

The background of the cover is a high-angle, first-person view from a cockpit. A pilot's helmet is the central focus, with its clear visor reflecting the sky and the pilot's face. The helmet is mounted on a grey and black frame. Below the helmet, a coiled grey oxygen tube is visible. The pilot is wearing a green flight suit. The background shows a vast, green landscape with a grid of roads and fields, seen from a high altitude. The sky is a clear, pale blue.

Revista 

Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 280
2012

Dia do Aviador

23 de outubro

PRESIDENTE

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente

Maj Brig Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

www.caer.org.br
revista@caer.org.br



Expediente

Jul./Ago./Set.

2012



ISSN 0486-6274

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

Sede Barra

Ten Cel Int José Augusto Santana de Oliveira

Sede Lacustre

Cel Int Antonio Teixeira Lima

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

CONSELHO FISCAL

Presidente - Brig Int Helio Gonçalves

DEPARTAMENTOS

SEDE SOCIAL

Administrativo / Beneficente

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Patrimonial / Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Social

Ten Cel Int José Pinto Cabral

CTI - Centro de Tecnologia e Informação

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

CHICAER

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

SEDE BARRA

Aerodesportivo

Cel Av João Fares Netto

Dir. Operações - Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Desportivo

Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Assessores

Especial - Loreta Helena Valério Alves

Administração - Cel Av Mauro Domeneck Salgado

Pessoal - Ten Cel Esp Odyr Eduardo Lapa Coutinho

Financeiro - Ten Cel Antônio Rodrigues de Sousa

Expediente Sede Social

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

ENDEREÇOS E TELEFONES

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

• Tel.: (21) 2210-3212

• Fax: (21) 2220-8444

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº

Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1

Arraial do Cabo - RJ - CEP 28930-000

• Tel.: (22) 2662-1510

• Fax: (22) 2662-1049

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Márcia Helena Mendes dos Santos

Secretárias

Flávia Machado e Gabriela da Hora

Rangel

Estagiária

Paula Araújo

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.



Índice

- 4** MENSAGEM PRESIDENTE
Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica
- 8** AERONOTÍCIAS
Redação
- 12** PLATAFORMA SEVAN BRASIL
Diolásia de Lima Cheriegate
Jornalista
- 14** A ESQUERDA MITÔMANA
Jarbas Passarinho
Ten Cel Art
- 16** ESTADOS, XENOFOBIAS E ETNICISMOS
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av
- 18** NÃO CABE AO ESTADO DIZER
COMO CADA UM DEVE SER
Ives Gandra da Silva Martins
Tributarista
- 21** SETORES TECNOLÓGICOS
DECISIVOS PARA A
DEFESA NACIONAL
Maj Brig Ar Washington Carlos de
Campos Machado
- 24** A IDEOLOGIA AMBIENTALISTA
COMO *SOFT POWER*
Manuel Magalhães dos Santos Gontijo
Cel Av
- 26** DROGAS: POLÍTICA,
MERCADO E INTERESSES
Afonso Farias de Sousa Júnior
Cel Int
- 28** CRONOLOGIA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - Quinta parte
Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av
- 30** PIERRE HENRI CLOSTERMANN
Um aviador franco-brasileiro
na 2ª Guerra Mundial
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
- 32** CÉUS ABERTOS?
Maj Brig Ar Carlos Sergio S. Cesar
- 34** ESQUADRILHA DA FUMAÇA,
60 ANOS DE HISTÓRIA
Cmte Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
- 36** TIRO AÉREO DE B-25
Ivan Janvrot Miranda
Cel Av
- 38** MISSÃO SAR: BUSCA E
SALVAMENTO NO MAR
José Luiz de Oliveira Coelho
Cel Av
- 41** 26 DE JUNHO: DIA DA AVIAÇÃO
DE BUSCA E SALVAMENTO
Varlô Ôlo de Oliveira
Maj Inf
- 42** UMA TRISTE DERROTA
Raul Galbarro Vianna
Cel Av
- 44** O INCRÍVEL ATAQUE
À PONTE FERROVIÁRIA
SOBRE O RIO URUGUAI
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini
- 46** O CINQUENTENÁRIO
DA TURMA
BRIGADEIRO SAMPAIO
Ten Brig Ar Fernando de Almeida Vasconcellos
Roberto Alves Teixeira
Cel Av
- 48** 25/04/1958/14:22:31
José Pereira Carneiro
Cel Av

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica



ATUAIS AMEAÇAS ao ESTADO BRASILEIRO

*Tendo em vista a atualidade
do assunto, optei por ocupar
este espaço com um resumo
do manifesto da Academia
Brasileira de Defesa que
assinei, como seu presidente.
Ivan Frota*

7 de setembro de 1822.

Nesse dia, com o Grito do Ipiranga, a Nação Brasileira ganhou identidade, independência, soberania e liberdade. Hoje, corre grande risco de perdê-las.

Enfrenta a Nação Brasileira, neste instante, uma fase de perigoso retrocesso moral e político, gerada por acidentes históricos de caráter eleitoral, que submeteram o País ao poder de lideranças contrárias aos valores tradicionais da sociedade nacional.

Pequenos deslizes deram lugar a deploráveis casos de corrupção aos olhos perplexos da Nação que esperava, ao contrário, a valorização da competência, da responsabilidade, da justiça e da honestidade no trato da coisa pública.

Os principais tópicos que se referem a essas distorções desnudam os inúmeros perigos que rondam a soberania, a moral e o próprio Estado de Direito em nosso País, arbitrando-se apresentar tais ameaças agrupadas em áreas que, tradicionalmente, compõem o Poder Nacional de um Estado.

EXPRESSÃO POLÍTICA

Absolutismo do poder.

– Nepotismo explícito e “aparelhamento” dos quadros públicos com a multiplicação de órgãos de governo ocupados por militantes do partido vitorioso e dos demais partidos coligados, frequentemente, sem qualificação cultural ou técnica para dirigi-los.

– Falência da imagem da “oposição” no legislativo federal, caracterizando a figura do “partido único”.

– Comprometida independência do Judiciário em relação ao Executivo.

– Cooptação eleitoral por meio da distribuição de demagógicas benesses financeiras com o dinheiro público (Bolsa Família, indenizações políticas, UNE, MST etc.).

Corrupção pandêmica e impunidade.

– Sanções político-criminais como penas de reclusão, multas e devolução

dos recursos desviados dos cofres públicos, impedidas devido às espúrias “blindagens” decorrentes do corporativismo político-ideológico. A demissão e o afastamento da função são as únicas sanções, eventualmente adotadas, quando deveriam ser somente o início do processo punitivo.

Tibieza e incompetência nas relações internacionais.

– Pusilanidade do governo, ao ceder às pressões internacionais de toda ordem, devido a um alinhamento equivocado com governos de esquerda, no continente americano e no mundo (Cuba, Venezuela, Bolívia, Equador, Peru, Irã etc.).

– Desvirtuamento da tradicional e respeitada diplomacia do Itamaraty pela participação indevida do Executivo em ações diplomáticas, quase sempre, desprezando o assessoramento dos quadros profissionais do Serviço Diplomático.

– Sem nenhum indício de planejamento e consenso diplomático, desprezando a sólida posição geopolítica conquistada pelo Brasil no cenário internacional, tornou-se uma constante, no campo político das decisões, sobrepor-se os interesses estrangeiros aos brasileiros, ficando, assim, constatada a *diplomacia da generosidade*.

– Alguns exemplos dessa prática no continente sul-americano são a entrega leniente da refinaria da Petrobras para a Bolívia; a revisão prática do Tratado de Itaipu, com o aumento de preço da energia fornecida pelo Paraguai; os financiamentos favorecidos a Cuba; a passividade em face dos abusos de Rafael Correa (Equador) contra a Odebrecht etc.

