terrenas, estações aéreas (aviões) e estações satelizadas. Anos depois, a idéia estava concretizada. Em 2005, o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) estava implantado e operando. E, praticamente, tudo foi realizado pela Força Aérea Brasileira, aquela que, com espírito

*“Fabiano”*, desbravador e conquistador, permitiu construir um Brasil Novo. E o trabalho continua. Brevemente estará operando o CINDACTA IV, que utilizará o potencial da visualização multiespectral, entre outros modos de visualização, e de todo o potencial das telecomunicações. Todavia, o problema do controle aéreo dessa imensa região continua. As regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste estão cobertas, vigiadas e visualizadas por dezenas de estações radar (radares primários, secundários, tridimensionais e meteorológicos), por dezenas de estações de telecomunicações e de transmissão de dados, bem como controladas pelas aeronaves de combate de interceptação Mirage III e F5-E. Essas aeronaves de 2ª geração cumpriram satisfatoriamente as missões para as quais foram concebidas, mas faltava ao F-5 um radar multimodo, já que o radar de tiro é insuficiente. O problema do F5 foi resolvido com a modernização completa de sua aviãoica; e o F-103? Decidida sua desativação em 2005, restava um vácuo para o cumprimento completo da defesa aérea. Com a postergação do projeto FX, a solução foi encontrada pela atual administração, com a aquisição de 12 aeronaves Mirage 2000 para a subs-







tuição dos F-103. Paulatinamente, os problemas encontram suas alternativas.

Voltemos ao problema do controle aéreo da Região Amazônica. Ainda na década de 1990, o controle aéreo começava a ser equacionado: vários AT-27 lotados na Base Aérea de Boa Vista e na Base Aérea de Porto Velho, armados e municiados, tiveram por missão controlar o espaço aéreo, contudo ainda restritos a seus raios de ação. Com a operatividade do SIVAM e com a entrada em vigor da Lei do Abate (concebida na década de 1970 pelo CINDACTA I), começaram a ser interceptadas aeronaves de pequeno porte e de baixa velocidade, resultado da eficácia dos centros de vigilância recém-implantados. E quanto às aeronaves de alta velocidade que cruzam o espaço aéreo da Amazônia? São muitos os vôos diários de aeronaves de empresas comerciais nacionais e internacionais, vigiadas e identificadas pelos pulsos magnéticos emitidos pelas aeronaves e recebidos pelos radares secundários das estações terrenas. Tudo bem! São aviões “amigos”, tanto os nacionais e os internacionais, quanto os civis e os militares. Resta saber como serão identificadas e interceptadas aquelas aeronaves voando a altas altitudes e a grandes velocidades, e que sejam aeronaves ditas “não cooperativas”. Do mesmo modo que na implantação do SIVAM, a implantação do controle aéreo da Região Amazônica exigirá a colocação de bases aéreas (algumas já em implantação), como também aeronaves de interceptação lotadas nessas bases aéreas. A solução seria



alocar aeronaves de 3ª geração, porém algumas já sendo ultrapassadas pela entrada em serviço de aviões de 4ª geração.

Os Mirage 2000, os Mirage F1 e os Super Etendard serão substituídos pelos Rafale; do mesmo modo, a USAF vai substituir os F-16 e os F-15

pelos F-22 (Raptor); do mesmo modo a RAF, a Força Aérea Italiana e a Luftwaffe vão substituir seus aviões de combate aéreo pelos Typhoon. E, finalmente, a Força Aérea Sueca, mais adiantada que as outras forças aéreas, já tem o SAAB Gripen em seu inventário.

A decisão quanto à aquisição do FX foi postergada. De certa maneira, não foi má idéia essa postergação. Vejam bem, íamos adquirir, e/ou montar, e/ou manufaturar partes de uma aeronave de 3ª geração; todavia essas aeronaves estão começando a entrar em processo de desativação. Por que não envidar esforços para estabelecer os requisitos técnico-operacionais de uma aeronave de 4ª geração? O estabelecimento dos requisitos vai demandar outros meses de trabalho? A decisão futura vai alcançar resultado somente daqui a alguns anos? É provável, mas, certamente, teremos uma aeronave “up-to-date”; porém, se adquiríssemos ou fabricássemos uma aeronave de 3ª geração, quando o avião estivesse finalmente à disposição da FAB, teríamos, depois de cinco ou pouco mais anos, uma aeronave ultrapassada.

A Amazônia tem o melhor, e mais moderno, sistema integrado (DACTA), implantado nessa região. Por que não utilizar esse potencial de vigilância e de telecomunicações e transformá-lo em poder aeroespacial, através da alocação de aeronaves de combate aéreo de 4ª geração? Afinal, aviões com avionica de 4ª geração a FAB já tem, e os opera com sucesso na Amazônia; porém suas missões, entre outras, estão voltadas para o sensoriamento remoto, para a vigilância e servem, ainda mais, como centros de comando e controle (R99B-COpM aerotransportado).

Qual seria a melhor aeronave de combate de 4ª geração capaz de exercer o poder aéreo na região? Uma nova análise será necessária, pois que devem ser levados em consideração fatores climáticos, como as altas temperaturas, o alto grau de umidade, a intensa precipitação pluviométrica, e a proteção dos aviões e equipamentos de solo e de oficina. Mas não se fazem necessários, desde agora, para os aviões e equipamentos de 3ª geração lotados nas outras regiões? Certamente que sim, porém, na Amazônia, terão de ter ainda maior proteção do que nas demais regiões.

Contudo, é inegável que a prioridade a ser dada à Região Amazônica é de primeira instância. O **potencial** fornecido pelo SIVAM e pelo CINDACTA IV, adicionado ao **potencial** das aeronaves R-99A e R-99B, é suficiente para o atendimento da vigilância aérea. Falta colocar o **Poder** Aéreo adequado. ■



# BRIG.-DO-AR João Eduardo Magalhães Motta

| A Redação

Nascido em Além-Paraíba, Estado de Minas Gerais, Magalhães Motta foi um dos homens que farão parte indelével da História da Pátria. Muitos companheiros de nossa Força Aérea são dignos de nossa admiração e do Panteão dos Heróis, e Magalhães Motta, certamente, será um dos mais laureados.

Não só a Força Aérea dever-lhe-á reconhecimento, mas, também, o País, por sua atuação como pesquisador, que foi, da Aviação brasileira como um todo.

Mais do que isso, como literato, cristalizou a memória de grandes empresas, nas quais exerceu funções empresariais relevantes.

Inúmeros livros seus publicados, os quais fazem parte do acervo da Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), tais como: “A Força Aérea Brasileira: 1941-1961 – Como Eu a Vi”; “Emprego Estratégico do Poder Aéreo”; “P-47 B4: O Avião do Dornelles”; “Cessna AT-17”; “Transporte de Aeronaves Militares”; “Lockheed PV-1 Ventura”; e “Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro”. Todos eles se constituem em incentivo para as novas gerações, como paradigma para a pesquisa e, conseqüentemente, conferiram-lhe o título de Conselheiro do INCAER e membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Exímio piloto militar da Caça, de Bombardeio, da Patrulha, de Reconhecimento e de Transporte, foi, ainda, um entusiasta da Aviação Aerodesportiva, na qual demonstrou perícia em arrojadas acrobacias aéreas, até aos 84 anos, no seu avião (foto ilustrativa da matéria).

Em meio a tanta atividade, encontrou tempo para funções didáticas, como a de professor em importantes Instituições de Ensino, Bacharel em Economia que era. Revelou sua característica pessoal eclética, porém perfeccionista, consolidada por múltiplas e diversificadas atividades durante décadas.

Adicionou, o Brigadeiro Magalhães Motta, à sua trajetória, transparência, sinceridade, integridade moral, honestidade e, com coragem e determinação, quando necessário, apresentava-se, na maioria das vezes, muito sensível, dentro do seu temperamento de generosa ternura. Como simples exemplo, em seu sítio, ele construíra casas confortáveis para todos os empregados, com suas famílias.

Sobre o seu último vôo existencial e derradeiro pouso, cercado de parentes e amigos, lembremo-nos das palavras do Capelão Cel. Campos: “Seus olhos acompanhavam todos os movimentos ao seu redor, ora para a direita, ora para a esquerda. Estava lúcido. Quando todos saíram, ficamos os dois. Rezei, pedi por ele. Ele fechou os olhos. Era a sua hora de descansar.” ■



20/1/2005

4/10/1921



## CHINA

曼努埃尔·康博泽·儒尼奥尔

## uma promissora pa

## 巴西-中国，大有希望的战略伙

中国和巴西战略伙伴关系，意味着双边关系的深化，以及在广泛的事务中两国的相同利益和一致观点。

中国国家主席胡锦涛在其最近对巴西的访问中强调说，中国将和巴西一道，为推动战略伙伴关系和双边关系而努力。他着重指出，这一关系从 1993 年以来不断发展，目前我们是拉丁美洲最大的贸易伙伴。

从会谈会商的一致到战略行动的实施，包含着很多问题。在目前的国际格局下，巴西是否应该着眼于把关系提升为战略伙伴而把中巴关系置于优先位置？如果回答是肯定的，如何充实这一内容？巴西和中国能够应对并战胜新世纪的挑战和不确定吗？这种双边的优先关系能带来什么贡献？双方的力量可以阻止霸权主义而且两国本身可以成为多极世界的主角吗？如何融会相处在地球对跖点的两个国家的利益，一个是几千年的文明古国，另一个从发现至今不过存在了五百年而且取得独立还不到二百年。最后还有，为了构建这个伙伴关系，那些部门应置于优先地位，那些领域需要确立。

对照两个国家，可以看出存在着由于巨大差异而带来的广泛和深刻的差别。这种差异既表现在独特的过程形成的历史和文化演进方面，也表现在经济、政治和社会的总况方面。

其实，差异可以成为有益的互补性，能使同样重要的一致性发挥潜力，比如相当于洲面积的国土，众多的人口，等待垦殖发展和连接的辽阔内地，具有吸引力的巨大新兴市场，巨大的生产力，自然资源以及在人类的将来能发展的地域。

存在着构建有益关系的巨大可能性，这就要求巴西战略家们的毅力、想象力和长远眼光。

巴西还具有心理方面的优势，因为巴西从未参加羞辱中国人的历史活动。这一事实对中国人民的集体思维具有重要意义，因为他们会自然地联系到西方列强在十九和二十世纪的侵略以及对中国历史文化遗产的破坏。这些在毛泽东时期曾被中国共产党大力宣传。

辽阔的国土使两个国家回首应对内部的挑战。在过去的大约半个世纪中，尽管方式不同，但在经济模式方面，都是先通过自给自足提升经济自主和国际影响，后在市场、技术和投资的需求下，及时转变到汇入国际大环境的模式。



两国的地理为开放提供了条件，因为不单是边界线长，而且接壤的国家多（中国有 14 个，巴西有 10 个）。由此可见两国在国际关系中的重要性，因为两国对各自所在地区的稳定 and 经济发展都有巨大的影响力。

中巴相距遥远，从一方面讲，不利于联合，而从另一方面讲，却有利于在两个新兴的有潜力国家的关系中取得协作的气氛，不把自己的立场强加于对方影响的地区，并在两国人民的协调和共识的协商中应对国际情势。

翻译：里约大学中文调查员：周沛华  
校对：陈羽军

Manuel Cambeses Júnior  
Cel.-Av. R1

# Parceria estratégica BRASIL



O conceito de parceria estratégica expressa a profundidade do relacionamento bilateral e a ampla variedade de assuntos em que Brasil e China apresentam convergência de interesses e pontos de vista comuns.

Em sua recente visita ao Brasil, o Presidente chinês Hu Jintao enfatizou que a China iria trabalhar junto com o Brasil, para promover uma parceria estratégica e fortalecer as relações bilaterais, acrescentando que isto se vem desenvolvendo desde 1933 e que, no momento, somos o principal parceiro comercial na América Latina.

Da passagem de uma formulação retórica para o estabelecimento de ações estratégicas, muitas questões se impõem. No atual contexto internacional, deve o Brasil priorizar essas relações a ponto de elevá-las ao nível de uma parceria estratégica? Caso positivo, como dar substância a esse conceito? Serão o Brasil e a China capazes de enfrentar e vencer os desafios e as incertezas do novo século? Que contribuições um relacionamento privilegia-

do entre ambos é capaz de trazer? Poderão juntos forçar a ruptura dos hegemonismos e tornarem-se, eles próprios, protagonistas de um mundo multipolar? Como fazer convergir os interesses de duas nações quase antípodas: uma, resultante de civilização milenar e, outra, que não existia há quinhentos anos, e que se tornou independente há menos de dois séculos? Por fim, que setores priorizar e que horizonte temporal deve-se estabelecer na construção dessa parceria?

Na confrontação entre os dois países, verifica-se a existência de amplos e profundos contrastes, decorrentes de um enorme rol de diferenças, tanto históricas, estabelecidas por processos peculiares de formação e evolução cultural, como conjunturais, de ordem econômica, política e social.

Esses contrastes, contudo, ensejam uma saudável complementaridade, capaz de potencializar as oportunidades decorrentes de não menos importantes coincidências, tais como as bases físicas de dimensões continentais, as enormes populações, os vastos espaços internos a ocupar, desenvolver e integrar, os atrativos dos dois maiores mercados emergentes, a grande capacidade produtiva, os recursos naturais e o lugar que lhes cabe desempenhar no futuro da Humanidade.

Há, portanto, um enorme leque de possibilidades que se oferecem para a construção de um proveitoso relacionamento, que está a exigir persistência, imaginação e visão de longo prazo dos estrategistas brasileiros.

Em termos psicológicos, o Brasil conta ainda com a vantagem de não ter participado da história de humilhações sofridas pelos chineses. Tal fato tem um profundo significado no imaginário coletivo da população, que automaticamente associa as nações ocidentais às agressões por elas perpetradas, nos séculos XIX e XX, responsáveis, inclusive, pela destruição de

parte do patrimônio histórico-cultural, o que foi amplamente explorado pela propaganda do partido comunista, durante o período maoísta.

As grandes dimensões territoriais, contudo, têm induzido os dois atores a, de certa forma, voltarem-se para dentro, com vistas ao enfrentamento dos enormes desafios internos. Durante quase metade do século passado, embora de forma diferente, seguiram modelos econômicos calcados na idéia-força de que, através da auto-suficiência, aumentariam a autonomia e a influência internacional, o que contemporaneamente passou a ser buscado por meio da integração ao contexto internacional, em demanda de mercados, tecnologia e recursos para investimento.

A própria fisiografia condicionou essa abertura, pois além de vastos litorais, delimitam-se ao longo de extensas fronteiras com um grande número de países (a China com quatorze e o Brasil com dez). Daí a importância das relações internacionais para ambos, pois exercem enorme influência na estabilidade e no desenvolvimento econômico de suas respectivas regiões. Tanto a China como o Brasil têm uma atuação bastante ativa nos foros internacionais, exercendo papel de liderança na articulação de consensos e na busca de soluções.

A distância, que, se por um lado dificulta as interações, por outro permite que, na agenda comum, não ocorra a superposição de áreas de influência regionais, favorecendo, conseqüentemente, a obtenção de um clima sinérgico nas relações bilaterais entre os dois portentosos países emergentes e a abordagem da conjuntura internacional, no concerto das nações, de uma forma orquestrada e consensual. ■

*(Versão para o idioma chinês pelo Dr. Zhou Shixiu, pesquisador do Centro de Estudos Afro-Asiáticos da Universidade Candido Mendes e revisado por Chen Xiang Jun)*



Paulo Coelho  
Escritor

# O militar na floresta

Ao subir uma trilha nos Pirineus em busca de um lugar onde pudesse praticar o arco e flecha, deparei-me com um pequeno acampamento do Exército francês. Os soldados me olharam, eu fingi que não estava vendo nada (todos nós temos um pouco desta paranóia de sermos considerados espiões...) e segui adiante.

Achei o lugar ideal, fiz os exercícios preparatórios de respiração, e eis que vejo um veículo blindado se aproximando.

Na mesma hora me coloquei na defensiva, e preparei todas as possíveis respostas para as perguntas que me seriam feitas: tenho permissão de usar o arco, o local é seguro, qualquer palavra em contrário cabe aos guardas florestais e não ao Exército etc. Mas eis que salta do veículo um coronel, pergunta se eu sou o escritor, relata alguns fatos interessantíssimos sobre a região.

Até que, vencendo a timidez quase visível, diz que também escreveu um livro: e me conta a curiosa gênese de seu trabalho.

Ele e sua mulher faziam doações para uma criança leprosa que originalmente vivia na Índia, mas que depois foi transferida para a França. Um belo dia, curiosos por conhecer a menina, foram até o convento, onde freiras se encarregavam de tomar conta da criança. Foi uma tarde linda, e no final uma freira pediu que ele ajudasse na educação espiritual do grupo de crianças que ali vivia. Jean Paul Sétou (este é o nome do militar) disse que não tinha qualquer experiência em aulas de catecismo, mas que iria meditar, e perguntar a Deus o que fazer.

Naquela noite, depois de suas ora-

ções, escutou a resposta: *“ao invés de dar respostas, procure saber o que as crianças querem perguntar”*.

A partir daí, Sétou teve a idéia de visitar várias escolas, e pedir que os alunos escrevessem tudo que gostariam de saber a respeito da vida. Pediu que as perguntas fossem feitas por escrito, evitando, dessa maneira, que os mais tímidos tivessem medo de se manifestar. O resultado do seu trabalho foi reunido em um livro: *“A criança que quer saber tudo”* (Ed. Altess, Paris).

A seguir, algumas das perguntas:

Onde vamos depois da morte?

Por que nós temos medo de estrangeiros?

Existem marcianos e extraterrestres?

Por que acontecem acidentes mesmo com gente que acredita em Deus?

O que significa Deus?

Por que nascemos, se morremos no final?

Quantas estrelas o céu tem?

Quem inventou a guerra e a felicidade?

O Senhor também escuta aqueles que não acreditam no mesmo Deus (católico)?

Por que existem pobres e doentes?

Por que Deus criou mosquitos e moscas?

Por que o anjo da guarda não está perto quando estamos tristes?

Por que amamos certas pessoas e detestamos outras?

Quem deu nome às cores?

Se Deus está no céu, e minha mãe também está lá porque morreu, como é que Ele pode estar vivo?

Oxalá alguns professores ou pais, lendo esta coluna, sintam-se estimula-

dos a fazer a mesma coisa. Dessa maneira, ao invés de tentar impor nossa compreensão adulta do universo, terminaremos por relembrar algumas de nossas perguntas da infância... que na verdade jamais foram respondidas. ■





Paulo Coelho  
Écrivain

# Le militaire dans la forêt

En montant un sentier dans les Pyrénées à la recherche d'un endroit où je puisse pratiquer de l'arc et flèche, j'ai trouvé par hasard un petit campement de l'armée française. Les soldats m'ont regardé, j'ai fait semblant de ne rien voir

*Antoni Tàpies, Grande X, 1988. Técnica mista sobre papel-cartão ondulado, 189 x 155 cm*



(nous avons toujours cette paranoïa de nous considérer des espions...) et j'ai continué en avant.

J'ai trouvé l'endroit idéal, j'ai fait les exercices préparatoires du souffle, quand j'ai vu un car blindé s'approchant.

Au même instant je me suis placé dans la défensive, et j'ai préparé toutes les réponses possibles pour les questions qui me seraient faites : J'ai la permission d'employer l'arc, l'endroit est sûr, n'importe quel mot au contraire c'est une attribution des gardes de la forêt et pas de l'armée, etc..... Tout d'un coup un colonel saute du véhicule, demande si je suis l'écrivain, dit quelques faits très intéressants sur la région.

C'est quand, dominant la timidité presque évidente, il dit qu'il a aussi écrit un livre: et il me raconte le curieux début de son travail.

Lui et sa femme faisaient des donations pour un enfant lépreux qui à l'origine habitais en Inde, mais qui plus tard a été démenagé pour la France. Un beau jour, curieux de connaître la fille, ils sont allés jusqu'au couvent où des bonnes soeurs étaient responsables de s'occuper de l'enfant. Il faisait beau cet après-midi, et à la fin, une bonne soeur lui a demandé s'il pouvait aider dans l'éducation d'un groupe d'enfants qu'habitaient là. Jean Paul Sétou (c'est le nom du militaire) a dit qu'il n'avait aucune expérience dans les leçons de catéchisme, mais qu'il allait méditer, et il demanderait à Dieu quoi faire.

Cette nuit, après ses prières, il a écouté la réponse: "au lieu de donner des réponses, recherche pour savoir ce que les enfants veulent demander".

Après ça, Sétou a eu l'idée de visiter quelques écoles, et demander aux élèves d'écrire tout ce qu'ils voudraient savoir

au sujet de la vie. Il a demandé que les questions soient faites par écrit, empêchant, de cette façon, que les timides eussent la crainte de se manifester. Le résultat de son travail a été rassemblé dans un livre - "l'enfant qui veut savoir tout" (ED Altess, Paris).

Voici, quelques questions:

Où allons-nous après la mort?

Pourquoi avons-nous la crainte des Étrangers?

Existents-ils des Martiens et des extraterrestres?

Pourquoi se produisent-ils des accidents mêmes avec les personnes qui croient en Dieu?

Que signifie-t-il Dieu?

Pourquoi naissons-nous, si nous mourrons à la fin?

Combien d'étoiles a dans le Ciel?

Qui a inventé la guerre et le bonheur?

Le Seigneur écoute également ceux qui ne croient pas aux même Dieu (catholique)?

Pourquoi existent-ils les pauvres et les malades?

Pourquoi les moustiques et les mouches ont été créés par Dieu?

Pourquoi l'ange gardien n'est-il pas près de nous quand nous sommes tristes?

Pourquoi aimons-nous certaines personnes et détestons d'autres?

Qui a donné le nom aux couleurs?

Si Dieu est dans le ciel, et ma mère est également là parce qu'elle est morte, comment Dieu peut-il être vivant?

Je voulais bien que quelques professeurs ou parents, en lisant ce texte, soient stimulés à faire la même chose. De cette façon, au lieu d'imposer notre vision d'adulte de l'univers, nous finirons pour nous rappeler des certaines de nos questions d'enfance - qui, en vérité, n'ont été jamais répondues. ■





Corpo de Cadetes  
da Aeronáutica

# ESPADIM

## Histórico da Academia da Força Aérea (AFA)

Em 1941, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, era criada, oriunda da fusão da Escola de Aviação Militar e da Escola de Aviação Naval, a Escola de Aeronáutica, parte integrante do então recém-ativado Ministério da Aeronáutica.

Funcionando a plenos pulmões no Campo dos Afonsos já no ano de 1942, tornava-se evidente que o local, dentro da área do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, não reunia condições, quer topográficas quer meteorológicas para o desenvolvimento de uma Academia do Ar, devendo-se levar em conta, também, que o tráfego de aviões comerciais e a ausência de campos de emergência, na área, impunham sérias limitações à Instrução Aérea.

Por isso, decidiu-se pela transferência da Escola de Aeronáutica para Pirassununga, tendo sido criado, naquela cidade, um Destacamento precursor da nova Escola.

A 10 de julho de 1969, a Escola de Aeronáutica passou a denominar-se ACADEMIA DA FORÇA AÉREA e, em decorrência, o Destacamento passou a denominar-se Destacamento Precursor da Academia da Força Aérea.

No ano de 1971, a Academia da Força Aérea é definitivamente transferida do Campo dos Afonsos para Pirassununga (SP), sendo o seu primeiro Comandante o Brigadeiro-do-Ar Geraldo Labarthe Lèbre.

## Formação do Cadete da Aeronáutica

Atualmente, funcionam na Academia os seguintes cursos: Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), Curso de Formação de Oficiais Intendentes

(CFOInt) e o Curso de Formação de Oficiais de Infantaria (CFOInf), todos com duração de quatro anos.

Ao ser matriculado, o jovem recebe os direitos e as responsabilidades inerentes à situação de Cadete. CORAGEM, LEALDADE, HONRA, DEVER e PÁTRIA constituem o Código de Honra do Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

Os ensinamentos morais, científicos, militares e técnico-especializados são ministrados por professores civis, instrutores e monitores militares, segundo uma seqüência de instrução que segue modernos moldes pedagógicos coordenados pela Divisão de Ensino da Academia, juntamente com o Corpo de Cadetes.

Os Cadetes-Aviadores iniciam a Instrução Aérea no segundo ano, voando o T-25 “UNIVERSAL”, avião de instrução primária/básica, de fabricação nacional; nessa aeronave voam cerca de 75 horas. No 4º ano, os Cadetes realizam a sua instrução na aeronave T-27 “TUCANO”, turboélice de instrução avançada, também de fabricação nacional, na qual voam cerca de 125 horas.

Nessas aeronaves, os Cadetes desenvolvem as qualidades individuais de piloto militar, dominando o avião em manobras de precisão, acrobacias, vôos de formatura e por instrumentos.

Dessa forma, preparam-se para empregá-lo em futuras operações de combate, o que ocorrerá, após os quatro anos acadêmicos, como aspirantes-a-oficial-aviador.

Os Cadetes-Intendentes estudam em laboratórios de administração, onde aprendem a ciência e a tecnologia moderna da gestão econômico-financeira e dos serviços especializados de Intendência, preparando-



se, assim, para as tarefas de apoio, integrados ao sistema logístico do Comando da Aeronáutica. Após quatro anos acadêmicos, são declarados aspirantes-a-oficial e começam a desempenhar suas atividades administrativo-operacionais nas diversas Organizações do Comando da Aeronáutica, distribuídas por todo o território nacional.

Os Cadetes-Infantes têm instrução de Métodos de Defesa e Segurança das Instalações Militares, Emprego de Defesa Antiaérea de Aeródromos e Sítios, Comando de Frações de Tropas e de Equipes Contra-Incêndio, Legislação Militar, Emprego de Armamento, Serviço Militar e Mobilização, entre outras matérias.

A instrução de pára-quedismo é ministrada com o objetivo de capacitá-los ao desempenho de missões de resgate.

Após quatro anos de formação acadêmica, são declarados aspirantes-a-oficial, iniciando o desempenho de suas atividades operacionais, como elementos-chaves do Sistema de Defesa do Comando da Aeronáutica, em todo o território nacional.

### Entrega dos Espadins

A Solenidade Militar de Entrega dos Espadins é um dos mais importantes acontecimentos anuais da Força Aérea Brasileira, acolhendo familiares, amigos e vários convidados ilustres do Alto Comando da Aeronáutica, bem como outras autoridades.

O ponto mais alto da cerimônia ocorre quando, perante todos os convidados e autoridades, os Cadetes recebem seus tão almejados espadins das mãos de suas madrinhas e padrinhos.

O Espadim, símbolo da honra militar, identifica-se com o próprio Cadete e representa sua primeira conquista na caminhada para o oficialato. Tradicionalmente, a entrega dos Espadins aos novos Cadetes é feita na data em que se comemora o aniversário de criação da Academia da Força Aérea (10 de julho), ou próximo a ela.

Este ano, o dia determinado para a entrega foi 8 de julho, propiciando, concomitantemente, a comemoração do 36º aniversário de criação do “Ninho das Águias”.

Os 214 Cadetes da turma RAZAK receberam o Espadim perante os seus familiares emocionados.

Estavam presentes o Comandante da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno; o Diretor-Geral de Ensino da Aeronáutica, Ten.-Brig.-

do-Ar William de Oliveira Barros; o atual Comandante da AFA, Brig.-do-Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes, o Comandante Militar do Sudeste; o Comandante do Oitavo Distrito Naval, oficiais-generais do Alto Comando da Aeronáutica e o Prefeito da Cidade de Pirassununga, além do Comandante do Corpo de Cadetes, Cel.-Av. Carlos Augusto Amaral Oliveira.

### Turma Razak

RAZAK é o nome da Turma que compõe o 1º ano, ou seja, o 1º Esquadrão do Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

Normalmente, a escolha do nome reveste-se de simbologia que retrata uma característica importante da Turma. No caso, RAZAK é uma transliteração da expressão Hebraica “Shazak V’Emats”, que significa: “*sejamos fortes e valentes*”. Sendo uma transliteração, busca exprimir o sentimento de força e ousadia daquele povo ao lutar contra o vitupério da escravidão egípcia, conforme fato relatado na Bíblia, no livro de Deuteronômio. A escolha desse nome busca, então, traduzir o propósito da Turma em lograr êxito na longa e árdua trajetória até o oficialato. Para tal, RAZAK expressa a força interior necessária, da qual todo o Cadete deve estar imbuído ao perseverar na busca de seus objetivos, não obstante a magnitude das dificuldades futuras a serem transpostas.

Em 17 de janeiro de 2005, começava a história da Turma RAZAK na Academia da Força Aérea. Eram estagiários (assim chamados durante o Estágio de Adaptação) vindos da EPCAR e da vida civil, além de quatro estrangeiros de nações amigas.

Após o Estágio, no dia 4 de março, o grupo heterogêneo – formado por rapazes e moças, oriundos dos mais variados rincões do Brasil – conquistaram as platinas de Cadetes da Aeronáutica. A partir de então, já não eram um grupamento, mas formavam um Esquadrão.

Venceram, mais tarde, o salto da aeronave Hércules (C-130) e ostentaram, com galhardia, seus distintivos de pára-quedistas.

Desde então, consagraram-se definitivamente ao Corpo de Cadetes da AFA, preparando-se para a entrega da Espada, símbolo do oficialato, ao final do 4º ano. ■

# Turma RAZAK







# A primeira VOLTA AO

*Fernando Hippolyto da Costa*  
Cel.-Av. Ref.

## A MISSÃO

No sábado, 3 de setembro de 1966, precisamente às 9 horas da manhã (12:00Z), o “Hércules” C-130 matrícula 2450, do 1º/1º GT, iniciou a decolagem da Pista 14 do Galeão (proa sul), com destino a uma viagem em que seriam voados 51.188 km, em 18 etapas, perfazendo o total de 102 horas e 45 minutos de voo.

A missão humanitária do FAB 2450 foi a de entregar ao Governo do Vietnã do Sul, em Saigon, a carga de medicamentos doados pelo Governo brasileiro. O restante da missão, aproveitando a disponibilidade da aeronave, foi transportar carga do “Batalhão Suez” (Exército Brasileiro), de El Arish, para a Base Aérea do Galeão.

Dessa forma, a viagem ficou registrada na História da Aeronáutica brasileira, como sendo a primeira “volta ao mundo” realizada por um avião C-130 da nossa Força Aérea.

## PARTICIPANTES DA MISSÃO

Por se tratar de um importante evento histórico, que deve, portanto, ser do conhecimento das atuais gerações de aviadores brasileiros, relacionamos, em seguida, os 14 tripulantes da mencionada aeronave, aos quais externamos o nosso preito de admiração e reconhecimento pelo exato cumprimento do dever militar e pelo alto sentido de profissionalismo desenvolvido nessa viagem de 15 dias, ou, para sermos mais exatos, 15 dias e 5 horas.

### TRIPULAÇÃO

**Cmt. – Ten.-Cel.-Av.**  
**Cassiano Pereira**

**1P – Cap.-Av. Ítalo Régis Pinto**

**1P – Cap.-Av. Carlos Alberto da Cunha e Menezes**

**1P – Cap.-Av. Luiz Carlos da Silva II**

**MC – 1S Q-Av. Norberto Stroisch**

**MC – 2S Q-Av. Tarciso Braga Cavalcante**

**MC – 2S Q-Av. José Augusto Tasseto**

**RT – 1S Q-RT-VO Alonso de Almeida Silva**

### EQUIPE DE MANUTENÇÃO

**SO Q-AT-SH Lauro Geraldo da Silveira (Sistema Hidráulico)**

**1S Q-AT-SH Benedito Menezes Rosa (Sistema Pneumático)**

**1S Q-AT-HE Raimundo Augusto de Vasconcelos (Hélices)**

**1S Q-AT-MO João Molica (Turbinas)**

**3S Q-AT-SE Nelson Lima Costa (Sistema Elétrico)**

### MÉDICO

**Cap.-Méd.-Aer. Hélio Duarte Feliciano**

**Nota: Dados extraídos da Ordem de Missão nº 08/66, do 1º/1º GT e do respectivo Relatório de Missão.**

## AS ETAPAS DE UMA LONGA VIAGEM

Procuramos resumir, da melhor forma possível, para conhecimento dos leitores mais exigentes, as etapas cumpridas nessa “volta ao mundo”.

### 1ª Etapa: GALEÃO/LIMA

Data: 3 de setembro de 1966

Tempo de voo: 09:20h

Descida: IFR-ILS (real)

Apoio: Ten.-Cel.-Av. João Alberto Corrêa Neves (Chefe do Posto CAN) e Ten.-Cel.-Eng. Ex. Ivan de Souza Mendes (Adido Militar no Peru).

Atraso de 50 minutos durante o voo, devido a ventos desfavoráveis e à aproximação por instrumentos.