Soberania e Integridade nacionais.

– Agravos à soberania nacional pela subordinação da política governamental

a ditames providos de fontes externas de poder – Estados estrangeiros, agentes econômicos e movimentos conservacionistas e ambientalistas – que visam a dificultar o desenvolvimento do Brasil. Organizações Não Governamentais (ONGs), de inspiração forânea, dão suporte a tais movimentos, dispendo de total liberdade de ação em território brasileiro, fato inadmissível em nações mais desenvolvidas.

– Perigo de perda de território e de “balcanização” do País, com absurdas cessões de propriedades nas regiões desenvolvidas para pretensos grupos quilombolas e de vastas áreas decorrentes das demarcações de reservas indígenas, na Amazônia, áreas estas fartas de recursos estratégicos raros e de valor inestimável, incluídas, nessa alienação fundiária, as terras da União previstas na CF-88 (Art. 20, § 2.º e Emenda Constitucional n.º. 23/1999), como “faixa exclusiva de fronteira”.

– Criminosa adesão à Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas, o que abre caminho para reivindicações, com o apoio de algumas instituições religiosas a serviço de outros governos, de independência política das terras que ocupam. Tais ações, conduzidas por organismos internacionais, apoiadas por ONGs de atividades duvidosas, resultam da antipatriótica condescendência que tem marcado as frágeis políticas de governo que contrariam os legítimos interesses brasileiros e motivam o surgimento de perigosos sentimentos divisionistas.

– A maneira como vem sendo formulada e implementada a política indigenista, a reboque de pressões externas e de acordos espúrios firmados por nossa diplomacia, gera conflitos perturbadores

na atividade econômica, desestabiliza a Federação e fragiliza a plena soberania brasileira sobre seu território.

EXPRESSÃO ECONÔMICA

Insegura administração central da economia.

– Inexistência de um concreto plano nacional de desenvolvimento, com ausência de política econômica definida e a conseqüente falta de estratégias e diretrizes correlatas, vinculadas a orçamentos e programas, bem como de definição de responsabilidades pelo seu cumprimento.

– Desnacionalização da economia por meio da troca por “moeda de papel” de ativos e bens nacionais, incluindo a absorção ou a perda de controle acionário de empresas para entidades alienígenas não residentes, sendo algumas estatais estrangeiras.

Dependência econômica.

– Declínio da participação industrial na formação do PIB nacional, devido ao elevado custo de produção (Custo Brasil); favorecimento das importações; pauta de exportações alicerçada em “commodities” e não em produtos industrializados; perda da competitividade e excesso de consumismo.

Descontrole financeiro.

– “Bolha” de crédito com estímulo à entrada de capital especulativo e com elevada taxa de juros (a maior do mundo).

– Valorização excessiva do mercado imobiliário das grandes cidades, com grave risco de falências em bloco, após a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

– Crescimento dos índices inflacionários acima dos limites estabelecidos.

– Grande evasão financeira pública, concorrendo para que sejam pagos, pela sociedade brasileira, os maiores tributos públicos do mundo.

Infraestrutura logística.

– Marinha Mercante inexistente, fato que atenta contra a soberania e a segurança nacionais, tendo em vista que cerca de 90% do comércio exterior do

País transita pelo mar. Quase a totalidade dos navios petroleiros da FRONAPE são licenciados com terceiras bandeiras.

– Ineficiente sistema rodoviário, apesar dos bilhões de reais do orçamento do setor, solapados pela desídia e pela corrupção dos administradores encarregados dos diferentes modais.

– Crescente demanda por transporte terrestre, aquático e aéreo, tanto nas áreas urbanas quanto interurbanas, poderá levar o País, em curto ou médio prazos, a um grave estrangulamento logístico.

– Oferta de energia elétrica já abaixo da necessidade, sem previsão de implantação de novas fontes de fornecimento, devido à incompetência para gerenciar as obras em andamento.

Vulnerabilidade da produção petrolífera.

– A exploração do petróleo *offshore*, em especial a do “pré-sal”, é totalmente vulnerável a ataques de terroristas e de terceiras potências, cujas agressões, se efetivadas, poderão paralisar a produção nacional.

EXPRESSÃO PSICOSSOCIAL

Enfraquecimento da Sociedade devido à decadência moral.

– Destruição do núcleo do lar e distorção do seu tradicional conceito, com efeitos nefastos na manutenção dos valores da família transmitidos às crianças em casa e que se solidificavam na escola, para toda a vida, inclusive, com a destruição, para sempre, do tradicional princípio de “honrar pai e mãe”.

– Degradação da moral e da ética, com incentivo à aceitação dos relacionamentos homossexuais, por meio da absurda distribuição governamental, nas escolas do primeiro grau, de *kits* com material para difusão dessa prática sob a denominação de “estímulo ao conhecimento da diversidade sexual”.

Revisionismo histórico e divisionismo racial.

– Perda do respeito aos pais, às

instituições, ao patrimônio público, aos feitos e vultos históricos e aos símbolos da nacionalidade, mediante a prática de verdadeiro revisionismo histórico. A História do Brasil tem sido escrita, segundo a visão marxista de seus autores e, assim, transmitida às gerações atuais de estudantes.

– Mais de 500 anos da história do País são, simplesmente, reduzidos ao conflito entre opressores e oprimidos, pobres e ricos, brancos e negros, elite europeia e índios espoliados. Perdem-se, pois, os fundamentos da própria nacionalidade.

– O histórico orgulho brasileiro da miscigenação exemplar e pacífica cai por terra com a introdução das cotas raciais para quase todas as atividades da sociedade, na qual se reúnem, de um lado, os brancos e, do outro, os pardos ou não brancos (nestes, incluídos os negros, mulatos, índios, mamelucos, amarelos e outros).

Baixo nível do sistema educacional.

– Precariedade do ensino, tanto intelectual quanto comportamental, tendo seu uso como instrumento de doutrinação político-partidária ou ideológica e não como fator de desenvolvimento individual e social. Não sem razão, o Brasil de hoje encontra-se nas últimas posições no Programa Internacional de Avaliação de Alunos (PISA).

– Uso da Pedagogia e da Sociolinguística para fins de doutrinação da juventude, com deturpação das regras gramaticais e redacionais, negando-lhe, assim, a cognição, a fim de conduzi-la a um patamar cultural propício à sua dominação pelo Estado.

EXPRESSÃO MILITAR

Forças Armadas desatualizadas.

– Incapacidade de garantir a soberania do País e de responder, à altura, a eventuais ameaças externas, além de comprometer a integridade nacional, por não despertar confiança na comunidade mundial, o que se tornou evidente ao não se aceitar o Bra-

sil como membro permanente do Conselho de Segurança da ONU.

– Essa mesma comunidade mundial, por sua vez, exerce influência no governo brasileiro para que mantenha as Forças Armadas defasadas e impotentes para reagir, caso se concretize qualquer ameaça à integridade territorial. As peças do “xadrez político” são unicamente mexidas pelos “parceiros” de além-fronteiras.

– Dotações orçamentárias insuficientes sofrem, ainda, severos contingenciamentos rotineiros, que impedem o reaparelhamento e o preparo dos meios militares com qualidade e quantidade adequadas, cenário agravado por uma humilhante política de achatamento salarial da tropa (o mais baixo nível de remuneração do serviço público federal).

– O uso do argumento de “índole pacífica do povo brasileiro” e as investidas políticas de nações belicistas, no sentido de manter improdutivo seu parque de material de defesa e desaparelhadas as Forças Armadas, vêm justificando uma criminosa desatenção contra eventuais aventuras belicistas de gananciosos agentes externos, ávidos por usufruir dos bens do imenso e rico território nacional. Esquecem-se esses que – “entre nações não existe amizade, mas, sim, interesses”, e que “uma nação pode permanecer 100 anos sem ter uma guerra, porém, não poderá passar nem um minuto sequer sem estar para ela preparada”. Se a beligerância não é própria do brasileiro, tem sido a característica de dominação de outros povos.