### 2ª Etapa: LIMA/HOWARD, AFB

Data: 4 de setembro de 1966

Tempo de voo: 04:55h

Descida: VFR

Apoio: pela própria Base americana, o qual foi providenciado pelo Cel.-Av. João Paulo Moreira Burnier (Adido Militar Brasileiro no Panamá)

### 3ª Etapa: HOWARD, AFB/CIDADE DO MÉXICO

Data: 4 de setembro de 1966

Tempo de voo: 05:05h

Descida: IFR-VOR (real)

Apoio: Itamaraty e VARIG

### 4ª Etapa: CIDADE DO MÉXICO/LOS ANGELES

Data: 5 de setembro de 1966

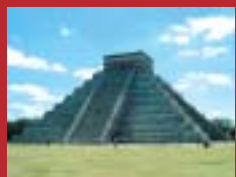
Tempo de voo: 05:45h

Descida: VFR

Atraso de 15 minutos durante o voo devido aos procedimentos de Trá-



LIMA



MÉXICO



LOS ANGELES





# MUNDO de um C-130 da FAB



*No aeroporto local, também base dos aviões americanos, a tripulação ladeia o embaixador brasileiro no Vietnã*

fego Aéreo, que desviaram o pouso do Aeroporto Internacional de Los Angeles, para March, AFB (Base do SAC).

A tripulação foi recebida pelo Comandante da 15ª Força Aérea, pelo Comandante do Grupo de Apoio da 22ª Wing, por oficiais americanos e pelo vice-cônsul brasileiro em Los Angeles.

Presença de jornalistas e cinematografistas.

Na terça-feira, 6 de setembro, a tripulação permaneceu no solo.

## **5ª Etapa: LOS ANGELES/HONOLULU (Arquipélago do Havai)**

Data: 7 de setembro  
Tempo de voo: 09:20h  
Descida: VFR

Nessa data foi iniciada a travessia do Oceano Pacífico, no "Dia da Independência Brasileira". Atraso de 50

minutos durante o voo devido a ventos desfavoráveis. Não foi possível obter-se uma válvula de controle de temperatura do compartimento de carga.

## **6ª Etapa: HONOLULU/MIDWAY**

Data: 8 de setembro de 1966  
Tempo de voo: 04:30h  
Descida: IFR-Radar (real)

Também não foi possível obter-se a válvula de controle de temperatura do compartimento de carga.

## **7ª Etapa: MIDWAY/TÓQUIO**

Data: 9 de setembro de 1966  
Tempo de voo: 08:40h  
Descida: IFR-ILS (real)  
Atraso de 40 minutos durante o voo devido a ventos desfavoráveis.  
Apoio: Embaixada do Brasil, VARIG, JAL (Japan Air Lines) e Adido Naval Comandante Geraldo Duprat Ribeiro.

Finalmente, foi conseguida, em Tachikawa, AFB, a válvula anteriormente citada.

Conforme assinala o Cel. Cassiano Pereira: "Assim, graças ao esforço do Adido Naval e à boa vontade dos militares da USAF, em Tachikawa, a pane mais séria de toda a viagem foi sanada, eliminando uma restrição que já se vinha tornando incômoda para o moral da equipe, mormente dos que não pertenciam ao efetivo do 1º/1º GT".

Na chegada do FAB 2450 a Tóquio, estiveram presentes no Aeroporto o Embaixador do Brasil, Sr. Álvaro Teixeira Soares e os demais diplomatas, que "dispensaram toda a atenção durante a nossa estada naquela cidade".

No sábado, 10 de setembro, os tripulantes permaneceram no solo para um merecido repouso; afinal



**HONOLULU**



**MIDWAY**





TÓQUIO



MANILA



SAIGON



ÍNDIA



LÍBANO

de contas já haviam voado 50 horas e 35 minutos, praticamente a metade de toda a viagem.

### 8ª Etapa: TÓQUIO/MANILA (Filipinas)

Data: 11 de setembro de 1966

Tempo de voo: 06:50h

Descida: IFR-VOR (real)

Em Tóquio, houve atraso de uma hora e 10 minutos, devido à ruptura de uma gaxeta do “booster” dos comandos da empenagem no sistema hidráulico, com vazamento total do fluido, “a qual foi trocada com rapidez e eficiência pela nossa equipe de manutenção e, prontamente, reabastecido o reservatório do sistema”, segundo o Cel. Cassiano Pereira.

Atraso de 40 minutos durante o voo, devido a ventos desfavoráveis e à aproximação por instrumentos.

O Comandante da aeronave relatou também que os “apoios técnicos, burocrático e pessoal em Manila foram deficientíssimos e complicados, só tendo sido possível obtê-lo pelo esforço da equipagem e pela disponibilidade de tempo (pernoite); as dificuldades encontradas foram consequências de ter sido a nossa aterragem a primeira de avião brasileiro nas Filipinas e da inexistência de alguém no local que tivesse tido a incumbência de nos receber e auxiliar. Foi este o pior pernoite da viagem inteira”.

### 9ª Etapa: MANILA/SAIGON (hoje Ho Chi Minh, no Vietnã do Sul)

Data: 12 de setembro de 1966

Tempo de voo: 03:45h

Descida: IFR-Radar (sob capota)

Atraso de 30 minutos durante o voo, devido a ventos desfavoráveis e à aproximação por instrumentos.

Presentes à chegada do FAB 2450, o Embaixador do Brasil na Tailândia e no Vietnã do Sul (Sr. Leonardo Eulálio do Nascimento Silva), funcionários do Governo do Vietnã

do Sul, os quais receberam a tripulação do “Hércules” com cordialidade e atenção.

A breve permanência em Saigon (Ho Chi Minh), “foi marcada por solenidades, durante as quais, através de discursos, foi feita a entrega oficial, pelo nosso Embaixador, da carga doada pelo Governo brasileiro e, por nós transportada, ao Governo do Vietnã do Sul, na pessoa do seu Ministro da Saúde, Sr. Nguyen Ba Kha.

“À equipagem de voo foi dada uma demonstração de gratidão fora do comum. A cerimônia oficial teve plena cobertura por parte de repórteres e fotógrafos locais, norte-americanos e europeus”, segundo relato do Cel. Cassiano Pereira.

**Nota – A Conferência de Genebra (1954) separou a República Democrática do Vietnã (ao norte do paralelo 17, conhecida por Vietnã do Norte), da República do Vietnã (Vietnã do Sul). A unificação dos territórios efetivou-se em 1975, com a vitória dos comunistas sobre as forças sul-vietnamitas e dos Estados Unidos, sendo proclamada em 1976, a República Socialista do Vietnã.**

### 10ª Etapa: SAIGON (Ho Chi Minh)/BANCOC (Capital da Tailândia)

Data: 12 de setembro de 1966

Tempo de voo: 02:10h

Descida: VFR

A etapa Saigon/Bancoc foi efetuada no mesmo dia, 12 de setembro. Atraso de uma hora e 20 minutos em Saigon, devido às solenidades marcadas pelo Governo do Vietnã do Sul, para recebimento da carga de medicamentos e agradecimentos ao Governo do Brasil.

Atraso de 20 minutos durante o voo, devido a ventos desfavoráveis.

Apoio técnico em Bancoc deficiente, pela demora de reabastecimento e pela dificuldade para se conseguir fonte externa. Presença

de diplomatas brasileiros da Representação Diplomática do Brasil na Tailândia.

### 11ª Etapa: BANCOC (Tailândia)/ CALCUTÁ (Índia)

Data: 13 de setembro de 1966

Tempo de voo: 03:35h

Descida: IFR-ILS (sob-capota)

Afirma o Comandante do FAB 2450: “Foi o lugar mais pobre, sujo e de burocracia complicada em que estivemos, no transcorrer de toda a viagem”.

### 12ª Etapa: CALCUTÁ (Índia)/ KARACHI (Paquistão)

Data: 13 de setembro de 1966

Tempo de voo: 04:35h

Descida: IFR-ILS (sob-capota)

Atraso de apenas cinco minutos, devido à aproximação por instrumentos.

No pouso do FAB 2450, estavam aguardando o Embaixador do Brasil no Paquistão (Sr. Adolfo Justo Bezerra de Menezes) e o coronel Comandante da Base, localizada próximo ao Aeroporto Internacional.

### 13ª Etapa: KARACHI (Paquistão)/BEIRUTE (Capital do Líbano)

Data: 14 de setembro de 1966

Tempo de voo: 07:30h

Descida: VFR

Na decolagem de Karachi, atraso de 25 minutos devido às exigências burocráticas de última hora. Apoio técnico em Beirute, pela MEA (Middle East Airlines), conforme o costume. O hotel fora reservado pela Embaixada do Brasil no Líbano. Tanto na chegada, como na saída do avião, nenhum membro da Representação Diplomática compareceu.

Na quinta-feira, 15 de setembro, os tripulantes permaneceram no solo para mais um justo repouso; até aquela data já tinham voado 79 horas.



#### 14ª Etapa: BEIRUTE (Líbano)/EL ARISH (Egito)

Data: 16 de setembro de 1966

Tempo de voo: 01:00h

Descida: VFR

Em El Arish, foram embarcadas 19.800 libras de carga do “*Batalhão Suez*”, para serem transportadas para o Galeão. Não foi possível embarcar outras 9.250 libras devido à indisponibilidade por volume, isto é, já existia a bordo razoável quantidade de material de apoio (suprimento e manutenção) ao próprio FAB 2450 nessa viagem “*ao redor do mundo*”.

Com o embarque da carga do “*Batalhão Suez*”, começou, praticamente, a longa viagem de regresso ao Brasil, já em seu 14º dia de duração.

#### 15ª Etapa: EL ARISH (Egito)/ROMA (Itália)

Data: 16 de setembro de 1966

Tempo de voo: 05:20h

Descida: IFR-ILS (sob-capota)

No mesmo dia 16, o voo prosseguiu para Roma, com a decolagem adiantada em 30 minutos por solicitação do responsável pelas atividades aéreas em El Arish, o *Wing-Commander* da Real Força Aérea Canadense (RCAF), a fim de diminuir os efeitos destrutivos do calor sobre a Pista 14/32, já em más condições.

Adiantamento de 40 minutos em voo devido à ausência de fortes ventos desfavoráveis plotados em etapas anteriores. Na chegada e durante o tempo em que a tripulação esteve no solo, não apareceu qualquer membro da Representação Diplomática do Brasil em Roma.

Como a decolagem de Roma foi antecipada em uma hora e 30 minutos, foi necessário avisar às autoridades da Espanha a mudança horária do sobrevôo daquele país.

#### 16ª Etapa: ROMA/LISBOA

Data: 16 de setembro de 1966

Tempo de voo: 04:30h

Descida: IFR-ILS (real)

A decolagem de Roma foi antecipada em uma hora e 30 minutos, a fim de se chegar a Lisboa mais cedo e permitir maior descanso à tripulação, para recuperá-la da fadiga que já se fazia sentir e para adquirir reservas para as duas últimas etapas a serem realizadas sem pernoite (Lisboa/Ilha do Sal e Ilha do Sal/Galeão).

Atraso de 30 minutos durante o voo, devido a ventos desfavoráveis e à aproximação por instrumentos. Apoio aéreo em Lisboa muito bom, proporcionado pela Força Aérea Portuguesa. Não compareceu qualquer membro da Embaixada do Brasil em Lisboa, à exceção do Adido Naval, que chegou ao aeroporto, após o pouso do FAB 2450.

#### 17ª Etapa: LISBOA/ILHA DO SAL

Data: 17 de setembro de 1966

Tempo de voo: 05:55h

Descida: IFR-ADF (real)

Conforme justificou o Comandante do avião (Cel. Cassiano Pereira), “*houve um atraso de 4 horas, a fim de permitir a chegada ao Galeão na hora programada: 17:00Z de 18 Set 66 (Domingo), já que o pouso em Recife havia, por nós, sido cancelado por ser tecnicamente desnecessário; o voo direto da Ilha do Sal para o Galeão tornou-se viável pelo fato de o peso da carga do “Batalhão Suez” – 19.800 libras – não ser muito elevado, o que permitiu colocar-se a bordo o combustível indispensável, de acordo com as regras de voo vigentes*”.

A Ilha do Sal pertence ao Arquipélago de Cabo Verde e acha-se localizada no Oceano Atlântico, cerca de 600 km da ponta ocidental do Senegal.

#### 18ª Etapa: ILHA DO SAL/GALEÃO

Data: 18 de setembro de 1966

Tempo de voo: 10:00h

Descida: VFR

O pouso no Galeão decorreu exatamente na hora e dia programados: 17:00Z de 18 de setembro de 1966 (domingo, 14h local).

A tripulação foi recebida pelo Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, pelo Comandante do Comando de Transporte Aéreo e por outras autoridades da FAB.

#### CONCLUSÃO

Estava assim encerrada a missão pioneira de um C-130 da Força Aérea Brasileira (viagem ao “*redor do mundo*”), com 51.188 km voados em 18 etapas, somando 102 horas e 45 minutos (sendo 11h 55 em voo noturno), com 18 pousos (dois no período noturno), 13 pernoites, 11 descidas por instrumentos (reais e sob-capota), enfim, uma estafante viagem que consumiu exatamente 15 dias e cinco horas, a partir da decolagem do Galeão às 12:00Z de 3 de setembro de 1966.

Os níveis de voo variaram entre FL 180 (Honolulu/Midway) e FL 260 (Galeão/Lima). A etapa mais longa, Ilha do Sal/Galeão, foi de 10 horas e, a menor, de apenas uma hora de voo, correspondente ao trecho Beirute/El Arish.

Esta foi, portanto, a saga do C-130 2450. ■

**Observação:** somente no mês de janeiro de 1971, foi efetivada a segunda viagem (“*volta ao mundo*”) por uma aeronave C-130, também do 1º/1º GT, num total de 97 horas e 35 minutos de voo. A missão foi a de transportar donativos às vítimas do terremoto no Paquistão.

As etapas cumpridas pelo FAB 2455 foram as seguintes: Rio de Janeiro/Recife/Ilha do Sal/Lisboa/Atenas/Teerã/Karachi/Dacca/Calcutá/Singapura/Manila/Tóquio/Honolulu/Los Angeles/Washington/San Juan (Porto Rico)/Belém/Rio de Janeiro.



EGITO



ROMA



PORTUGAL



ILHA DO SAL



RIO DE JANEIRO



**B**rasília, 19 de setembro de 1966. Como sempre, belas manhãs e dias agradáveis, mudando, ao entardecer, para nublados e turbulentos, seguidos de fortes temporais e lindas noites estreladas. Rotina que se repete em todo o Planalto Central, quase que diariamente.

Servia eu no 1º Esquadrão do GTE, sediado em Brasília, equipado com C-91 (Avro) e C-47 (Douglas DC3), enquanto o 2º Esquadrão, equipado com C-45 (Beechcraft), estava sediado no Rio de Janeiro. O Viscount atendia apenas à Presidência da República.

Havia um intercâmbio entre os pilotos dos 1º e 2º Esquadrões na escala de voo. Voávamos todas as aeronaves, menos o Viscount.

Após o almoço daquele dia, em Brasília, fui acionado para substituir o Cap. Hermano, um dos pilotos do C-47 2041 (de poltronas), também do 1º Esquadrão, no trecho Brasília-Rio.

Este avião retornava de Bogotá, onde fora levar uma comitiva de médicos brasileiros (cardiologistas e angiologistas) para participar de um congresso internacional naquela cidade. A tripulação era constituída pelos então Maj.-Av. Pedro Paulo Ferraro Maia, Cap.-Av. Hermano Paes Viana, 1S QAv Geraldo, 3S RTVO Barreira e TM Favacho. Sua rota de retorno era o inverso da ida: Bogotá/Trinidad/Paramaribo, Belém (pernoite)/Carolina/Porto Nacional/Brasília/Belo Horizonte/Rio de Janeiro, etapas curtas de duas horas de voo em média, para atender a performance do avião lotado. Após o pernoi-

te em Belém, o voo transcorreu normal, em céu de brigadeiro. Em Carolina, reabasteceram com 500 galões, decolando às 14 horas (local) para Porto Nacional, estimando lá chegar, às 16 horas (local). Antes do pouso, consultaram as condições meteorológicas de Brasília, sendo informados que eram as mesmas em que voavam: céu de brigadeiro. Assim, resolveram cancelar o pouso em Porto Nacional e prosseguir direto para Brasília, estimando chegar às 18 horas (local).

Após o término do expediente da Base Aérea de Brasília, às 16 horas, fui até minha residência apanhar a mala para pernoitar no Rio. Retornei ao GTE às 17 horas e consultei o ACC para saber a estimada de chegada do 2041. Confirmaram 18 horas.

Resolvi ir ao Rancho da Base fazer uma refeição ligeira, pois deveria chegar tarde da noite ao Rio e não teria tempo de jantar.