– Imposição da admissibilidade de costumes, práticas e características individuais incompatíveis com os requisitos indispensáveis ao bom desempenho das atividades castrenses.

– No campo interno, ressalta o revanchismo político e a subversão ideológica praticados por elementos ligados ao partido governista, sistematicamente, direcionados contra as Forças Armadas, como instrumento de sua desagregação na sociedade, funcionando como traição

ao País, com feições de um pouco inteligente suicídio nacional.

EXPRESSÃO CIENTÍFICO-TECNOLÓGICA

Formação Profissional.

– Educação não comprometida com a formação de mão de obra qualificada nem com o desenvolvimento técnico-científico, gerando um elevado número de analfabetos funcionais (20,3%), tornando o País um eterno dependente e importador de tecnologia avançada.

Regras excessivamente castradoras das Universidades brasileiras, impostas pelo governo federal, dificultam a formação de doutores e lhes limitam as ações, o que praticamente inviabiliza a pesquisa séria e torna quase impossível a criação e o registro de patentes nacionais.

Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN)

– Vulnerabilidade a ataques cibernéticos contra os sistemas informatizados do País – governamentais, econômicos, políticos, militares, técnico-científicos, de segurança pública etc. – sem a respectiva capacidade tecnológica necessária para se contrapor a tais ações.

CONCLUSÃO

Este documento caracteriza uma preocupante denúncia ao povo brasileiro, visando a alertá-lo dos perigos que poderão levar o País a uma situação de instabilidade institucional como, também, de grave vulnerabilidade estratégica.

No âmbito interno, foi atingido o grau mais elevado de corrupção e de descontrole do poder público, levando a sociedade brasileira a perder a confiança nas instituições maiores e a ter dúvidas quanto à efetiva vigência do Estado de Direito em nosso Território.

Os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, com frequência, assumem posições que depõem contra a seriedade no desempenho de suas responsabilidades funcionais.

No campo internacional, o planeta demonstra perigosa fragilidade de coesão em consequência da insegurança econômica coletiva, que não poupa, nem mesmo, as outrora inexpugnáveis nações. Evidencia-se, ainda, a instabilidade política epidêmica, com foco no Oriente Médio, acompanhada de decorrentes lutas fratricidas.

Assim, a crise do sistema financeiro internacional e a possibilidade de eclosão de vários conflitos políticos regionais, em face da atual insegurança institucional do Estado Brasileiro, poderão estimular o recrudescimento da cobiça externa, no sentido de permitir que a cúpula do “governo mundial” possa aproveitar a oportunidade da convulsão doméstica, para antecipar a execução de seus eternos planos de dominação.

É, pois, fundamental e urgente que providências objetivas sejam ultimadas para interromper o perigoso ciclo descendente na vida nacional.

Três medidas simultâneas, de caráter emergencial, destacam-se como prioritárias para o Brasil, neste momento:

– Limpeza orgânica do tecido, em franca decomposição, do Estado Brasileiro, com a severa punição dos corruptos e irresponsáveis do poder público, e a adoção de comportamento restritivo e vigilante que atue nos pontos críticos desse verdadeiro caos social.

– Elaboração de objetivo programa de reequipamento militar, de modo a conferir, em prazos curtos, real efeito dissuasório para as Forças Armadas, no contexto internacional.

– Atitude enérgica do Povo Brasileiro por meio de manifestações públicas e da imprensa confiável para protestar contra esse estado de apreensão da Sociedade, a fim de exigir dos líderes das Instituições Nacionais a correção das ameaças ao Estado Democrático de Direito denunciadas neste documento ■



Composição da mesa, da esq. p/ a dir.: Maj Av Ivan de Lanteuil, V Alte Ricardo de Veiga Cabral, Ten Brig Ar Juniti Saito, Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa, Ten Brig Ar Ivan Frota, Gen Ex Renato Cesar Tibau da Costa e Brig Int João Carlos Fernandes Cardoso

POSSE DO NOVO PRESIDENTE DO CLUBE DE AERONÁUTICA



Oficiais-Generais perfilados para o canto do Hino Nacional: Ten Brig Ar Antonio Franciscangelis Neto, Ten Brig Ar Luiz Carlos Terciotti, Ten Brig Ar Hélio Paes de Barros Júnior, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato, Ten Brig Ar Ailton dos Santos Pohlmann, Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes e Ten Brig Ar Antonio Gomes Leite Filho



O Comandante Ten Brig Ar Juniti Saito parabeniza o novo Presidente, Ten Brig Ar Ivan Frota

Retorna à Presidência do Clube de Aeronáutica o Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota, que, durante sua primeira gestão, conseguiu manter vivo e atuante o CAER, em memorável querela judicial.

Na data da posse, dia 3 de julho, estiveram presentes o Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito, além de um expressivo número de Oficiais-Generais da ativa e da reserva, muitos Oficiais e, também, civis de grande expressão na vida nacional.

O grande público, sócios e simpatizantes, do Clube, lotaram o Salão Nobre para assistir ao evento.



Vista geral do público presente de Oficiais-Generais da ativa, da reserva e autoridades civis

Fotos Gabriel Neto



Panorama do almoço festivo de conagração, contando com pronunciamento do novo Presidente Ten Brig Ar Ivan Frota

Fotos Jocimar Pequeno

ANIVERSÁRIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Os 66 anos de Aniversário do Clube de Aeronáutica foram comemorados com um baile a rigor, no dia 3 de agosto, sexta-feira.

Contrastando com os smokings negros masculinos e os uniformes azuis 3º A dos militares, graciosos arranjos de flores coloridas e mesas brancas davam o tom para o vestuário feminino, os longos de bom gosto.

Dois telões completavam, lateralmente, a decoração.

Coube à conhecida Orquestra Comannder a execução de um feliz repertório dos grandiosos musicais de todos os tempos, mantendo um ambiente acolhedor, romântico e, também, alegre da noite de aniversário do querido Clube.

A Academia da Força Aérea esteve presente com um grupo de cinco Cadetes que cantaram o tema Parabéns a Você, e dois deles, do quadro feminino, cortaram a primeira fatia do belo bolo confeitado.

O bufê e as bebidas servidas foram do agrado de todos os presentes que, nessa felicidade, encerraram a sua noite de gala.



A famosa cantora Ellen de Lima abrilhantou o baile com suas conhecidas músicas românticas que embalaram a noite dos casais dançantes



Fotos Cláudia Figueiredo

Da esq. para a dir.: o Presidente do CAER - Ten Brig Ar Ivan Frota e Sr^a Eliene, o Presidente do Clube Naval - V Alte Veiga Cabral e Sr^a Elza e o Cmt do III COMAR - Maj Brig Ar Rafael Rodrigues Filho e Sr^a Lucinda



As Cadetes Dayanna Selleri Pereira e Patrícia Helena Maganha cortam o bolo comemorativo aos 66 anos do CAER

Os Cadetes da AFA

FESTA JULINA NO CAER

Em 28 de julho, na Sede Social, foi realizada a Festa Julina que é, anualmente, esperada por todos os sócios do Clube e que, neste ano, foi animada pela Quadrilha do Gonzagão, com muito forró.

Como não poderia deixar de ser, as barracas com comidas e bebidas típicas, além de brincadeiras, estiveram presentes.

Todos se alegraram muito, entre comidas, guloseimas, bebidas e jogos: canjica, salsichão, doces, quentão, milho verde, pescaria, jogos de argolas, boca de palhaço, entre outros.

Quem não pôde vir, perdeu uma das mais divertidas festas do ano de 2012.



Foto Cláudia Figueiredo

BAILE DA INTENDÊNCIA DA AERONÁUTICA

Novamente neste ano, o Baile da Intendência, promoção da DIRINT – teve, como anfitrião, o Clube de Aeronáutica, na sua Sede Social, no Centro.

A começar pela sua bela decoração floral, com a brancura de copos de leite em grandes vasos, houve uma formidável ambientação para o serviço de bufê com comidas típicas para todos os paladares: baiana, italiana, francesa, nipônica e carioca.

O ambiente barista, com café, e a comida oriental foram instalados no deck dos Desejos, fora do Salão.

A Orquestra Sigilo foi quem embalou, com excelente repertório, os casais dançantes, a noite inteira. Os presentes, ao final do baile, puderam levar doces embalados como lembrança do aniversário da Intendência.



Fotos Rosana Guter



CHURRASCO DO CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO



Foto Cel Int Waldir Rodrigues

No dia 17 de julho, os participantes do Curso do Pensamento Brasileiro III aproveitaram as férias do meio do ano para realizar um animado churrasco na Sede Barra do Clube de Aeronáutica. Houve um momento cultural com o músico Ernani Marones de Gusmão apresentando-se no violão e a cantora lírica Jurema Fontoura.

A GALERIA DAS TURMAS ESTÁ CRESCENDO



Fotos Paula Araújo

Assim como, por parâmetro, as calçadas da fama, nos ambientes artísticos e nos esportivos vão aumentando suas coleções ao longo do tempo, a Galeria dedicada às turmas, pelo Clube de Aeronáutica, vai recebendo as Placas Comemorativas. Desta vez, no dia 21 de setembro, O Presidente do CAER, Ten Brig Ar Ivan Frota e toda a sua diretoria estiveram presentes na cerimônia na qual foi descerrada a placa de todas as turmas da EPCAR, a convite do Presidente da Associação dos ex-Alunos da EPCAR, Hamilton do Rosário Werneck, para a alegria de todos, que confraternizaram no encontro.



MENSAGEM DOS LEITORES

Dr. Pedro Luiz Berwanger – Presidente da ADESG – Parabens a Revista Aeronáutica (sic) pela sua excelente edição número 279.

Senador Cristovam Buarque – Acusa o recebimento do gentil envio da Revista Aeronáutica nº 279.

Ten Brig Ar Cleonilson Nicácio Silva – Ministro do STM – Agradecendo a deferência da remessa da Revista Aeronáutica e parabenizando pelo trabalho realizado nos 53 anos de circulação.

Gustavo Eugênio de Oliveira Borges – Cel Av – (sic) Excelente edição nº 279 da Revista Aeronáutica.

Wilson Cruz – Ten Cel Av – Comunica que é leitor da Revista Aeronáutica e do Jornal Arauto, além de frequentar o Clube de Aeronáutica e pede para divulgar a sua opinião: (sic) *Moro na Bahia, em Porto Seguro e percebo a melhoria do Clube. Continuo contribuindo, após ser remido, para a melhoria do nosso Clube. Aliás já está muito melhor. Vejamos: Hospedei-me no Hotel e achei excelente todos os serviços: Atendimento da Recepção; Serviço Telefônico; Higiene/Limpeza; Instalações e Simpatia/Cortesia. Na verdade, o Hotel do Clube de Aeronáutica está ótimo. Quem te viu e quem te vê!*

NOTA DO EDITOR

Agradecemos as manifestações dos leitores, acrescentando nossa gratidão aos colaboradores, que valorizam as nossas edições, e deixando-lhes espaço aberto para o envio de textos.

Plataforma SEVAN Brasil

Bem de longe ela era avistada, e ninguém escapava ao encanto de sua majestosa aparência. Fundeada nas proximidades da Ponte Rio-Niterói, ninguém sabia seu nome, nem a quem pertencia, nem para onde ia, ou de onde viera; nem tampouco porque se encontrava ali, atraindo a atenção de todo mundo. Desconfiava-se tão somente do que seria capaz de fazer.

Majestosa de dia e suntuosamente iluminada à noite, a Plataforma SEVAN Brasil, comandada pelo belga JEF S'JEGERS, chegou às águas brasileiras no dia 29 de abril de 2012, após 60 dias de jornada no mar e 10.000 milhas navegadas entre a China e o Brasil. Fora transportada em navio de características tecnológicas especiais, com capacidade de submersão de até 21 metros, que não só a transportou sobre seu convés, como, ao atingir o local planejado para seu desembarque, assim o fez, propiciando que se tornasse uma unidade náutica independente.

Diolásia de Lima Cherigate

Jornalista

diolasia@terra.com.br

Pertencente à empresa norueguesa SEVAN Drilling, especializada em perfuração de poços de petróleo em águas profundas, a SEVAN Brasil – projeto do norueguês Arns Medal – foi construída no estaleiro Cosco-Nantong, situado na cidade de Shantong, próxima a Shanghai. Encontra-se no Brasil a serviço da Petrobras, participando das explorações de petróleo do Projeto do Pré-Sal.

O “Grupo de Estudos” do Clube de Aeronáutica teve o privilégio de visitar tal maravilha náutica. O fato aconteceu na quinta-feira, dia 5 de julho, quando muito motivados, deslocamos às 8h, do referido clube, na Praça Marechal Âncora, até a Marina da Glória, em Botafogo, e, dali, por via marítima, até a SEVAN Brasil.

Na marina, fomos recebidos pela Diretora de RH da empresa SEVAN Drilling, Senhora

Patrícia Peres, que nos acompanhou durante toda a visita, sempre cortês e atenciosa, discorrendo sobre assuntos inerentes à sua função na empresa, e antecipando informações a respeito do que encontraríamos no decorrer de nossa visita.

Por seu intermédio, ficamos sabendo que o motivo da permanência da Plataforma “Sevan-Brasil”, na Baía da Guanabara – projetada na Noruega, construída na China e trazida ao Brasil em navio com bandeira de Cingapura – era o de cumprir os trâmites legais de praxe à sua internalização no nosso País.

A internalização, o mesmo que tornar-se legalizada, é feita por órgãos governamentais, como Receita Federal, através da atuação da Polícia Federal; da Marinha do Brasil, via Capitania dos Portos, e da Diretoria de Portos e Costas, além de outros órgãos ou instâncias.

Rapidamente, e só para exemplificar, ficamos sabendo que cabe à Polícia Federal a verificação dos registros de trabalho dos operários das 14 nações estrangeiras que fazem parte de sua equipe de bordo. À Capitania dos Portos, a verificação das instalações, segurança e funcionamento da unidade; à Diretoria



de Portos e Costas, por meio do cumprimento das diretrizes da NORMAN 27/DPC 2011, a vistoria e a homologação do “Heli-Deck” da Plataforma, além do fornecimento de certificados específicos de capacitação profissional aos radio-operadores. Os trâmites são complexos e a burocracia, demorada, pelas muitas exigências e minúcias inerentes ao cumprimento da Lei.

Enquanto fundeada, a Plataforma SEVAN Brasil desenvolveu parte de sua complementação tecnológica, tal como a montagem de seus oito propulsores, e fez testes operacionais iniciais relativos à programação a cumprir.

Ao chegarmos próximos, passamos para uma embarcação tipo “chata” e, de quatro em quatro, fomos içados por uma “cesta”, até um local chamado “sacaria”, no costado a boreste da plataforma. Nesse ponto, aguardava-nos o *Safety Officer* da Unidade, Sr. Paulo C. Chaves, que nos recebeu com a especial cortesia dos homens do mar. A partir dali, comandou toda a visita, apresentando-nos as instalações e descrevendo o funcionamento das muitas máquinas e instrumentos que fazem parte da SEVAN Brasil.