Enquanto lanchava, notei que o “*céu de brigadeiro*” começava a se transformar no “*inferno de Dante*”, com 4/8 ou mais de cúmulus-nimbus no entorno de Brasília. O céu ia escurecendo rapidamente e forte chuva se aproximava.

Voltei ao GTE e consultei novamente a estimada do 2041. Fui informado de que eles haviam atrasado para 18h20.

Naquela época, não havia CINDACTA, nem faixa estendida para comunicações, nem GPS ou Navegação Inercial. Só conseguíamos contato rádio em VHF, no máximo, até 20 minutos de voo fora





da estação de terra, ou seja, até os limites das terminais de hoje.

Preocupado com a rápida degradação das condições meteorológicas e pelo novo atraso de mais 20 minutos, resolvi comunicar ao Comandante do GTE, Ten.-Cel.-Av. Magalhães Rabiço, e ao Operações, Ten.-Cel.-Av. Alípio (Copa-cabana) Rodrigues Franco, o que se passava.

A seguir, dirigi-me à TWR (Torre de Controle), que acumulava a função de Controle de Aproximação (APP) e era guarnecida por apenas um Sargento Controlador de voo (CTA).

Lá chegando, inteirei-me da situação e ainda pudemos ouvir o Maj. Maia solicitando informações sobre as condições meteorológicas de Brasília. Logo após, perdemos contato!

Perguntei ao Controlador se todos os receptores estavam com o volume na posição máxima. Ele respondeu que sim. Resolvi conferir e verifiquei que o abafador de ruídos estava acionado. Desliguei-o e, apesar do ruído provocado, voltei a escutar o Maj. Maia chamando a Torre com alguma ansiedade, declarando-se perdido.

Peguei o microfone, identifiquei-me na frequência 118.1, comum a todas as Torres daquela época, e informei que passaria a orientá-lo a partir daquele momento. Pedi que me informasse: proa, altitude, autonomia remanescente, regime dos motores, se achava já ter passado de Brasília, e a que lado, esquerda ou direita.

Respondeu estar mantendo a

proa sul a 7.000 pés (2.100m), autonomia inferior a uma hora, em regime de cruzeiro normal (2.050 RPM), julgando já haver passado por Brasília à sua esquerda.

Sugeri que reduzisse as rotações para 1.700 RPM (cruzeiro econômico), enquanto tentava obter alguma indicação confiável da RECALADA (instrumento que indica a direção de quem está transmitindo para a Torre). Não obtivemos sucesso, pois a quantidade de relâmpagos naquela ocasião era tão grande que deixava o indicador daquele instrumento biruta. E perdemos novamente o contato rádio.

Transmiti “às cegas”, já que o transmissor da Torre é muito mais potente que o do avião, para que fizesse 180° e tomasse a proa Norte. Foram poucos, mas tensos minutos, em que aguardamos ansiosos até tornar a escutá-los.

Estava, assim, definido o erro Norte/Sul. Faltava definir o erro Este/Oeste. Para piorar, a noite havia chegado. Àquela altura, a Torre já estava apinhada com a presença dos Tenentes-Coronéis-Aviadores Rabiço e Alípio, do Maj.-Av. Chaves (marinheiro), Chefe do SRPV-BR, e de seu Oficial de Permanência, além do Controlador de Voo e eu.

Fiquei sem saber onde a situação estava mais crítica: se na Torre, cuja estrutura era de madeira, sem suporte, portanto, para aquele excesso de peso, ou se a bordo do 2041, pela escassez de combustível e por estar perdido.

Mantendo a proa Norte, a comunicação foi melhorando a pon-



to de permitir ativar o abafador de ruídos para mantermos o contato rádio com melhor qualidade.

Às 19 horas, chegava em Brasília, diariamente, um Eletra da Varig, que retornava ao Rio às 20 horas. Quando seu Comandante pediu autorização para pousar, pedi-lhe que mantivesse o nível de vôo (cerca de 6.000m) e circulasse na vertical de BR com os faróis acesos, na tentativa de que o 2041, que estava perdido, pudesse avistá-lo.

Após algumas órbitas efetuadas sem sucesso, agradecemos ao comandante e o liberamos para o pouso. Continuando nosso diálogo pelo rádio, o Maj. Maia nos informou não poder prosseguir naquela rota devido ao paredão de CB que havia em sua proa. Sugeriu que tomasse a proa 330°, uma vez que julgava estar à esquerda de BR. Ele confirmou a mudança de proa, mas insistiu na dificuldade de mantê-la devido ao mesmo motivo.

Respondi que deveria ser a área terminal de BR, pois estávamos com diversos deles nas proximidades do aeródromo. Combinei que avisaria tão logo o mais próximo de nós relampejasse, para que ele o identificasse e tomasse sua proa.

Transmiti: – Agora! Agora! Agora! – a cada relampejada, até que ele respondeu haver identificado o CB.

Pedi-lhe que confirmasse a localização do CB usando o mesmo procedimento, o que foi feito.

Mantendo a proa do CB, apesar de um solavanco aqui e outro ali, conseguiram chegar inteiros à vertical de Brasília, mesmo “*com as calças na mão*”, em virtude da baixa autonomia de vôo remanescente.

Quando avistaram o aeródromo, transmiti as instruções para o

pouso, informando que a visibilidade era boa, e o vento estava calmo, para que executassem uma aproximação direta para a pista 27(W) – naquela época – visando a agilizar o pouso. Como a iluminação do Plano Piloto de BR é muito boa, o Cap. Hermano verificou que o vento, além de não estar calmo, soprava na direção oposta à que eu havia sugerido, e decidiu contornar o aeródromo e pousar na pista E (09).

Isto nos causou mais suspense devido à pouca autonomia de vôo de que dispunham. Apesar de preocupado, tive que lhes expressar uma mensagem tranqüilizadora, já que o pior havia passado e, agora, era só questão de minutos.

A sorte estava ao lado deles! Após cinco horas e quarenta minutos de vôo, para uma etapa inicial de duas horas, prorrogada por mais duas, até que todos suportaram bem o vôo e o avião teve um excelente desempenho, consumindo bem menos do que o previsto, pousando, suavemente, em Brasília, com 17 galões de gasolina, cerca de 10 minutos de vôo!

Isto proporcionou um grande alívio a todos nós, que vivenciávamos aquela angustiante situação. Na Torre, houve uma congratulação geral pelo êxito da missão.

Já no pátio de estacionamento, o Maj. Maia havia reunido tripulação e passageiros para uma comemoração geral conosco.

Lembrei-me, então, que, antes de partirem para Bogotá, eu havia pedido ao Maia que comprasse, em Trinidad, três garrafas de um excelente ROM fabricado lá, o VAT 19. Perguntei-lhe, naquele momento, se fora atendido e respondeu-me que sim. Foi até sua bagagem e apanhou as garrafas.

O Comandante do GTE, Ten.-Cel.-Av. Magalhães Rabiço não permitia a ingestão de álcool no quartel (de acordo com o RDAER), mas pedi uma autorização especial para que brindássemos ao êxito da missão e ao alívio do estresse a todos causado, o que foi autorizado em caráter excepcional.

Ali mesmo, no gargalo, como se fosse um cachimbo da paz, foram totalmente devoradas as três garrafas, principalmente pelos cardiologistas e angiologistas.

Depois daquela “*farra*”, não havia mais condições psicológicas de a tripulação e os passageiros prosseguirem o vôo naquela noite.

Pernoitamos em Brasília e, após um sono reparador, na manhã seguinte, num céu de brigadeiro, voamos tranqüilos, para o Rio de Janeiro.

Cabe ainda, uma observação, imprescindível, que antecederia à comemoração no pátio.

Antes de abandonar a Torre, fui chamado “*discretamente*” pelo Maj. Chaves, que me repreendeu por ter assumido o controle da Torre sem seu conhecimento, no que fui prontamente defendido pelo Ten.-Cel. Alípio.

Por dever de justiça, trinta e cinco anos após, pouco antes de seu falecimento, encontramos-nos no Clube de Aeronáutica (RJ) e ele se redimiou daquela “*bronca*”, o que caracterizava bem seu caráter: rígido, mas justo.

O fato marcante, entretanto, foi que naquela adversidade, havíamos criado, intuitivamente, um simulacro do famoso “*Raio-Farol*”, o qual só surgiria em época futura.

Foi, portanto, após aquela odisséia no espaço, que estaria criado e devidamente brindado, o “*Raio-Farol*”. ■



# Há 45 anos

## REVISTA Nº 5 – JUL./AGO.

Editorial - Ciência e Filosofia

**Congresso Mundial de Voo** - Observações e Breves Comentários - Brig.-do-Ar-Eng. João Mendes da Silva

### O impacto da Era do Jato:

- O Novo Mundo do Transporte a Jato - Sir William Hildred
- Economia na Era do Jato - Paul Cherington
- As Necessidades Militares e os Problemas do Espaço Aéreo - Joseph Ruebel - Cel.
- O Desafio da Era do Jato - Walter Benaghi
- Necessidades em Espaço Aéreo para as Operações Cíveis - J. R. Dettman

### Pesquisas Básicas:

- Introdução sobre a Pesquisa - General J. W. Sessums Jr.
- A Pesquisa Científica na Força Aérea - General G. B. Holzman
- O Programa de Pesquisa do ARDC na Europa e no Oriente Médio - Nathan Krisberg - Cel.-Av.
- O Homem no Espaço - Ralph O. Griffin - Maj.-Av.
- A Ciência Aeronáutica e a NATO - Theodore Van Karman
- Pesquisas Aeronáuticas na América do Sul - Prof. Samuel S. Steinberg
- O Espaço e a Conjuntura Internacional - Joseph M. Goldsen (da Rand)
- Cabo Canaveral - Brig.-do-Ar-Eng. João Mendes da Silva
- Demonstrações Aéreas no Congresso Mundial de Voo - Brig.-do-Ar-Eng. João Mendes da Silva
- O Programa da Defesa do Espaço Organizado pelo Departamento da Defesa - Almirante John E. Clark
- A Exploração de uma Nova Dimensão - Dr. Everet T. Welmers
- Clube de Aeronáutica
- Notícias da Aeronáutica

*O artigo publicado nesta página tem a finalidade de proporcionar aos pesquisadores a ferramenta necessária às suas atividades. Aos demais leitores, a oportunidade de satisfazer sua curiosidade e rememoração histórica. Temos apresentado, ao longo das edições atuais da nossa Revista a resenha de todas as matérias – com o nome dos seus autores – que estiveram presentes desde o primeiro número da Revista aeronáutica após a sua criação em 1958 (Nº 1).*

## REVISTA Nº 6 – SET./OUT.

- Editorial
- Formação do Oficial - Problema Básico da Força Aérea - Maj.-Brig.-Eng. Joelmir Campos de Araripe Macedo
- Poder Aéreo: Componente do Poder Militar - Paulo Enéas Ferreira da Silva - Cel. Ex.
- A Morte da Armada de Superfície - Vice-Almirante C. B. Monsen, Marinha Norte-Americana
- Entrevista com o Chefe da Força Aérea dos Estados Unidos - General Thomas D. White
- Intendência - Do Problema e da Necessidade dos Cursos - Jorge A. Elael - Cap.-Int.-Aer.
- Soberania e Voo no Espaço - Paulo Ernesto Tolle
- Reconhecimento Meteorológico - José de Magalhães Rabiço Jr. - Maj. Av.
- Novos e Importantes Aspectos para a Expansão da Rede Telex na Área do Nordeste - Fernando Ramos Pereira - Maj.-Av.
- Santos-Dumont - Como eu o vi em 1919 - Professor David Carneiro
- Caxixé - Flagrante do CAN - Aloisio Nóbrega - Maj.-Av.
- Evocação - Honorio Armond
- Semana da Asa de 1959



- Logística da Força Aérea (Tradução)
- Um "Pentagon" para a "Idade-M" (Míssil) - General Spatz
- Acidentes de Aviação - Ten.-Brig.-Méd. Dr. Edgard Barroso Tostes
- Instrutores para a Força Aérea - Lauro Ney Menezes - Cap. Av.
- Os Militares e as Leis Especiais - A. F. Lobato - Cel.-Int.-Aer.
- Problema do Quadro de Engenheiros da FAB - Aldo Weber Vieira da Rosa - Cel.-Av.-Eng.
- Notícias da Aeronáutica
- O Que o Exército Fez pela Aviação - General Floriano Peixoto Keller.
- Problema da Criação do Quadro de Engenheiros da FAB - Aldo Weber Vieira da Rosa - Cel. Av.
- Os Parques de Aeronáutica - Alberto Lopes Peres - Ten Cel Av Eng.
- Corrente de Jato - Cezar Chede - Ten Esp.
- Trabalham para a Paz e a União dos Povos.
- Novas Declarações do Inventor do Seletron.
- Percepção de Vencimentos de Pessoal Mediante Depósito Bancário - Renato Van Boekel - 1º Ten I Aer.
- São os Serviços de Rotas o Coração dos Aeroportos.
- O Orçamento da Aeronáutica e o Seu Emprego - A. F. Lobato - Cel I Aer.
- Instruções Sobre a Gratificação Adicional.

João Vieira de Sousa  
Cel.-Av Ref.

# CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

**A** pesar de ser um assunto já conhecido da maioria de nossos leitores, vamos apresentá-lo de uma forma ordenada, destacando os participantes que mais se sobressaíram na luta por sua criação, mas sem entrar em detalhes. Estes poderão ser conhecidos pela leitura de publicações indicadas na vasta bibliografia sobre a Aeronáutica.

A base mais importante e concreta da definição, da criação e do emprego do Poder Aéreo surgiu com os seus estudiosos: Giulio Douhet (1869-1930); Willian Billy Mitchel (1879-1936); Hugh Trenchard (1873-1956) e, mais tarde, Alexander P. Seversky (1894-1974). Por eles, foram publicados vários livros sobre o assunto. É lógico que, bem antes deles, houve vários pensadores e filósofos que já imaginavam coisas que, certamente, os incentivaram a se debruçarem sobre o assunto. Mesmo assim, os quatro teóricos são considerados os “Artífices do Poder Aéreo”.

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) foi, sem dúvida, o grande palco para o emprego do avião. Durante esse período já havia, principalmente a partir de 1917, muitos debates entre os estrategistas militares e civis estudiosos do Emprego da Aviação.

Alguns achavam que a Aviação deveria agir como uma Força isolada, mas sempre em cooperação com as Forças Terrestres, devendo atacar a retaguarda do inimigo e, se possível, sua zona do interior, para

destruir, com tiros e lançamentos de bombas, as reservas, a logística, as indústrias etc.

Outros só concebiam a Aviação como uma Força Auxiliar, para missões de reconhecimento e regulagem de tiro de artilharia. É lógico que vieram logo a armar os seus aviões para se defenderem dos ataques inimigos que tentavam impedir.

Os Estados Unidos declararam guerra aos alemães em abril de 1917, e o Brasil, em 26 de dezembro de 1917. Em janeiro de 1918, foram enviados dois grupos de aviadores navais brasileiros para a Inglaterra, a fim de integrarem o *Royal Naval Air Service* que, no final do ano, seria transformado na *Royal Air Force* (RAF). O primeiro grupo era constituído de um capitão-tenente e de quatro tenentes. O segundo, que seguiu logo depois, era constituído de cinco tenentes.

Para a Itália, que era um país neutro, foram enviados quatro oficiais, quatro sargentos e dois cabos, sob o comando do Capitão-de-Corveta Protógenes Guimarães. Apresentados na Escola de Aviação Militar, esses militares fizeram o Curso de Observadores Aéreos e de Pilotagem em aviões terrestres. Passaram então para a Escola de Aviação Naval, onde fizeram o Curso de Hidroaviação e, em seguida, participaram de missões de Patrulha de Guerra, em uma Esquadrilha mista, com pilotos americanos e ingleses, até o final da guerra, 11 de novembro de 1918.

Vejam os leitores que, nessa época, alguns militares, pilotos nossos, já participavam de conversas sobre o emprego das Aviações militar e naval unificadas – Poder Aéreo.

Nos Estados Unidos, início de 1918, dois oficiais e um suboficial, pilotos navais brasileiros, realizaram missões de patrulhamento. Nesse mesmo ano, março de 1918, chega ao Brasil uma Missão Militar americana para a Escola de Aviação

Luiz Leal Netto dos  
Reys, um dos  
precursores da criação  
do Ministério da  
Aeronáutica





Naval. Para a Aviação Militar é contratada uma Missão Francesa, que chega ao Brasil em meados de 1918 e apresenta-se à Escola de Aviação Militar. É constituída do Coronel Maguin, dos Capitães pilotos Lafay e Verdier e de mais nove subalternos. Esses instrutores devem ter também influenciado muito os nossos pilotos, quando em seus contatos pessoais.