Dali, de boreste, fomos conduzidos para bombordo, onde recebemos rápida demonstração de medidas de segurança, com a apresentação de macacões especializados, capacetes, informação de pontos de reunião em caso de sinistro e, de pronto, registramos a presença de uma segunda baleeira, semelhante à primeira que vimos próxima ao local de nosso desembarque. Tais baleeiras têm a capacidade de transportar para distante de um eventual acidente, 75 pessoas. Sua função é somente esta: afastar os ocupantes do local do desastre.

Logo ficou claro para nós, visitantes, que o comprometimento com a segurança é total e permanente. E o que nos foi abordado não foi tão somente a respeito de riscos de incêndios, que é o que primeiro nos vem à mente, mas também o uso de drogas. Na SEVAN Brasil foi implantado o “Programa de Prevenção às Drogas”, e, nas palavras de Patrícia Peres, “o direito coletivo se sobressai ao individual; se alguém representa algum perigo para a coletividade, esse alguém logo é assistido para que a coletividade não corra eventual risco”.

A regra vigente é a de “droga zero”, apesar de que, em alguns países, como os da Escandinávia, seja admitido o consumo de, por exemplo, uma cerveja, obedecendo-se a regras de frequência determinadas. Mas, aqui no Brasil, a regra é essa mesmo: droga zero! Testes *antidoppings* são efetuados aleatória e rotineiramente, via exames laboratoriais de urina, em momentos do dia, os mais variados. Só o fumo é permitido, mas desde que, em local apropriado, a céu aberto, no convés.

Outro fator de risco à segurança a bordo, responde pelo *kit* aspectos psicológicos e emocionais do *offshore* – embarcado – na linguagem náutica. As tensões emocionais desenvolvidas no trabalho confinado podem provocar desde um estado de mau humor transitório, até agressões verbais, físicas, insônia, depressão, irritabilidade, desconcentração no trabalho etc. Em vista dessa realidade, de vez em quando, a convivência pode vir a se tornar sensível, e é possível que o nível de desentendimentos por banalidades aumente. Os responsáveis pela segurança são treinados para observar e a desenvolver um permanente estado de vigilância, porquanto qualquer ação carregada de estresse, fora do previsto, pode pôr em risco a segurança da unidade.

A presença da televisão e, atualmente, o uso da internet em cada apartamento, nas horas de folga, aproximam os embarcados da vida em solo firme, colaborando na diminuição da sensação de isolamento.

Existe o chavão de que “trabalhar embarcado é opção de vida”. E deve ser mesmo! Segundo nosso anfitrião PC, um embarcado leva uma vida tranquila, segura, ritmada e muito saudável. E percebe um salário melhor que o de um profissional de solo. Mas, haveremos de convir que o perfil daqueles que fazem essa opção apresenta características apuradas, diferentes, adequadas a uma vida pautada por opções e valores próprios, distintos e adaptáveis ao contexto. Porque viver embarcado é fazer dos companheiros de trabalho, sua família. E, indiscutivelmente, a “família” de um embarcado é bem heterogênea, o que requer doses a mais de boa vontade, ajustes de comportamento, tolerância e respeito às diferenças do “outro”.

Os *offshore* brasileiros trabalham 14 dias e desembarcam 14. Os estrangeiros embarcam 28 e desembarcam 28.

Mas, voltando a comentar sobre a estrutura, os equipamentos e o funcionamento da Plataforma exploradora SEVAN Brasil, ficamos sabendo que ela apresenta um fundo chato, onde estão posicionados oito propulsores, recurso tecnológico que lhe permite navegar como um navio qualquer. Seu giro é mínimo, e, quando fundeada, *grosso modo*, sua oscilação lembra a de um “João-Bobo”, prá lá e prá cá, num balanço quase imperceptível. Na altura, mais ou menos, de “12 de calado”, existe uma estrutura em formato de saia que lhe confere maior estabilidade e promove a minimização dos efeitos de *Heave* – aquele movimento de cima para baixo, e de baixo para cima, motivado pela movimentação das ondas. Nas palavras do Oficial de Náutica DPO Rodrigo, sua estabilidade é tal que, em “posicionamento dinâmico”, é dispensada a utilização de “ferros” para mantê-la estável.

Por seu *design* de alta “performance” e por sua forma cilíndrica, a SEVAN Brasil – projetada como se fora para atuar no Mar do Norte, onde as ondas chegam aos 10 metros e os ventos são muito fortes – praticamente foge da possibilidade de adernagem e de se partir ao meio, fato passível de ocorrer aos navios em meio a grandes tempestades.

A SEVAN Brasil é equipada com radares, GPS, *Speed log*, ecobatímetro, VDRs, robôs com capacidade de imersão até 4000 metros, e, o mais importante dos equipamentos, razão de ser da plataforma: a sonda exploradora. Sonda essa que ao romper a rocha abaixo dos muitos metros do nível do mar, atesta – ou não – a presença de petróleo. A sonda exploradora da SEVAN Brasil, nas palavras de PC, tem, como característica única, a capacidade de apagar incêndio elétrico com água, por ela transformada em neblina.

E um dado importante: a SEVAN Brasil é autossuficiente no processamento da água do mar, transformando-a em água doce, utilizável na lavagem de roupas e limpeza em geral.

Os rebocadores da Petrobras, que lhe dão suporte, transportam víveres, combustível diesel, lama, material de perfuração como barretina, betonita, calcário e toda parte de granel de cimentação necessária às atividades fins das operações desenvolvidas pela unidade.

O suprimento de comida é fornecido por empresa terceirizada, contratada, no caso a Sodexo que responde por todos os serviços de hotelaria, incluindo a parte de lavanderia, limpeza, além de fornecer todas as refeições. Essas são elaboradas, segundo cardápios orientados por nutricionistas, montados de modo a corresponder às preferências, harmonização de sabores, apresentação e aceitação pelas variadas culturas que constituem a equipe.

Tivemos o privilégio de almoçar em companhia dos, já então amigos, Patrícia e PC Chaves e, pelos elogios e repetições dos convivas, atestamos o bom padrão da culinária a bordo.

Retornamos, ao entardecer, ao Clube de Aeronáutica, desejosos de permanecer embarcados por alguns dias na agradável companhia de nossos anfitriões, usufruindo de seus conhecimentos e vivendo a experiência de um servidor *offshore*.

Hoje, a SEVAN Brasil, navegando a uma velocidade em torno de 8 nós se desloca para Itajaí, no estado de Santa Catarina, onde existe um campo de exploração do Projeto do Pré-Sal. Acompanhamos seu deslocamento com muito carinho, desejando a toda sua equipe sucesso pleno em todas as operações num perene Mar de Almirante, acobertado por brilhante Céu de Brigadeiro ■

Jarbas Passarinho

Foi Ministro de Estado, Governador do Pará,
Senador da República e Ten Cel Art.

A ESQUERDA



Não sou navegador na Internet, mas chego ao e-mail. De uma amiga, recebi um, instando-me a abrir o *blog* do conceituado escritor Reinaldo Azevedo. Lá estava eu, transcrita minha entrevista à *Folha de São Paulo*, que provocou críticas e aplausos. Os poucos que me atacaram repetiram inverdades clamorosas. Formuladores de paralogismos, não chegam nem sequer a sofistas. Desminto-os, servindo-me dos seus próprios autores, ou dos fatos irrefutáveis da história. Alguns, irados, não argumentam, falam mal. Chegam a ser o que Rui chamou de “magarefes da honra alheia”. Desprezo-os.

Que dizem os que preferem argumentos? Um afirma que o Brasil nunca esteve ameaçado pelo comunismo, mas os militares de 64 inventaram um perigo comunista para usurpar o poder. Ora, várias têm sido as tentativas comunistas armadas de dominar o Brasil. Prestes tentou, autorizado por Moscou, ao desencadear a revolta sangrenta de 1935. Os comunistas dominaram Natal, que teve até um governador por poucos dias, antes de vencidos. Pernambuco resistiu bravamente ao preço de centenas de

MITÔMANA

mortes. No Rio, a intentona envolvendo o 3º Regimento de Infantaria e a Escola de Aviação matou, à traição, camaradas de farda. Novas tentativas fizeram os guerrilheiros, todos comunistas, de 1967 a 1974. Apelo para Camões, sobre negar-se o real e o verdadeiro: “Quem quiser negar a “grã verdade”, negue, também, ao sol a claridade e certifique-se mais que o fogo é frio”.

A contrarrevolução de março de 64 teve várias causas.

A ameaça comunista, ancilar por sinal, mas importante em plena Guerra Fria, existia na aliança de Jango com Luiz Carlos Prestes. De chefe comunista fracassado em 1935, Carlos Prestes tornou-se aliado de Jango num golpe continuísta em preparo pela massificação das greves políticas e nos motins, em Brasília, dos 600 sargentos da Marinha e da Aeronáutica, armados, em 1963, e os marinheiros, no Rio de Janeiro, em 1964. Prestes confirma a aliança no livro *Prestes: lutas e autocríticas*. Ao ditar memórias ao jornalista Dênis de Moraes, disse Prestes. “Eu tive vários contatos com o Jango. O último às vésperas do comício de 13 de março. Ele me disse que 20 generais estavam do lado dele. Até queria me apresentar a alguns desses generais. Quem representava o partido nas articulações com Jango era Marco Antônio Tavares Coelho, deputado federal. Em 62, cheguei a participar de uma reunião com Jango e San Tiago Dantas em Petrópolis. Dos políticos importantes, Jango chegou,

inclusive, a compreender o papel que a União Soviética desempenhava. No dia do golpe – diz Denis – Prestes descobriu que o movimento de massa estava isolado. Apelou para os comunistas organizados da Aeronáutica e pediu para que fosse bombardeado o Palácio Guanabara onde Lacerda estimulava a ação dos golpistas. A resposta o dissuadiu: todos os oficiais tinham passado para o outro lado” (páginas 165-169). O livro foi publicado estando Prestes vivo. Quanto ao preparo do autogolpe, leia-se o §8º do livro *Combate nas Trevas* de Jacob Gorender: “A pré-revolução e o golpe preventivo”.

De resto, os militares nunca tiveram vocação usurpadora. Caxias, o condestável do Império, vencedor das insurreições internas e das guerras contra os tiranos do Uruguai, da Argentina e, especialmente, do Paraguai, permaneceu sempre leal ao Imperador. Ao contrário, os libertadores das colônias hispânicas, nossos vizinhos, transformaram-se em ditadores.

Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, a Assembleia Constituinte, que promulgou a Constituição de 1891, os elegeu Presidente e vice-presidente da República. Sucederam-nos próceres civis por mais de meio século. Em 1930, a Revolução fez Presidente o doutor Getúlio Vargas. Deposto em 1945, o Presidente do Supremo Tribunal Federal assumiu interinamente a Presidência e presidiu as eleições no mesmo ano, vencedor o general Eurico Dutra. Onde

está o caráter usurpador? A exceção se deu com a Contrarrevolução de março de 64, apoiada maciçamente pelo povo, pela imprensa, pelos governadores, pelo Congresso e pela Igreja. A demora, não desejada pelos militares, no poder debite-se às guerrilhas comunistas. À mídia, Prestes disse que “só tiveram um efeito: prorrogar no tempo o autoritarismo”.

Outro diz que não eram terroristas. Como classificar o primeiro ato da luta armada no Aeroporto de Recife, senão como atentado terrorista, que causou mortes, mutilações e ferimentos graves? Declara que lutavam pela resistência democrática. Mentem. O ex-guerrilheiro exilado Daniel Aarão Reis repudia a versão oportunista: “Não lutamos pela democracia, mas pela ditadura do proletariado. Nenhum documento nosso, àqueles tempos, fez apologia da democracia”. Finalmente, um dos vencidos na luta armada, que hoje se dizem democratas pragmáticos, afirmou que a tortura foi que os derrotou. Falso. Perderam porque lhes faltou apoio da opinião pública, sem o que, nenhuma guerrilha é vitoriosa. A tortura institucional, eles sabiam existir em Cuba, de Fidel, e na China, de Mao, o que não os incomodava, quando lá se adestravam. Agora são puros e chefiam órgãos de defesa dos direitos humanos, além de receberem “indenizações” por não terem feito o Brasil orbitar em torno de Cuba ou de Moscou. São todos “democratas pragmáticos” ■

ESTADOS, XENOFOBIAS

Na nova realidade internacional que emergiu, após o colapso do comunismo e a debacle da União Soviética, o fenômeno étnico ocupa um lugar relevante. De fato, a ele corresponde uma cota de responsabilidade muito importante na crise que hoje vive o Estado. Muito antes que começassem a aparecer os sintomas da enfermidade que consumia o império soviético, diversos Estados encontravam-se desgarrados por conflitos étnicos. Entretanto, o desmembramento comunista, iniciado a partir de 1989, desatou uma efervescência do sentido étnico que conduziu ao questionamento de inumeráveis fronteiras estatais, em vários locais do mundo. Numerosos grupos étnicos passaram a reclamar o direito a uma existência independente dos Estados dos quais formaram parte durante longo tempo. Contudo, observa-se que os massacres proliferam entre etnias obrigadas a conviver sob um mesmo teto estatal.

O exemplo dado pela reunificação alemã, seguida pelo esfacelamento da União Soviética, colocou em marcha um furacão político de grandes proporções. Ademais, o fato de que após o final da Guerra Fria proclamou-se a preeminência dos organismos supranacionais e coletivos como fundamento da nova ordem mundial, muito colaborou para o florescimento dos sentimentos de origem étnica. Isso estimulou muitos grupos étnicos a propugnar por uma existência independente, sem contar com o poder aglutinador e protetor de um Estado consolidado. Prevaleceu a impressão de que, qualquer mini-Estado, que emergisse no cenário internacional, poderia encontrar viabilidade econômica, integrando-se a um mercado comum, e viabilidade política, graças ao guarda-chuva protetor dos mecanismos de segurança coletivos. Os Estados assentados em uma identidade nacional sólida, ficaram imunes à força das novas ideias originadas pela queda do Muro de Berlim. Não obstante,

para aqueles que possuíam uma pluralidade de identidades étnicas, compartilhando de um mesmo espaço estatal, os problemas não pararam de crescer.

A Iugoslávia foi a primeira a sofrer o impacto dos novos tempos. Isso porque se tratava de um estado integrado pelos despojos de dois grandes impérios (Austro-Húngaro e Turco) cuja diversidade étnica a convertia em um laboratório ideal para sofrer os rigores da nova realidade. Somente na Bósnia, morreram 250 mil pessoas.

A Rússia sofreu, na própria carne, os custos de desmembramento que a URSS lhe proporcionou. Na Chechênia, 30 mil mortos são o balanço dos intentos de Moscou para evitar a secessão

Na antiga União Soviética, os enfrentamentos de origem étnica fizeram-se sentir na Moldávia, na Geórgia, no Azerbaijão, na Armênia e no Tadjiquistão. No Afeganistão, a retirada dos soviéticos deixou quatro grupos étnicos enfrentando-se, sustentados por países vizinhos. Um pouco mais a Oeste, na Turquia, o embate armado da população de origem curda, prossegue de forma sangrenta.