Tendo sido apresentado esse pequeno início histórico, vamos seguir agora para o primeiro passo importante, dado alguns anos depois por um oficial muito culto, escritor, poliglota e aviador: o Major Lysias Rodrigues. Por ser fluente em francês, inglês e italiano, era sempre colocado às ordens de autoridades chegadas ao Brasil. Com a curiosidade que tinha em conhecer bem as novidades, escreveu, em 1928, dois artigos no *"O Jornal"*. No primeiro, defendia, no primeiro, a tese da criação do Ministério da Aeronáutica e, no segundo, sugeria como deveria ser organizado. Como, no Brasil, havia problemas políticos sérios, não houve muita repercussão na sociedade.

Acalmados os problemas políticos, o Governo enviou à Itália, em 1934, para um estágio de três meses na Força Aérea Italiana – criada em 1923 – os seguintes oficiais-aviadores: o Capitão-de-Mar-e-Guerra Schorch e os Capitães Antonio Alves Cabral e José Vicente Faria Lima da Aviação Militar, que seriam elementos muito importantes na campanha para a criação do Ministério.

A Missão Militar Francesa, no Brasil havia alguns anos, orientava também a Aviação Militar, como vimos anteriormente, instruindo-nos dentro dos princípios de sua Força Aérea, criada em 1928. Em 1930, a Missão apresentou ao Governo brasileiro uma proposta para a criação de um *"Ministério do Ar"*, o que ratificava o sugerido pelo Major Lysias, em 1928. Seu conhecimento reforçou a vontade dos que lutavam pela unificação das Aviações militar e naval.

O ano de 1935 foi muito importante no que diz respeito aos debates. A razão principal foi o artigo escrito no *"O Jornal"*, pelo Capitão de Engenharia do Exército Aurélio Lyra Tavares, sob o pseudônimo de *"Observador Militar"*, que defendia, de uma forma detalhada, a criação do Ministério do Ar. O Jornalista *"Chateaubriand"*, proprietário do *"O Jornal"* e partidário da campanha, fez chegar às mãos do Presidente Vargas o refe-

rido artigo. A grande importância do texto é que atingiu diretamente a sociedade, que em sua maioria ficou solidária. O Presidente achou a criação exequível, mas comentou que deveria ser feito um estudo técnico completo e detalhado.

Como se pode ver, o problema parecia estar próximo de ser solucionado.

Três dias depois, em 20 de fevereiro, no Clube Militar, o Capitão Antonio Alves Cabral fez uma conferência intitulada *"Política Aérea Brasileira"*, com a presença de toda a Direção do Exército, inclusive a do General Dutra, Diretor da Aviação Militar. Ao encerrar, insistiu na necessidade urgente da criação do novo Ministério.

Logo depois dessa conferência, o já Ten.-Cel. Lysias escreveu, no *"O Jornal"*, os artigos: *"A Evolução da Aeronáutica Nacional: as Principais Necessidades e Finalidades de nossa Força Aérea"* e *"Passou a Era dos Couraçados e dos Grandes Exércitos do Tempo de Paz"*.

O Capitão-de-Corveta Luiz Leal Netto dos Reis publicou, no Boletim 64 do Clube Naval, um artigo intitulado *"Ministério da Aeronáutica"*, em que defendia as razões principais para sua criação: economia de recursos, emprego sem ser Força Auxiliar etc.

Em 25 de março, o Capitão-de-Fragata João C. Dias Netto criticou o artigo do Comandante Netto dos Reis. Este, em 16 de abril, fez outra conferência intitulada *"Considerações à Margem de uma Crítica sobre o Artigo 'Ministério da Aeronáutica'"*. Apresentou as organizações de todas as principais potências mundiais, indicando os inúmeros órgãos e serviços que a Aviação requer e que não devem coexistir nas Aviações militar, naval e civil, terminando por desculpar-se por não ter tido tempo para falar sobre a crítica do colega...

Em abril de 1935, liderados pelos Tenentes-

Da esq. p/ dir. Antônio Alves Cabral, Augusto Schorch e José Vicente Faria Lima - Piza, Itália (outubro, 1934)





Coronéis Ivo Borges, Armando de Souza e Mello Ararigbóia, Capitães-de-Corveta Amarílio Vieira Cortez, Luiz Leal Netto dos Reis e Álvaro Araújo, e pelo Capitão Antonio Alves Cabral, um grupo de oficiais lançou um manifesto que tinha em vista *"A Campanha pela Criação do Ministério da Aeronáutica"*, contendo, em linhas gerais, sua organização.

A Intentona Comunista de 1935 serviu para que os conservadores fizessem um movimento muito grande contra a criação do Ministério da Aeronáutica.

Em 1937, o Contra-Almirante Virginius Brito De Lamare, na revista *"ASAS"*, publicou o artigo *"Organizações Aéreas, sua Evolução, o Ministério do Ar, Política Aérea"*. Ele já havia feito, sobre o assunto, duas conferências em 1936. No artigo fez apreciações sobre as organizações aéreas militares dos Estados Unidos, do Japão, da Alemanha, da Rússia, da Itália, da França e da Inglaterra. Em 1937, também aconteceu o golpe integralista e a criação do Estado Novo.

Finalmente, o desenvolvimento da Revolução Espanhola, com o reforço da aviação alemã, e o início da Segunda Guerra Mundial convenceram quase a totalidade dos opositores, que vieram reforçar indubitavelmente a luta pela criação do Ministério, pois o uso da Aviação unificada, nesse período, era uma constatação, como se viu nas grandes batalhas nos vários TO na Europa e África.

Em abril de 1939, foi remetido ao Conselho de Segurança Nacional, pelo Almirante José Machado de Castro e Silva, Chefe do Estado-Maior da Armada, o primeiro expediente *"Parecer a Respeito da Criação do Ministério do Ar"*. O documento, com

cinco partes, concluía que sua criação só oferecia desvantagens ao desenvolvimento das Aviações civil, militar e naval. Esta foi a última grande cartada dos opositores.

No final da

*Capitão-Tenente Virginius Brito de Lamare*



década de trinta, início de 1940, o Presidente Getúlio Vargas, grande entusiasta da Aviação, havia recebido dos Tenentes-Coronéis Lysias Rodrigues e Samuel Gomes Pereira duas propostas para a criação do Ministério. Entregou-as ao Capitão-Aviador Nero Moura para que criasse um grupo de trabalho, de alto nível, com o objetivo de reunir e estudar todos os documentos existentes no Governo sobre a criação do Ministério.

Em outubro de 1940, o Presidente, já conhecedor do resultado do estudo, confidenciou ao Capitão Nero Moura que o novo Ministro deveria ser um civil e que sua escolha recaía sobre o nome do Dr Joaquim Pedro Salgado Filho. Este havia sido seu Ministro do Trabalho Indústria e Comércio e, naquele momento exercia o cargo de Ministro do *"Supremo Tribunal Militar"*, tendo-se aposentado, em 18 de janeiro de 1941. Amigo particular do Presidente compartilhava, com ele, de grande simpatia pelas atividades aéreas.

Finalmente, pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica, nova estrutura do Poder Nacional brasileiro, com 29 artigos, sendo muitos deles desdobrados em parágrafos.

Assim foi realizado o sonho e vencida a luta de dezenas de grandes brasileiros, militares e civis! ■



*Major Lysias Rodrigues*

# Uma Façanha de Ouro

Carlos Alberto  
Ribeiro Sanhchez  
Cel.-Int. R1

No ano de 1966, um grupo de cadetes da Aeronáutica, jovens e empolgados, conquistou de maneira ímpar uma Façanha de Ouro, dentro do Parque Aquático da AMAN: derrotou, sensacionalmente, os temidos aspirantes da Escola Naval e os cadetes da AMAN. Conquistou, de maneira espetacular, a Competição de Natação – NAVAMAER.

Este acontecimento tornou-se marcante porque, em toda a História da Aeronáutica, foi a primeira vez que se conquistou o Troféu de Natação.

Era uma equipe superunida, supermotivada, vibradora! Apesar das grandes dificuldades de treino, pois a piscina da AFA era pequena (25m x 12m). Apesar das tarefas diárias no Corpo de Cadetes, esses jovens treinavam fora de hora, inclusive aos sábados, com o objetivo de se tornarem Campeões e de destronarem a Marinha e o Exército de sua numerosa sequência de vitórias. Sabia-se que a AMAN estava no Rio havia um mês, treinando no Botafogo e na Escola do Exército; que a ESCOLA NAVAL treinava, diariamente, no Fluminense; e que a AFA, sacrificando-se, treinara nos Afonsos. O técnico, Paulo Fonseca e Silva, grande nadador, era, porém, um incentivador.

## Nossa Saga

No dia da Competição, uma torcida da Aeronáutica chegou do Rio para nos ajudar. Era um dia lindo e ensolarado. Era um dia de céu de brigadeiro, era o nosso Dia.

A mim coube a tarefa de escalar os colegas, por ser o capitão da equipe e, sobretudo, pela ausência do nosso técnico, que chegou após a Vitória, pois estava no enterro de seu pai, pela manhã.

Prova após prova, mostrávamos que éramos imbatíveis. Colocamos em ação uma tática sensacional, na qual nossos nadadores somente caíam na piscina para tirar primeiro ou segundo lugar e, em outras provas, apenas colocávamos nadadores para fazer número, guardando reserva para os revezamentos.

Apesar de todo o esforço, a Competição ficou

para ser decidida na última prova (revezamento 4x100m, nado livre). Se a AMAN tirasse o 1º lugar, seria campeã, se a NAVAL saísse em 1º e a AMAN em 2º, a AMAN do Cadete Sparta seria, ainda, campeã. Teríamos de torcer para que a NAVAL ganhasse e, assim, ficarmos em segundo. Reuni a equipe e disse:

– Já somos campeões. Eles estão perplexos e temerosos, e seus melhores nadadores estão cansados. Vamos ganhar esta prova e festejar.

Ganhamos! Todos melhoraram seus tempos! A NAVAL chegou em segundo.

AERONÁUTICA, CAMPEÃ da NAVAMAER – NATAÇÃO de 1966. O primeiro título em toda a história da competição.

Naquele dia, todos saíram vencedores: eu consegui três medalhas de ouro (lembro dos gritos de incentivo dos colegas, dos rostos saudosos dos amigos do Revezamento: Sá Barreto e Monteiro – Medalha de Ouro – e Cadete Maizena, que Deus levou ainda precocemente).

Esta Matéria também é para reverenciá-los.

Gostaria que a Vibração, a Motivação, a Garra e a Humildade daqueles jovens cadetes fossem exemplos para os jovens de hoje, pois mesmo nos momentos difíceis, quando os obstáculos são grandes e poderosos, é possível nos superarmos. Basta querer, acreditar e ter fé. ■

## NAVAMAER Natação – 1966

*Em pé, da esquerda para direita: Cadetes Hortêncio, Paulo R. Vilarinho, Maizena, Jonas, Corrêa e Lazari, Técnico Paulo F. Silva, Ten. Camargo (Cegonha) e Cabo Silva. Agachados: Cadetes Sanhchez (Capitão da Equipe), Monteiro, Silva Jr., Jacaré, Basílico, Rosa Filho e Sá Barreto.*

*Obs.: Na foto da equipe campeã, não estavam os Capitães Néri (PARASAR) e Mello.*







## Jubileu de Diamante

# Semana da Asa completa seus 70 anos

Aloísio Quadros  
Pesquisador

Pelo tempo decorrido, há poucas pessoas que se recordam da primeira SEMANA DA ASA criada em 1935, aqui no Rio de Janeiro, pela sociedade TOURING CLUB DO BRASIL, voltada para a área de apoio e desenvolvimento do automobilismo nacional. Não se afastando da sua meta, no longínquo ano de 1935, um grupo de associados decidiu envolver-se com a nossa Aviação Civil, cuja inércia era notória à época. Os sócios, em Assembléia, resolveram dar ênfase ao desenvolvimento da Aviação de Turismo, através dos aeroclubes. Com a presença de pilotos de diversas categorias (inclusive militares do Exército e da Marinha), a reunião instituiu a COMISSÃO DE TURISMO AÉREO e, logo, acordaram com a realização de uma série de comemorações de exaltação ao criador do avião ALBERTO SANTOS-DUMONT. Essas comemorações tomaram o título de SEMANA DA ASA, programada para realizar-se a cada ano, no

mês de outubro, a partir do ano da sua criação: 1935. A primeira iniciativa da Comissão foi realizar a REVOLUÇÃO TURÍSTICA (vôo em conjunto, de São Paulo ao Rio) da qual participaram muitos pilotos dos aeroclubes dos dois Estados. A Comissão programou também uma missa no Santuário de Nossa Senhora de LORETO, em Jacarepaguá (Rio), com ampla divulgação pela imprensa, aglutinando aviadores de todas as categorias, vivos e familiares dos companheiros desaparecidos e o público







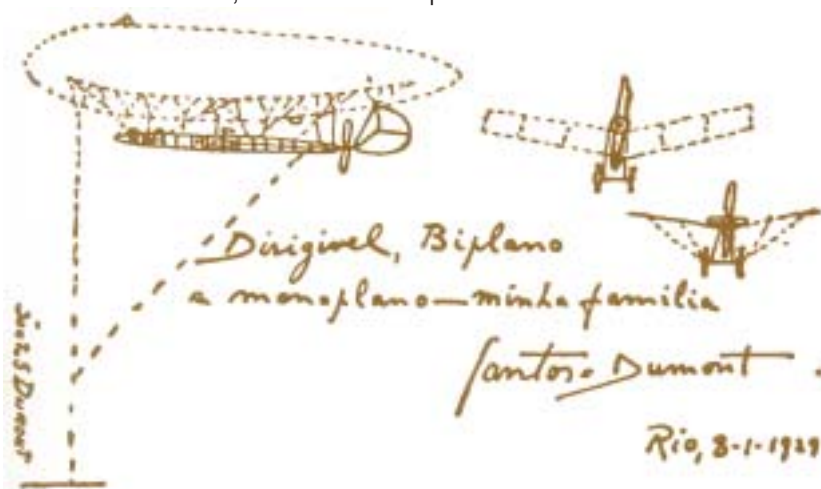
simpatizante da Aviação em geral. Por tudo isso, o ano de 1935 tornou-se um marco de estímulo e expansão da Aviação Civil, disseminando a formação de uma mentalidade aeronáutica nacional. Compunham o grupo inicial da COMISSÃO DE TURISMO AÉREO, aviadores civis como o piloto pioneiro e excepcional colaborador do Aeroclube Brasileiro PAULO DA ROCHA VIANNA e CLÁUDIO GANNS, além dos aviadores navais ÁLVARO DE ARAÚJO, LUIS LEAL NETTO DOS REYS, ISMAR P. BRASIL, fazendo parte do grupo os pilotos do Exército JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO, IVO BORGES e o piloto e historiador militar LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES. O interesse do TOURING pela Aviação já se manifestara anteriormente (1934), quando em parceria com a recém-criada empresa VASP proporcionou vôos panorâmicos sobre a cidade de São Paulo, seguindo-se um simpático convênio que contemplava seus associados com um desconto nos preços das passagens aéreas da VASP.

No âmbito das informações, o TOURING (1935) publicou o REGULAMENTO DA CIRCULAÇÃO AÉREA do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1926. Em 1936, ousadamente, o TOURING convida o piloto francês JEAN MERMOZ para vir ao Brasil participar das comemorações da SEMANA DA ASA, um claro estímulo aos brasileiros envolvidos com a Aviação. Ainda nesse ano foi proposto, pela COMISSÃO DE TURISMO AÉREO, a instituição do DIA DA AVIAÇÃO, posteriormente consagrado como o DIA DO AVIADOR, na histórica data de 23 de outubro, tendo o Congresso Nacional aceito um Projeto de Lei, convertido em 4 de julho de 1936 na Lei nº 218. Outras iniciativas do TOURING CLUB – com o inestimável apoio popular, dos aviadores militares e comerciais e do Governo Federal e Municipal, envolvendo até a alta sociedade do Rio de Janeiro – foram o lançamento da pedra fundamental do MONUMENTO DOS PIONEIROS DA AVIAÇÃO, na Ponta do Calabouço, hoje Aeroporto Santos-Dumont, e também a visita ao imenso hangar do dirigível GRAF ZEPPELIN, erigido na atual Base Aérea de Santa Cruz, além de um “meeting” aeronáutico (ênfase às acrobacias) sobre o histórico Campo de Pouso de Manguinhos. Organizou, ainda, a REVOADA TURÍSTICA (a primeira da América do Sul) e o vôo acrobático (impecável) da Aviação Naval sobre o túmulo de SANTOS-DUMONT, no Cemitério São João Batista, encerrando-se aí a programação do ano.

Para a SEMANA DA ASA de 1936, o TOURING

CLUB convidou a VASP para patrocinar vôos turísticos sofisticados, decolando de São Paulo, escalando em Ribeirão Preto e Franca, encerrando o “tour” em Uberaba (MG), retornando no dia seguinte, programa muito procurado pelos paulistanos. Esta segunda SEMANA DA ASA convidou um seleto grupo de aviadores franceses, outra vez liderado por JEAN MERMOZ, o conhecido piloto pioneiro. A programação cívica incluiu a REVOADA TURÍSTICA, um reide Rio-Belo Horizonte-São Paulo-Rio, para a categoria aviões leves. Incansável, o TOURING solicitava à Câmara Federal a criação da medalha MÉRITO AERONÁUTICO que, aceita, vigora até nossos dias. A COMISSÃO DE TURISMO AÉREO tomou a iniciativa cultural de publicar, décadas depois (1993), o livro “TOURING 70 ANOS” – a memória dos tempos da mão inglesa, histórico da elegante associação incentivadora do automobilismo nacional, sua razão de ser, seguindo-se uma terceira obra importante: “A HISTÓRIA DA SEMANA DA ASA 1935/45”. Com a criação do Ministério da Aeronáutica (janeiro de 1941), toda a atividade aérea do Brasil (civil e militar) deslocou-se para o âmbito do novo Ministério, inclusive a iniciativa dos festejos da SEMANA DA ASA e do DIA DO AVIADOR (23 de outubro). Neste ano de 2005, em que a SEMANA DA ASA completa seus 70 anos de existência (outubro), o TOURING promoverá conferências sobre o tema, divulgação do assunto no seu BOLETIM-REVISTA, e a participação na PRIMEIRA SEMANA SANTOS-DUMONT, com um “stand” na cidade serrana de ITAIPAVA (Petrópolis).

A *Revista aeronáutica* muito agradece ao Presidente do TOURING CLUB DO BRASIL, Comandante (Capitão-de-Mar-e-Guerra) LEONARDO C. FRANÇA, as inestimáveis informações sobre a SEMANA DA ASA e o DIA DO AVIADOR, tão cordialmente prestadas. ■



# O Darwinismo

Estevão Bettencourt  
Teólogo

O naturalista inglês Charles Darwin revolucionou, no século XIX, a ciência, tentando provar a evolução das espécies, mediante a luta pela vida (*"struggle for life"*). Nessa luta as espécies mais fortes se foram adaptando às exigências do ambiente, ao passo que as espécies mais fracas pereceram. A evolução terá sido meramente mecanicista, sem finalidade predefinida.

Com o tempo, os próprios cientistas perceberam que o mecanicismo não daria conta da visível tendência à harmonia e à sistematização existentes no mundo do vivente. Em consequência, o darwinismo foi posto de lado, mas verifica-se que, nem por isto, se deve rejeitar a teoria da evolução; os fósseis são suficiente documento para alicerçá-la.

Verdade é que, nos Estados Unidos, ainda em época recente, o protestantismo recusou a teoria da evolução em termos peremptórios e lhe opôs a tese da criação direta das espécies por parte de Deus. Para tanto, se baseavam no relato do livro bíblico do Gênesis, cap. 1-3. Daí o dilema na mente de muitos pensadores: Criação ou Evolução?

A resposta não é difícil, pois as duas teses se conciliam perfeitamente entre si. E como? Antes do mais, é preciso notar que o texto sagrado não pretende apresentar um relato científico da origem do mundo, mas é um hino poético, composto por sacerdotes judeus do século VI a.C. para fundamentar a observância do sábado; Deus terá sido o primeiro operário a trabalhar em seis dias e repousar no sétimo. O texto bíblico recorre ainda a noções mais arcaicas ou do século IX a.C., descrevendo a ação de Deus como a de um oleiro, um cirurgião, um jardineiro, um alfaiate... Por conseguinte, o problema atrás colocado não se pode resolver somente com a Bíblia. Eis então o que,

combinando fé e razão entre si, se pode dizer:

1. Deus terá criado a matéria inicial, tal como a descreve a ciência. A matéria não é eterna; se o fosse, seria Deus;

2. Criando a matéria, o Senhor Deus lhe deu as leis da sua evolução harmoniosa;

3. Surgiram então, por evolução, os reinos mineral, vegetal e animal irracional;

4. A própria vida das plantas e dos viventes irracionais nada tem que transcenda a matéria; a rigor, poderia estar contida nas potencialidades da matéria em evolução;

5. Quando a matéria em evolução atingiu o grau de complexidade próprio da vida humana, Deus criou e infundiu-lhe uma alma intelectiva para constituir o ser humano, tanto o masculino quanto o feminino;

6. A alma humana intelectiva não pode vir por evolução da matéria, pois ela não é matéria, mas espiritual. Ela requer um ato criador de Deus sempre que venha ao mundo um ser humano.

Vemos assim que se conciliam harmoniosamente criação e evolução. Não há por que instituir debates prolongados a respeito.

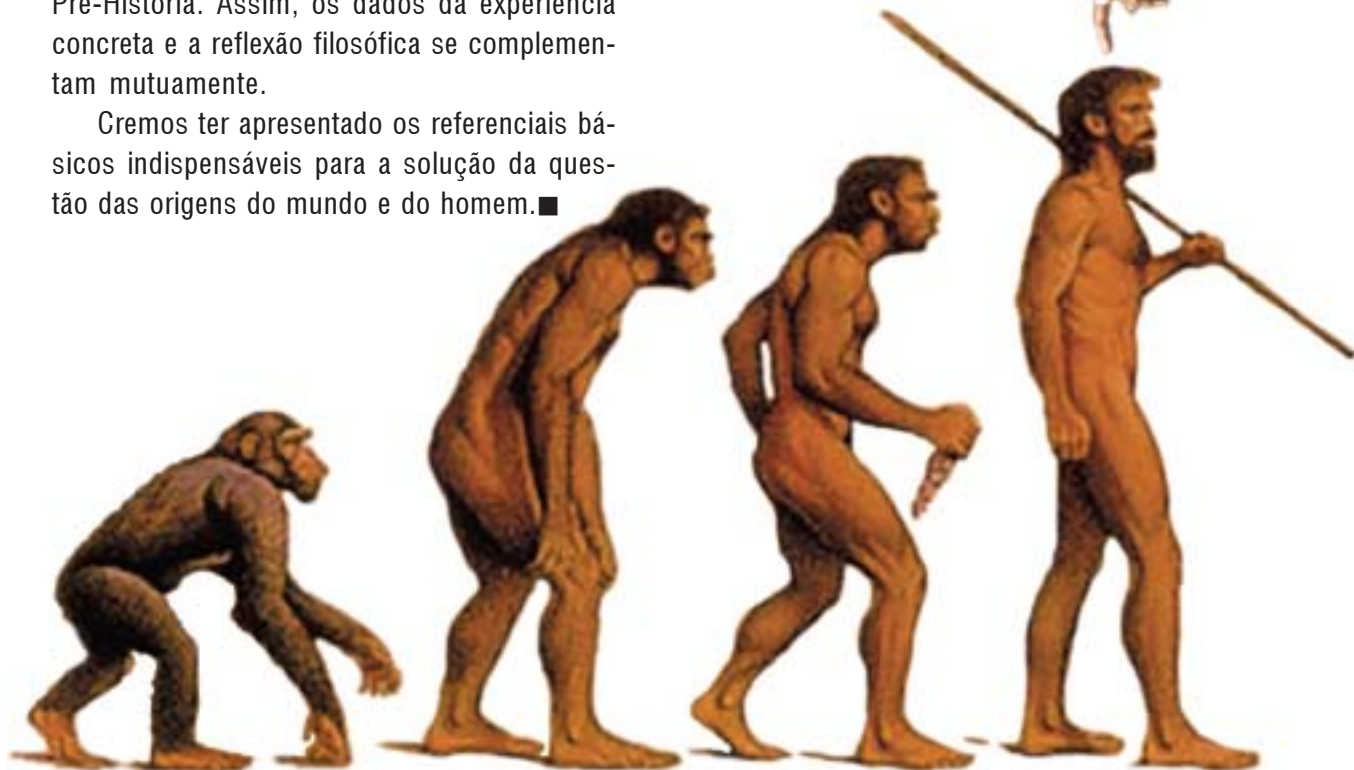
Vemos também como responder à pergunta: o homem vem do macaco ou não? A resposta exige que distingamos entre corpo e alma do ser humano, pois o homem não é um bloco monolítico; é, sim, um composto de matéria (corpo) e espírito (alma ou princípio vital). O corpo pode vir da matéria em evolução, não da matéria do macaco contemporâneo, pois este já é muito especializado e não evolui, mas veio, possivelmente, de um antepassado dito primata, do qual se terão originado o gorila, o chimpanzé, o orangotango e o corpo humano. Quando o primata estava em condições de ser sede da vida humana (intelectiva), Deus lhe terá infundido a respectiva alma espiritual, como acima já dito.



# e a Fé Cristã

À guisa de conclusão observamos: o Esquema proposto nestas linhas para conciliar criação e evolução entre si é assaz simples, pois é inspirado por uma reflexão filosófica pa-lidamente iluminada pela fé. Poderá ser enriquecido pelos dados das ciências empíricas, especialmente pelos da Paleontologia, que estuda os fósseis e os vestígios do homem da Pré-História. Assim, os dados da experiência concreta e a reflexão filosófica se complementam mutuamente.

Cremos ter apresentado os referenciais básicos indispensáveis para a solução da questão das origens do mundo e do homem. ■



# colesterol

Maj.-Brig. - Méd. R1  
Dr. Ricardo Luiz de  
G. Germano

Lucian Freud, *Benefits Supervisor Resting*, 1994. Oil on canvas. 160 x 150 cm



## O que é importante saber a respeito

**T**rata-se de um lipídio (gordura) fundamental para o complexo mecanismo da vida, tendo em vista que faz parte da estrutura celular, assim como da cadeia molecular de vários hormônios.

Além da oferta externa pela alimentação, o colesterol também é produzido endogenamente pelo fígado. Como gordura, não sendo, portanto, hidrossolúvel, o colesterol é transportado no sangue ligado a proteínas chamadas “*Lipoproteínas*”.

Quando analisamos o exame laboratorial de sangue,

considerando-se o que tange a colesterol, devemos destacar três elementos principais:

● **Colesterol Total** – como subtendido, é o total de colesterol no sangue (ligado às lipoproteínas);

● **HDL Colesterol** – é o colesterol ligado à lipoproteína de alta densidade (“*High Density Lipoprotein*”). Este colesterol é chamado de “*bom colesterol*” ou “*lixeiro*” (“*scavenger*”), porque tem a missão de evitar o acúmulo de LDLs nas paredes das artérias, levando-as para o fígado;



◀ **LDL Colesterol** – é o colesterol ligado à lipoproteína de baixa densidade (“*Low Density Lipoprotein*”). Este é o chamado “*colesterol mau*”, por tender a acumular-se nas paredes arteriais.

Algumas patologias como: hipotireoidismo, diabetes, doença renal e efeito colateral de medicamentos podem explicar o aumento do colesterol total, principalmente às custas da elevação do LDL colesterol, mas a principal causa de tal elevação é um defeito metabólico de caráter genético (hipercolesterolemia primária familiar).

O consenso entre especialistas preconiza os seguintes limites para baixar o risco de comprometimento arteriosclerótico (acometimento da parede arterial de todo o sistema vascular, mas atingindo, principalmente, coração, cérebro, rins, retina, aorta e membros inferiores):

– Colesterol Total: < 200mg% (menor que 200mg%)

Se o paciente já apresentou um episódio clínico de manifestação de arteriosclerose em qualquer dos órgãos chamados de alvos (coração, cérebro, rim, retina, aorta) ou membros inferiores, ou ainda, apresenta outros fatores de risco como hipertensão arterial, diabetes, sedentarismo, obesidade e tabagismo, a meta a ser perseguida deverá ser baixada para < 180mg% (menor que 180mg%).

– HDL colesterol: > 45mg% (maior que 45mg%)

– LDL colesterol: < 130mg% (menor que 130mg%)

Aqui, do mesmo modo que no colesterol total, havendo episódio de manifestação arteriosclerótica ou outros fatores de risco, a meta a ser perseguida cai para < 100mg% (menor que 100mg%).

Deve-se levar em conta que estes valores são atribuídos a adultos (maiores de 20 anos) e que, no primeiro trimestre deste ano (2005), durante o Congresso do “*American College of Cardiology*”, em Orlando, vários trabalhos apareceram propondo a baixa destes valores a serem perseguidos (os de LDL, que é o mais importante, caíam, respectivamente, para < 100mg% e < 80 mg%).

Do ponto de vista terapêutico, existem as seguintes armas:

**1 – Dieta:** retirar do cardápio as gorduras animais (banha, manteiga, queijo amarelo, ovo, leite integral, carne gorda), carne vermelha e órgãos (miúdos etc.). Usar óleos vegetais, azeite, verduras, legumes, frutas, cereais, aves e peixes. O queijo branco e a margarina poderão ser usados, assim como o leite desengordurado.

O vinho tinto, em pequenas quantidades (um cálice às refeições), tem efeito benéfico. Este contém substâncias que inibem a agregação das plaquetas (células sanguíneas que participam da formação do coágulo), assim como estimulam a desintegração do coágulo (ação fibrinolítica).

A formação de um coágulo na parede lesada da artéria costuma ser a alteração que precede um episódio isquêmico (falta de sangue no órgão e/ou tecido acometido).

Sabemos também que as bebidas alcoólicas tendem a aumentar os níveis de HDL.

**2 – Exercício Físico:** atua aumentando o HDL colesterol, contribuindo para o combate à obesidade e à resistência à insulina (fatores que aumentam o risco de arteriosclerose) e estimulando o desenvolvimento de circulação colateral, ajudando a combater o aparecimento de um episódio isquêmico.

A carga de exercício necessita ser estipulada após avaliação médica. Observa-se, cada vez mais, que a caminhada tem as vantagens cardiorrespiratórias da corrida, sem a agressão às articulações dos membros inferiores e da coluna vertebral que a mesma impõe.

**3 – Medicamentos:** infelizmente, a maioria dos casos de hipercolesterolemia não responde apenas à dieta (diferente do aumento de triglicerídeos no obeso, que responde muito bem à dieta).

Deve ser ressaltado que, quando se trata de hipercolesterolemia primária familiar, o uso da medicação, iniciada após a falha da dieta, isoladamente, deverá ser para sempre, requerendo para isto o controle médico para ajuste da dose ideal.

Após o advento das estatinas (Prêmio Nobel na década de 80), o tratamento da hipercolesterolemia teve um grande impulso. Este grupo farmacológico, cada vez mais sofisticado sob o aspecto do melhor efeito terapêutico e menor efeito adverso colateral, tem-se mostrado bastante promissor.

O médico deverá ser procurado para assumir a responsabilidade do tratamento e o controle da hipercolesterolemia. É importante o paciente não sublimar e achar que poderá suspender todo o esquema terapêutico (dieta, exercício e medicamento) após a normalização de seus exames. Se isso ocorrer, haverá um rebote nos níveis sanguíneos, com o conseqüente aumento do risco do paciente.

Finalmente, devem ser ressaltadas duas afirmações:

1 – Constituem péssimas companhias para a hipercolesterolemia: hipertensão arterial, obesidade, diabetes, sedentarismo e tabagismo;

2 – Quanto mais cedo descobriremos a hipercolesterolemia, melhor será o prognóstico do paciente. Assim, deve ser ressaltado o valor do “*check-up*” periódico e, nas famílias acometidas pela patologia, mesmo os mais jovens também deverão ser abordados. ■



# Doença do Cérebro

**A** esquizofrenia é uma doença do cérebro que se manifesta com múltiplos sintomas, envolvendo o pensamento, a percepção, a emoção e o comportamento. Já se comprovam alterações cerebrais nas neuroimagens com ressonância funcional.

Nos esquizofrênicos ocorre o enfraquecimento das atividades emocionais que formam os pilares da vontade, tornando o desenvolvimento mental quase nulo ou fragmentado. A essência da personalidade é destruída. Há um descompasso, as emoções não correspondem às idéias, ocorrendo um fenômeno dissociativo. Poucos, entretanto, partem para o crime. São pessoas isoladas, inseguras e desconfiadas. Hostis e anti-sociais, vivem um mundo irreal de falsas convicções, que confundem a realidade objetiva. Agridem a quem mais amam, são deprimidas e, algumas vezes, apresentam o instinto sexual exaltado. São negativistas e desatenciosas com a família, com os estudos e com o trabalho. Possuem um comportamento social "borderline" (limítrofe).