Os Estados criados pela mão do colonialismo, que traçava fronteiras com total desconhecimento dos grupos étnicos subjacentes, tornaram-se particularmente vulneráveis à força desestabilizadora desse fenômeno. A África e o mundo árabe são testemunhas altamente ilustrativas nesse sentido. Curiosamente, com exceção do problema curdo no Iraque, o cenário árabe encontra-se à margem da crise dos etnicismos desatados. A razão disso, seguramente, pode-se encontrar na resposta internacional contra o Iraque após o desconhecimento das fronteiras kuwaitianas, por parte de Saddam Hussein. O problema ali é outro: o fundamentalismo, que tem em comum com o fenômeno étnico a busca de uma parcela própria do universo que permita viver de

acordo com as raízes islâmicas. Na África, ao contrário, os problemas étnicos têm proliferado livremente.

Ruanda e Borundi constituem casos extremos do potencial de violência que, leva consigo, o tema etnia. Entre 1993 e final de 1995, mais de 100 mil pessoas morreram no Borundi, como resultado dos massacres gerados pelo ódio étnico. Em Ruanda, 800 mil pessoas feneceram depois do assassinato do presidente da República, em abril de 1994. Em ambos os casos, os enfrentamentos entre os grupos Tutsi e Hutu, comuns a ambos os países, têm sido a causa das matanças. Já se fala do desaparecimento das fronteiras artificiais de ambos Estados, para criar uma "Tutsilândia" e uma "Hutulândia", que permitam a integração destas etnias em dois Estados homogêneos. Na Libéria, uma sangrenta guerra civil enfrenta diversas facções, que se assentam em grupamentos étnicos definidos. Verifica-se que, no continente africano, a identidade étnica transformou-se em fonte de constante ameaça para a subsistência dos Estados herdados da era colonial.

Poderíamos continuar enumerando exemplos de guerras civis e massacres no Hemisfério Sul, porém, ocorre que, também no Hemisfério Norte, a sobrevivência de vários Estados encontra-se comprometida, como resultado desse mesmo fenômeno. Canadá e Bélgica são dois exemplos particularmente representativos. No primeiro deles, a secessão de Quebec constitui-se em fonte de permanente preocupação para os canadenses. Na Bélgica, coração da Europa unitária, a ancestral rivalidade entre valões e flamengos projeta-se como uma espada de Dâmocles à subsistência desse rico Estado.

A este curioso cenário poderemos acrescentar a problemática do fenômeno autonomista que envolve curdos, gauleses, escoceses, bretões, corsos, catalães, bascos etc. ■

E ETNICISMOS

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Conferencista especial da Escola Superior de Guerra, membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
mcambeses@yahoo.com.br



Não cabe ao Estado dizer

Ives Gandra da Silva Martins

Advogado

Tributarista, Professor Emérito das Universidades
Mackenzie, UNIP, UNIFIEO, UNIFMU,
do CIEE/SP, ECEME e ESG
ives@gandramartins.adv.br

“A imprensa tem
a tendência de separar
o joio do trigo
e publicar o joio.”

Mark Twain



ANTONY GORMLEY
Critical Mass II
Instalação

Em uma verdadeira democracia,
o Estado representa o direito da sociedade
e do cidadão, permitindo que a liberdade de ser,
pensar e agir do indivíduo não seja sufocada
pela imposição de um pensamento coletivo
do povo ou do governo.

como cada um deve ser

Em meus livros *Uma breve introdução ao direito* e *Uma breve teoria do poder* (Editora Revista dos Tribunais) procurei focar o direito nos Estados democráticos como uma forma de o povo dizer o que gostaria que o Estado fizesse a favor da sociedade, tanto em relação às liberdades individuais quanto ao equilíbrio social, propiciando, também, o desenvolvimento econômico à luz da iniciativa privada. Quanto aos direitos individuais, o ordenamento estabelece as regras destinadas a controlar o exercício do poder por aqueles que o detêm – que, mais do que representar a sociedade, tendem, sempre, a considerar que possuem um direito superior ao dos comuns mortais e, por serem “autoridades”, são cidadãos de primeira categoria.

Já no livro *O estado de direito e o direito do Estado* (Editora Lex/Magister) procurei mostrar a absoluta inconfiabilidade do homem no poder e a fragilidade das sociedades em enfrentar aqueles que as governam, pois estamos, ainda, nos primeiros passos da verdadeira democracia no Brasil e no mundo.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos foi uma conquista decorrente, de um lado, dos crimes da Segunda Guerra Mundial e, de outro, da percepção jurídica além do direito escrito, que permitiu a condenação de criminosos nazistas sem que houvesse norma internacional sancionatória, visto que a declaração da Organização das Nações Unidas (ONU) só surgiu em 10 de dezembro de 1948, enquanto o primeiro e mais importante dos

juízos daquela Corte especial é de 1º de outubro de 1946.

O grande dilema da atualidade reside em saber quais os limites que balizam o poder da sociedade de intervir na formulação de políticas do Estado, do Estado em relação à sociedade, assim como os limites do coletivo em relação ao individual, cujos direitos devem ser respeitados numa democracia, no legítimo exercício da liberdade de ser, de expressão e de convivência.

John Rawls, no seu famoso *Uma teoria da justiça* (Martins Editora), declara que o equilíbrio para que sociedade e Estado convivam, em uma democracia respeitadora de direitos individuais e da liberdade de ser, pensar e agir, decorre das denominadas teorias “não abrangentes”, isto é, daquelas teorias que terminam por coexistir com outras, sem a busca de imposição.

Considera nada mais prejudicial a uma teoria da Justiça e a um Estado democrático do que as teorias abrangentes, aquelas absolutistas que impõem ao cidadão uma determinada maneira de pensar e que terminam por gerar ditaduras, como se viu com os comunistas de Stalin, os nazistas de Hitler, os fascistas de Mussolini ou os socialistas de Fidel Castro. Essas quatro ditaduras do século XX mataram a individualidade e impuseram uma maneira equivocada e coletiva de agir.

Na célebre série *Star Trek*, o gênio cinematográfico Gene Roddenberry criou os “Borgs”, um povo que pretendia impor a sua maneira coletiva de agir aos outros. Eram, os Borgs, controlados por uma rai-

na que centralizava o domínio completo de um povo meio máquina, meio ser humano e que só raciocinava a partir do coletivo. Não tinham nomes, mas números. E todos pensavam da mesma forma. E os povos que conquistavam tinham de ser “assimilados”, isto é, passavam por um processo de reeducação e robotização, senão seriam “eliminados”. Roddenberry pretendeu, na sua série, criticar as ditaduras ideológicas, que excluem a liberdade de pensar, condenando aqueles que ousam discordar.

À evidência, a evolução política do ser humano leva-nos a outra dimensão: a da busca dos ideais democráticos, em que as liberdades individuais, o direito de representação e de eleger seus representantes terminam por gerar a possibilidade do povo de interferir no comando que deseja para suas aspirações.

Neste particular, o ceticismo de Thomas Hobbes (*Leviatã*, Ícone Editora), não compartilhado por John Locke (*Dois tratados sobre o governo*, Martins Editora), que via a possibilidade de uma participação real do povo na condução dos governantes, desemboca em Charles-Louis de Montesquieu que, conhecendo a natureza humana no poder, termina por sistematizar a divisão dos poderes (*Do espírito das leis*, Editora Edipro). Na época, criticado, porque diziam que o poder dividido não é poder, contrabalançou com a assertiva de que o homem, no poder, jamais é confiável, razão pela qual havia necessidade de o Poder controlar o poder. O direito de legislar, dado à totalidade da nação, seria exercido pelo Parlamento (onde se encontram represen-

tadas tanto a situação, quanto a oposição); o de governar, executando as leis, seria exercitado pelo Poder Executivo, constituído pela maioria da nação (a oposição não participa do Executivo) e o poder de julgar, outorgado a um poder técnico, que não é político.