Sendo doença de custo pessoal e econômico insurável no mundo, encontra-se entre as perturbações mentais mais complexas, multifatorial. Assombrou na primeira metade do século passado, prevaleceu na segunda e apresenta uma forte tendência à remissão e ao controle total no novo milênio, a partir do mapeamento genético, das novas descobertas neuroquímicas (neurotransmissores), das sofisticadas técnicas de neuroimagem e com a interação familiar. Os medicamentos de última geração (neurofármacos), como poderosos mísseis, atingem o alvo, eliminando os sintomas esquizofrênicos. A saúde mental está ganhando a luta contra a esquizofrenia, promovendo uma verdadeira guerra química. Em Nova Iorque, os pacientes dos casos mais graves são internados pela justiça e obrigados a tomar medicamentos.

Os médicos gregos observaram alterações da personalidade com delírios e paranóia. No século XIX, os transtornos psicóticos foram descritos como insanidade mental (loucura). Em 1911, Eugen Bleuler denominou-os de esquizofrenia, termo de origem grega que quer dizer mente dividida, partida, fendida. Os transtornos esquizofrênicos podem ser encontrados em todas as sociedades e culturas, eclo-

# LOUCURA

dindo nas diversas fases da vida. A forma hebefrênica no jovem e a reação parafrênica no adulto, sendo mais freqüente no homem. Na década de 1970-1980, os hospitais alcançavam um índice elevadíssimo de pacientes esquizofrênicos internados. No Ceará, segundo nossos estudos (Josué de Castro 1970-1980), o Hospital Psiquiátrico São Vicente de Paulo e o Hospital de Saúde Mental de Messejana, com cerca de 60 a 70% da população hospitalar. Nos Estados Unidos, atualmente, são dois milhões, sendo 150.000 criminosos em prisões especiais. São superados pelos drogadictos e sociopatas, com a mais elevada periculosidade.

Atualmente, prevalecem as patogenias psicossociais, com volumosos índices de transtornos como alcoolismo, drogas, sexualidade, criminalidade e outras desordens do comportamento (loucura social/sociopatologia). O comportamento pode interferir na harmonia familiar, interpondo-se entre a união e a afetividade, revelando um cônjuge desa-

Josué de Castro  
Médico e  
Professor





gregador, ou um filho infenso aos ensinamentos e procedimentos pedagógicos, sociais e culturais. Podem tornar-se sépticos, contestadores e adictos. Coexistem em pessoas ociosas e marginais com a aparência e a higiene pessoais deploráveis, como nos contraditórios e extintos grupos hippies. Há adolescentes com comportamentos alienados.

O cérebro apresenta-se povoado de delírios de grandeza, ciúme, perseguição, erotismo e de prejuízo. A mente perturbada luta contra os próprios pensamentos. Têm alucinações, ouvem vozes, vêem vultos, vivem em outro mundo. Mundo esquizofrênico ou mundo cão? Divisão da fábrica do pensamento? Loucura química ou regressão a fases arcaicas da personalidade? Maus tratos na infância ou genética? Ou objeto de uma sociedade doente? Ou simplesmente uma mente fora de si. Muito cuidado. Eles vivem em hospitais ou soltos por aí perturbando a sociedade, a família e a segurança pública.

Passando por vícios ou desordens, como a adi-

ção ao álcool e às drogas, transtornos emocionais e legais que afetam o relacionamento e a harmonia social. Guerras, terrorismo, seqüestros e assassinatos em série ou violência no trânsito, com ou sem influência política. Querelantes, revolucionários natos, transgressores e contestadores sociais. Psicopatas, sociopatas, esquizóides e paranóides têm caracterizado o homem louco como o maior predador da espécie. Alguns especialistas clássicos já afirmaram algumas vezes: a pior loucura é a loucura social e política, de consequências imprevisíveis e devastadoras para uma nação. Doutor, então onde se encontram os verdadeiros loucos? Somente nos hospitais, consultórios e na comunidade com suas vesânicas, recebendo um forte controle psicológico e químico? Ou na vida pública, nas ruas e favelas há gananciosos, predadores, perversos e maníacos abraçados com o ilícito, com o impropério, com a infidelidade, com as sociopatologias sexuais e a criminalidade? ■

*Arnulf Rainer,  
oil with cloth wood  
and photograph  
mounted on wood,  
122 x 175 cm*

*(Texto transcrito do  
periódico "Opinião",  
de Fortaleza,  
publicado em  
19 de junho de 2005)*



Maj.-Brig.-do-Ar Ref.  
Celso Resende Neves

# Investimento em Cult

O investimento em cultura é o que rende maiores dividendos para o País.

A imprensa divulgou, recentemente, o nível extraordinário que a EMBRAER alcançou. Trata-se de uma empresa que vem se expandindo e se instalando em outros países, como os Estados Unidos, Portugal e China, cujo controle está em mãos de brasileiros e cujo centro de criação e decisão está no Brasil. Ao final de 2004, entregou 148 aeronaves comerciais e executivas, o que representa um crescimento de 47%.

É impressionante o sucesso dessa empresa de alta tecnologia de um país em desenvolvimento. Destaca-se a construção de uma fábrica nos Estados Unidos, onde serão produzidas aeronaves para o Exército e a Marinha norte-americanos.

Como aconteceu esse verdadeiro milagre? É o fruto do então Ministério da Aeronáutica, que se empenhou ao máximo para a formação de um embrião que resultasse no futuro, que hoje presenciamos. Foi uma esperança que se concretizou com muita dedicação e investimentos.

Vou contar algo de que tive a ventura de participar. Servi no Gabinete do Ministro Nero Moura de

1951 a 1954. Era então major-aviador, Chefe da Divisão responsável pelos assuntos, em nível ministerial, relacionados com as Diretorias do Material, de Engenharia, de Aeronáutica Civil, de Rotas Aéreas e de Finanças.

Acompanhei o trabalho do então Coronel-Aviador Casimiro Montenegro Filho, que lutava pelo nascimento da indústria aeronáutica no país.

Com a guerra, as importações praticamente cessaram e a infra-estrutura industrial, incipiente, era incapaz de fabricar até mesmo bicicletas ou geladeiras.

Lembro-me que comprei, nessa ocasião, uma geladeira sem motor, que era abastecida, diariamente, com uma grande pedra de gelo.

O entusiasmo e a tenacidade do Cel. Montenegro eram admiráveis e tiveram o apoio de Nero Moura. Não era um sonhador, tinha a convicção de que o esforço do Ministério da Aeronáutica algum dia, não importa quando, iria frutificar.

Começou pela via correta: a Educação. Foi quando nasceu o ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), em S. José dos Campos.

A primeira turma concursada teve início em 1950. Em 1951, o Ministério contratou professores selecionados entre os melhores do mundo.

Um deles foi o Professor Focke, criador do avião Focke-Wulf, um dos sucessos da Luftwaffe, na Segunda Guerra Mundial.

Outra grande figura que colaborou na organização do ITA foi o Professor Richard Smith, Chefe do Departamento de Aeronaves do MIT (*Massachusetts Institute of Technology*).

Foi contratado pelo Coronel Montenegro, que estabeleceu as condições para sua vinda, assim como de outros professores por ele indicados.

Um dos objetivos era projetar a

Vista aérea  
ITA, São José  
dos Campos







# ura

construção de aviões com características estabelecidas pelo Estado-Maior da Aeronáutica.

Tudo passava por minhas mãos para encaminhamento à aprovação do Ministro.

O salário era o exigido. Vinham com suas famílias e se instalavam em moradias dentro do “campus” do ITA. Tinham assistência de professores brasileiros, residentes também, em sua maioria, no “campus”.

Os alunos recebiam bolsa integral (alojamento, alimentação e assistência médica). Cada grupo de quatro alunos tinha o acompanhamento, em seus estudos, de um professor conselheiro.

A firmeza, a perseverança e o entusiasmo do então Coronel Montenegro contagiaram não só o Ministério da Aeronáutica, tendo conseguido a doação do terreno necessário para a instalação do ITA, sendo um dos doadores a Prefeitura de São José dos Campos.

Começa então a formação de engenheiros aeronáuticos altamente qualificados. Iniciavam-se trabalhos pioneiros, estimulando o surgimento de pequenas indústrias.

O ITA foi o passo inicial. Ao longo do tempo, foram criados outros institutos. Hoje existem: Instituto Aeronáutico e Espaço (IAE), de Estudos Avançados (IEAv), de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), que com o ITA formam o Centro Técnico Aeroespacial (CTA).

Em 1968, 18 anos após a criação do ITA, já voava o Bandeirante, resultado de um projeto do CTA.

No ano seguinte, 1969, criou-se a EMBRAER.

Na década de 70, iniciou-se o Projeto Microondas, desenvolvido por engenheiros formados pelo ITA (disputados por diversas empresas para reforçar



Vista aérea  
EMBRAER,  
São José dos  
Campos

seus setores científicos, tecnológicos e industriais), que originou a produção de equipamentos sofisticados, como um Radar Meteorológico para o tráfego aéreo e a defesa civil, capaz de fornecer informações antecipadas sobre fortes chuvas, em áreas de risco e centros urbanos, além de um Radar de combate para o AMX.

A solução tecnológica para os motores a álcool, importante contribuição para a economia nacional, surgiu no CTA, nessa mesma década, assim como o domínio da tecnologia para a construção do Veículo Lançador de Satélites.

As pesquisas não páram; são permanentes.

Cabe aqui transcrever a declaração do Ten.-Brig.-do-Ar Xavier Ferolla: “*Ao comemorar 50 anos de frutífera existência, o ITA, mais do que nunca, representa a matriz intelectual que propiciará à Aeronáutica e ao País a modelagem do cientista e do técnico do século XXI*”.

A evolução do ITA e os resultados que produziu são exemplos marcantes da importância dos investimentos em Educação e Cultura, em todos os níveis do ensino, desde o Fundamental.

Infelizmente, não motivam os governantes, com raras exceções, uma vez que os resultados só se apresentam no futuro, sem influenciar o eleitorado. No entanto, para o País, representam conquistas definitivas para o seu desenvolvimento e para a auto-estima de seu povo. ■



# Le Trophée

Ten.-Brig.-do-Ar  
Ref. Ronald  
Eduardo Jaeckel

A década de 70 deu início, na Força Aérea, a colossal transformação no Poder Aeroespacial Brasileiro. Foi a era em que os sistemas começaram a eclodir através de projetos incomuns.

O controle do espaço aéreo passou a ser equacionado por um projeto pioneiro, que integrava as funções de defesa aérea e de controle de tráfego aéreo, e seria operado pelo Sistema DACTA.

Na mesma época, foi criada a comissão de construção e implantação da complexa base aérea em Anápolis-GO, denominada de 1ª Ala de Defesa Aérea, que, com inovadora filosofia de funcionamento, seria destinada a sediar o mais novo e poderoso avião de guerra: o bisônico Mirage III E, da Marcel Dassault, de fabricação francesa, e, no Brasil, denominado F-103.

Simultaneamente, deslanchava também o programa de recrutamento e preparação de todo o pessoal destinado a receber, manter e operar esses vetores, que seriam empregados no policiamento do espaço aéreo brasileiro, na região central do País.

Para esse programa, foi destinada especial e acurada atenção, em virtude da moderna tecnologia incorporada aos novos equipamentos.

Dessa forma, o pessoal do setor técnico foi enviado para São José dos Campos, onde, no Instituto de Proteção ao Vôo, realizou um bem elaborado estágio de elevação de nível, a fim de melhor adaptá-lo às futuras exigências do curso especializado que seria realizado na França.

Quanto aos oito oficiais selecionados para comporem o grupo que faria o curso de transição no Mirage, além da participação nos grupos de trabalho dos

## O Troféu

diversos projetos em andamento, eles foram submetidos a uma programação especial de preparação física, enquanto, simultaneamente, aperfeiçoavam-se no conhecimento do novo idioma, com aulas na Aliança Francesa.

O curso no Mirage foi realizado no “2º/2º Escadron de Chasse – Côte d’Or”, na “Base Aérienne de Dijon”.

Iniciado em junho de 1972, teve a duração de dois meses e meio. Durante as primeiras duas semanas, na França, a atenção do grupo esteve voltada para os conhecimentos técnicos e os procedimentos da versão biplace, assuntos ministrados pelos instrutores do “Deux-Deux”, assim denominado por nós aquele esquadrão francês de instrução.

Uma forte ansiedade prevaleceu nesse período, só dissipada com o início da instrução de vôo.

Com a atividade aérea transcorrendo naturalmente, numa sequência de saídas diárias ininterruptas, o relacionamento com os instrutores evoluiu do tratamento cordial para uma sadia camaradagem, principalmente, com os mais expansivos. Entre estes, o Tenente Château destacava-se como companheiro constante dos brasileiros, em especial, de uma dupla, muito bem humorada, formada pelo Major Blower e pelo Capitão Villaça.

A preparação física praticada no Brasil havia sido de tal forma absorvida, que veio a se transformar em exemplar hábito em terras gaulesas.

Três vezes por semana, após o vôo diário, todo o grupo se dedicava com afinco à preservação da saúde do corpo, praticando uma atividade esportiva precedida de indispensável aquecimento realizado com uma longa corrida, ida e volta, do “Escadron” até a cabeceira da pista. A trilha usada acompanhava a pista de rolagem, entre plantações de trigo, sucedidas pelas de mostarda, cujo cheiro forte e sufocante tornou-se responsável por posterior alteração no nosso itinerário.

Certo dia, quando já havíamos alcançado o ponto de retorno, ouvimos o som de sirene de ambulância vindo em nossa direção. Experientes, perscrutamos instintivamente o setor de aproximação da pista sem





nada avistar. Precavidos, suspeitamos, até mesmo, da possibilidade de uma gozação dos instrutores.

Foi quando, então, ao longe, avistamos uma via-tura branca parada, parecendo que seus ocupantes, dela bem próximos, atendiam alguém desfalecido.

Curiosos, apressamos o passo e, para nossa surpresa, constatamos que o socorrido era o nosso amigo Château! Querendo juntar-se a nós, numa demonstração de competência, ele sucumbira ao pique da corrida.

Transformada em rotina, e depois em tradição, a nossa atividade esportiva passou a fazer sucesso e a contar com uma platéia formada por instrutores que, da sacada da sala dos pilotos, aplaudiam ou entoavam torcidas, enquanto degustavam o “Kiravi”, um vinho popular, tradicionalmente servido nas refeições.

Para o efetivo do “Escadron”, só as manhãs das quartas-feiras eram dedicadas às atividades de educação física, das quais nós, eventualmente, também fazíamos parte.

Certa vez, por sugestão dos franceses, nós combinamos que a próxima oportunidade seria aproveitada para uma disputa de futebol. Na semana seguinte, chegamos cedo ao improvisado campo de gramado irregular, situado entre a pista de táxi e o estacionamento.

O resultado foi que o Brasil venceu a França com certa facilidade, o que não era para menos, já que o goleiro francês era o Château! Contudo, a partida valeu pela predisposição do adversário que, a despeito da derrota, insistiu na realização de uma nova disputa, porém, em outra modalidade.

O vôlei foi o esporte escolhido e o jogo marcado para ser realizado na quadra situada no interior do hangar, no período da tarde, após o término dos vôos.

Percebemos a manobra: eles queriam nos cansar primeiro. Chegada a hora, conforme havíamos planejado, participamos todos da partida, obedecendo a ordens de revezamento e rígidas instruções táticas do

Tenente-Coronel Jorge Bins, que acumulava a função de técnico. Apesar do esforço e dos gritos dos nossos oponentes, chegamos ao final da partida faturando mais uma vitória.

Certos de que o duplo insucesso havia arrefecido o ânimo dos anfitriões, fomos surpreendidos pouco tempo depois com a notícia da inauguração de uma nova instalação na “Base Aérienne”: uma piscina aquecida! Ela fora construída e equipada pela Dassault, e doada ao “Deux/Deux”, em reconhecimento aos seus instrutores, pela dedicação permanentemente demonstrada na instrução de inúmeros pilotos de países que haviam adquirido o Mirage, o produto de maior sucesso daquela empresa.

A idéia básica para abrilhantar a inauguração era a de realizar uma competição em grande estilo, envolvendo os donos da casa e nós, os visitantes. A modalidade a ser disputada seria a de cinquenta metros, nado livre, com revezamentos. Decidimos, como já ocorrera nas outras vezes, que competiríamos, todos os oito, como um time só. Questão de princípio!

Proposta feita, proposta aceita.

Quando alguém sugeriu a compra de uma taça, eu me ofereci para providenciar um troféu, por acreditar que ele seria bem mais significativo e mais à altura daquele formidável desafio.







# Le Trophée

## Oficiais que realizaram o curso de transformação, e que ficaram conhecidos como “les enfants de Dijon” (Dijon’s Boys):

Cel.-Av. **Antônio Henrique** Alves dos Santos - JG 01  
 Ten.-Cel.-Av. Jorge Frederico **Bins** - JG 02  
 Ten.-Cel.-Av. Ivan Moacyr da **Frota** - JG 03  
 Maj.-Av. Ronald Eduardo **Jaeckel** - JG 04  
 Maj.-Av. Ivan Von **Trompowski** Douat Taulois - JG 05  
 Maj.-Av. Lúcio **Starling** de Carvalho - JG 06  
 Maj.-Av. Thomas Anthony **Blower** - JG 07  
 Cap.-Av. José Isaias **Villaça** - JG 08

# O Troféu

Chegado o dia, o clima era de pura festa, principalmente na platéia, enriquecida pela presença dos familiares dos nossos contendores.

A largada foi disparada com um tiro de pistola, competindo dois nadadores por vez, um de cada equipe. A nossa estratégia, concebida pelo Major Trompowski, um exímio nadador, primava pela simplicidade: os melhores partiriam na frente. A grande dificuldade foi determinar a ordem dos melhores, impasse resolvido pelo uso do critério de antiguidade.

O importante, no entanto, é que computados os resultados, a vitória mais uma vez nos pertenceu, só que agora com muito esforço, principalmente por parte dos menos familiarizados com a arte da natação.

Na hora da premiação, o belo troféu foi a grande surpresa. Feito com uma placa de madeira pau-brasil, escolhida entre algumas levadas para a França para serem usadas em eventuais agradecimentos, à qual foram colados, lado a lado, os escudos da 1°

ALADA e do “2°/2° Escadron”, e uma placa metálica, com o registro do acontecimento, ele tinha cravado, entre os escudos, um mini-florete – comprado em um antiquário – simbolizando aquele grande desafio.

Quanto aos franceses, eles, que já lamentavam mais uma derrota, tiveram ainda que conviver com a perda dessa magnífica obra artesanal brasileira!

Hoje, esse relevante troféu se encontra no Salão Nobre do 1° Grupo de Defesa Aérea, mas com seu original significado, infelizmente, desconhecido das novas gerações de pilotos.

Diante da incontestável onda de sucessos, foi perfeitamente natural o Tenente-Coronel Frota lembrar que havia chegado a hora de partir para um basquete, seu esporte favorito. Só que essa proposta, apesar de discutida, não vingou. Comentou-se à época, que o Comandante do “Deux/Deux”, Major Pelet, cujo nome soava com o “e” final fechado, fora forçado a desencorajar as negociações pelo General Archambeaud, “Chef d’État-Major de L’Armée de L’Air”, que sabendo das derrotas anteriores, dera ordens expressas proi-

bindo qualquer novo desafio diante dos brasileiros.

Para surpresa geral, no entanto, algum tempo depois, nos chegou a notícia de que o próprio General estaria se prontificando para defender, pessoalmente, “les couleurs nationales”, proposta que o Coronel Antônio Henrique, rapidamente, contra-atacou, com a sugestão de uma partida de duplas de tênis.

Conforme acertado, na semana seguinte, “le Monsieur General” chegou, em Dijon, escoltado por seu Assistente, que na partida acumularia a função de parceiro, enquanto, do nosso lado, estaríamos representados pelo Comandante e o pelo Major Starling.

Na mesma tarde do dia da chegada, as duplas entraram na quadra para o esperado duelo.

Desde o início, a partida se desenrolou em ritmo tenso, pendendo mais para o lado francês e despertando em nós uma cruel dúvida:

– O tal Assistente seria mesmo o Assistente?

Com o passar do tempo, a nossa situação começou a se complicar e a preocupar:

– Será que vamos perder a invencibilidade?

Foi então, naquele momento de dolorosa angústia, que a providência Divina se fez presente, produzindo a mais inopinada e intensa tromba d’água que a “Base Aérienne de Dijon” já conhecera.

Para nossa sorte, o jogo foi suspenso e continuaríamos invictos, e foi assim que chegamos até o final do curso e da nossa excelente convivência no, hoje, saudoso “notre Escadron”, “le Deux/Deux”.

E foi por isso que um sentimento de tristeza nos envolveu, na hora do afastamento daquele ambiente, no qual nos imbuímos de tanta dedicação e camaradagem.

Na véspera da partida, tivemos a grata satisfação de receber o convite para um jantar reservado de despedida, na residência do Comandante da “Base Aérienne”, acontecimento inédito no círculo daquela comunidade e no relacionamento de tantos anos entre o Comando e os estagiários. Por fim, contrastando com a posição sempre distante com que se manteve durante toda a nossa permanência em Dijon, o Coronel Couteau teve uma atitude reveladora quando, abrindo as portas do recesso de seu lar, com a presença de sua gentil esposa e dos educados filhos, ofereceu tão honrosa e singela homenagem a nós, um grupo de distantes brasileiros, que, num curto espaço de tempo, viveu tão intensamente a rotina da sua Unidade, prestigiando seu comando e seu efetivo de excelentes profissionais. ■



# A BIBLIOTECA MAL ASSOMBRADA

Jonas Alves Corrêa  
Cel.-Av. R1

**M**acaco de Cheiro, com todo aquele atropelo, ele tinha seus momentos de tranquilidade. Gostava de música e tocava piano.

Na Biblioteca da Escola de Aeronáutica, havia um piano de cauda que, de vez em quando, ele dedilhava. À noite, poucos compareciam àquele recinto, que tinha a fama de ser mal assombrado. Ele, temente a Deus, ficava preocupado em ver algum fantasma de piloto que se acidentara.

Certa noite, num arroubo de coragem, decidiu ir à Biblioteca para exercitar sua arte e, para se sentir mais romântico, tocou na penumbra.

Um outro cadete, o CEBOLA, que estava com um braço engessado, entrou sorrateiramente na Biblioteca, sem que o Macaco percebesse, para ouvi-lo tocar.

Cebola ficou atrás do Macaco, e este, concentrado no piano, não sentiu sua presença.

O nosso herói era fumante e deixara o cigarro aceso na borda do piano. O Cebola também era fumante e quis acender o seu cigarro com a bagana do Macaco.

Passou, então, o braço engessado ao lado da cabeça do pianista para pegá-la acesa. Macaco, quando viu o braço branco, levou um tremendo susto, pulou do piano e saiu em disparada em direção ao Corpo de Cadetes. O Cebola, que também era medroso, quando viu aquela debandada, saiu correndo atrás.

Chegaram os dois na sala do Cadete de Dia, praticamente sem fôlego e com os corações disparados. Foi então que perceberam que aquilo não passara de fruto de suas imaginações. ■



# Cuidando dos seus LIVR

## UM POUCO DA HISTÓRIA DO PAPEL

O papel foi inventado aproximadamente no ano 105 d. C., no norte da China – Huan – por T'sai-Lun. No entanto, só chegou à Europa, via Espanha, em 1150, levado pelos mouros. A partir de então se espalhou por todos os demais países, chegando aos EUA em 1690.

A princípio era produzido com fibras naturais, como o algodão e o cânhamo. Com o desenvolvimento da tecnologia da informação e o aumento da alfabetização, a produção do papel foi substituída por fibras vegetais para atender a demanda. Hoje, o papel é constituído por fibras vegetais, amido, lignina e carboidratos.

Como todo material natural, o papel pode sofrer degradação de duas maneiras:

1. Elementos de composição: qualidade do papel e resíduos químicos;
2. Agentes físicos ou biológicos: luz, temperatura, umidade, fungos, insetos, roedores etc.

Para evitar a degradação do acervo, é fundamental conservá-lo em local adequado, limpo, além de manuseá-lo corretamente. Seguem abaixo algumas dicas de manuseio e limpeza.

## HOMEM X LIVRO

Dicas de manuseio para resguardar o livro:

- 1) Evitar marcar o livro com cliques, o que acelera o processo de

oxidação do papel, marcando-o e manchando-o;

- 2) Evitar colocar, no meio das páginas, flores e outros tipos de papéis de baixa qualidade. Estes materiais alteram o pH do papel das páginas do livro, causando alterações físicas;

- 3) Evitar retirar o livro desejado

pela parte superior da lombada, causando o desgaste dessa parte. O indicado é afastar os demais e retirar o livro desejado segurando-o pelo meio da lombada;

- 4) Evitar usar fita adesiva para pequenos consertos de página, o que acelera a oxidação do papel e







# OS

deixa marcas, muitas vezes irreversíveis;

5) Evitar folhear as páginas com mãos sujas ou molhando os dedos com saliva;

6) Evitar encapar o livro com plástico;

7) Evitar deixar o acervo acondicionado em lugares fechados e sem ventilação;

8) Evitar guardar volumes grandes e pesados na posição vertical. O ideal é na posição horizontal e sem muito peso em cima.

## É HORA DA LIMPEZA

Esta é uma ótima oportunidade para você ter um contato mais próximo com os seus livros e saber exatamente qual o estado de cada um, evitando maiores transtornos mais tarde. Dicas importantes:

1) Retirar todos os volumes da prateleira;

2) Limpar a prateleira com um pano umedecido em água e desinfetante, secando-a completamente;

3) Limpar cada livro, separadamente, começando pelos cortes da cabeça, pé e frente. Utilizar um pincel macio no sentido da lombada para fora;

4) Oxigenar o livro, segurando-o pelo miolo e soltando as suas páginas delicadamente. ■

(Texto baseado no livro *Conservar para não Restaurar – Thesaurus*, de Lucy Luccas)

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

**Asas ao Vento: a epopéia do “Jahú”** (2ª edição)  
Newton Braga

Relato simples e claro da epopéia do reide do “Jahú”. Este livro, apesar de já estar em sua segunda edição, certamente ainda é desconhecido dos aviadores jovens, os quais encontrarão, em suas páginas, fartos exemplos de coragem e determinação.

A obra, baseada nas anotações diárias do autor sobre o que ocorreu com o avião e a tripulação antes e durante o reide, aborda desde a idéia inicial do piloto civil João Ribeiro de Barros, passando por todos os percalços sofridos até a concretização do empreendimento.

A narração de fatos vividos por um dos atores desse extraordinário feito, de uma época em que a Aviação dava seus primeiros passos no cenário das grandes distâncias, tem a virtude de nos fazer compreender por que o “Jahú” tendo iniciado sua viagem a 13 de outubro de 1926, só chegou ao Rio em 5 de julho de 1927.

A travessia do Atlântico Sul, iniciada às cinco horas da manhã do dia 28 de abril de 1927, foi interrompida por volta das 16 horas, quando uma fortíssima trepidação na hélice do motor traseiro os obrigou a um pouso forçado ao lado de um navio, faltando apenas uma hora para alcançar Fernando de Noronha.

Rebocada para a ilha, ali a aeronave aguardou a remessa de uma hélice nova vinda de Recife. Quando ficou pronto, o “Jahú” decolou para Natal, onde tiveram de contornar uma formação de cúmulos-nimbos, para depois amerissarem no Rio Potengy. Nesta cidade, a tripulação recebeu as primeiras grandes homenagens de seus compatriotas, uma verdadeira consagração, que haveria de se estender por Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e São Paulo.



**Os Bombardeiros A-20 no Brasil**  
Gustavo Wetsch

No livro “*Os Bombardeiros A-20 no Brasil*” Gustavo Wetsch faz um relato fiel e detalhado da vida dos aviões Douglas A-20 na Força Aérea Brasileira.

Utilizando uma abordagem pouco usual em nosso País para esse gênero de literatura, o seu trabalho não exclui os dramas humanos vividos por todos aqueles que, aviadores ou homens de terra, voaram e fizeram voar esses aviões.

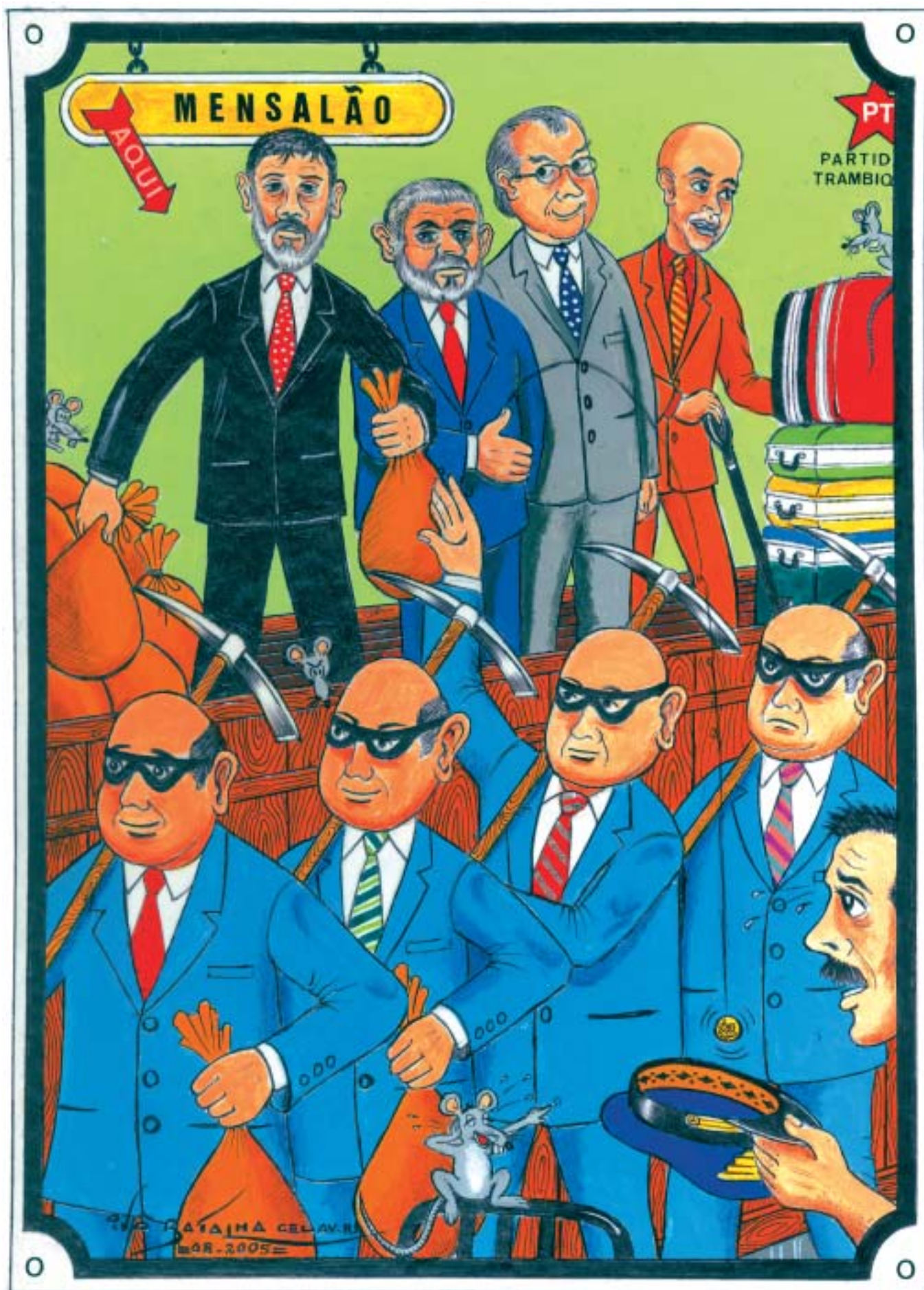
Com rara felicidade, o autor consegue, em uma obra escrita em linguagem amena e desprovida de adornos literários, restaurar a história dos A-20K, desde a sua chegada ao País e o início de sua operação nas Bases Aéreas de Canoas e Cumbica.

Do mesmo modo, não foram esquecidos nem o cotidiano das Unidades Aéreas, nem o contexto que caracterizou a época.

Resultado de extensas pesquisas em documentos, livros e periódicos, bem como de exaustivas consultas aos personagens que viveram os fatos históricos, “*Os Bombardeiros A-20 no Brasil*” é obra que não pode ser ignorada pelos pesquisadores da História da Aviação Militar brasileira nem pode faltar nas bibliotecas dos aficcionados.











PUBLICIS BRASIL



Treinamento



Simulação de radar



Capacidade de combate diurno e noturno



Simulação em voo com alvos e armas virtuais



Operações em pistas remotas



Desenvolvido para operar sob condições climáticas adversas



Disponível nas versões mono e biposto



Conectividade e comunicações seguras



Baixo custo operacional



Baixo custo de aquisição

Acredite, estamos falando de um só avião.

**Super  
Tucano**

Super Tucano da Embraer.

Treinamento, combate e o menor custo da categoria. Tudo em uma única aeronave.



**EMBRAER**

Defense Systems

[www.embraer.com](http://www.embraer.com)