Em outras palavras, Montesquieu percebe, com particular acuidade, que a identificação do homem com o poder torna-o um representante inconfiável. E que deve mais ser controlado por outros poderes do que pelo próprio povo que, mesmo nas democracias, tem instrumental de controle reduzido sobre o poder e pode ser manipulado, facilmente, por aquilo que Rawls denominou de o “véu de ignorância” pertinente à grande maioria da sociedade que não tem uma visão de conjunto do Estado.

Neste quadro, é de compreender, como procurei mostrar no livro *Uma breve teoria do poder*, que são as oposições fortes que garantem a democracia. Oposições fracas levam os detentores do poder a enfraquecer as instituições para seu domínio, como ocorreu na Venezuela, na Bolívia e no Equador, em que os maiores instrumentos de controle e repressão são dados aos presidentes da República, como o de derrubar o Congresso, convocar plebiscitos etc.

O amadurecimento social, todavia, com uma presença cada vez maior da imprensa como fiscalizadora dos atos de governo, facilita a tomada de consciência pelo povo de suas responsabilidades e direitos perante os governantes, com o que seus integrantes podem exercer melhor a cidadania, sempre com o risco de serem facilmente manipulados pela própria imprensa, que, como ironizava Mark Twain (pseudônimo de Samuel Langhorne Clemens, que é autor de *As aventuras de Tom Sawyer*, tem a tendência de separar o joio do trigo e publicar o joio.

Com todas as deficiências, os preconceitos e os equívocos, a imprensa exerce, contudo, um papel profilático no desventrar a podridão dos porões governamentais, em todo o mundo, o que é bom para fortalecimento da democracia.

Não haverá, todavia, jamais, uma democracia forte se, paralelamente aos direitos da coletividade como um todo, não houver respeito aos direitos individuais, que não devem “ser superados pelos direitos coletivos”, como apregoam diversas correntes socialistas ou comunistas. Mas, devem “conviver em condições de igualdade com aquele complexo de direitos que cabe à pessoa exercer independentemente da autorização do Estado ou da sociedade”. Não sem razão, o constituinte ressalva os direitos individuais como cláusulas pétreas, imodificáveis, mas não os coletivos ou sociais, estando assim redigido o § 4º do artigo 60 da Constituição:

“ART. 60 [...]

§ 4º NÃO SERÁ OBJETO DE DELIBERAÇÃO A PROPOSTA DE EMENDA TENDENTE A ABOLIR:

- I - A FORMA FEDERATIVA DE ESTADO;
- II - O VOTO DIRETO, SECRETO, UNIVERSAL E PERIÓDICO;
- III - A SEPARAÇÃO DOS PODERES;
- IV - OS DIREITOS E AS GARANTIAS INDIVIDUAIS”.

É que há direitos naturais que o Estado não deve criar, como procurei esclarecer no livro *Uma breve introdução ao direito*, mas apenas reconhecer como é, por exemplo, o direito à vida. O Estado não o cria. Pode criar a melhor forma de governo (parlamentarismo ou presidencialismo), mas não pode criar o direito à vida de quem quer que seja, pois este direito lhe é inato.

René Cassin, relator principal da Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 10 de dezembro de 1948, declarou que os direitos, nela contemplados, não foram ali incluídos por terem sido considerados bons, no correr do tempo, “mas porque eram inerentes e próprios do ser humano, que com eles nasciam”.

O grande desafio, portanto, do século XXI em que vivemos, como diz Norberto Bobbio em *A era dos direitos* (Editora Campus), não é declarar quais são os direitos, o que já fizemos no século XX, mas “assegurá-los”.

Ora, nessa busca de um equilíbrio entre o direito do Estado, o direito da sociedade e o direito do indivíduo – todos os três devendo ser respeitados, numa autêntica democracia – reside o grande desafio do século XXI, para todas as nações e todos os sistemas jurídicos dominantes.

Não deve um Estado, nem a sociedade, dizer o que é bom para o exercício da individualidade de cada um (ser), da sua maneira de se expressar (pensar) e de como deve agir (família, trabalho e relações sociais).

Deve o Estado, enquanto seus governos são representantes do povo, dizer quais as obrigações do cidadão para com a pátria e de que forma exercer os direitos próprios de uma democracia (vida, segurança, propriedade e liberdade, art. 5º da Constituição Federal), na busca de uma igualdade assimétrica. Não deve, todavia, dizer como educar os filhos – a não ser na grade curricular das escolas –, ou seja, não deve interferir nos valores que os pais pretendem que seus filhos tenham, inclusive de natureza religiosa.

É que o Estado laico não é o Estado ateu, mas o Estado em que o governo não é dirigido pela religião. De resto, é de lembrar que a religião católica não é religião oficial de nenhum Estado, embora o anglicanismo seja a religião oficial da Inglaterra; o judaísmo, de Israel; o islamismo, dos Estados do Oriente Próximo e o protestantismo, dos Estados nórdicos. O Estado laico não deve, todavia, desconhecer a opinião de seu povo e da maioria que o constitui, pois, caso contrário, terminaria por excluir todos os que acreditam em Deus como ocorreu com os países comunistas, em suas constituições, antes da queda do muro de Berlim.

Enfim, para concluir, o correto equilíbrio entre o direito do Estado, da sociedade e dos indivíduos é que constitui a verdadeira democracia, em que a política do Estado deve respeitar o pensamento da sociedade, o direito do indivíduo de ser, pensar e agir, desde que não ponha em risco as instituições, nem agrida direitos de terceiros ■

Washington Carlos de Campos Machado

Maj Brig Ar

Presidente do Conselho Curador e de Administração
da Fundação Serviços de Defesa e Tecnologias de Processos (FSDTP)

SETORES TECNOLÓGICOS DECISIVOS PARA A DEFESA NACIONAL

A Estratégia Nacional de Defesa define como **setores tecnológicos decisivos para a defesa nacional**: o cibernético, o espacial e o nuclear. A par disso, orienta a busca da capacitação e do desenvolvimento desses setores no País, por meio do domínio nacional dos conhecimentos especializados e pela obtenção de sistemas e armamentos correlatos.

A capacitação nacional passa necessariamente pelo ensino e pela gestão do conhecimento, avançando pela operacionalização do preparo e, se inevitável, do emprego efetivo dessas tecnologias em situações de conflito. Essa é uma condição primária e absolutamente essencial para os esforços de defesa nacional, de hoje e do futuro.

Por sua vez, o desenvolvimento nacional dos setores estratégicos pode ser entendido como a soma dos êxitos das atividades de pesquisa e de transformação dos seus resultados em tecnologia,



ANTONY GORMLEY
Loss

com potencial de industrialização dos produtos concebidos. A partir desse ponto, as ações são voltadas à adequação e à sustentação da Base Industrial de Defesa, cujo resultado é a desejada produção, no País, do que for de domínio tecnológico nacional, com ênfase para a inovação, nos níveis das necessidades nacionais.

Ao final do ciclo, não sendo lógico esperar que a produção industrial nacional possa atender a todas as demandas tecnológicas de defesa, com a oportunidade requerida, a busca pela obtenção dos implementos necessários em curto prazo, deve valer-se da aquisição no mercado internacional, quando tal possibilidade existir e for estrategicamente conveniente. Porém, sem nunca deixar em segundo plano a capacitação nacional, em face de o risco de dispormos dos aparatos e não sabermos como mantê-los em condições de emprego ou nem sequer usá-los em sua plenitude. A história é rica em exemplos de situações como essas.

A guerra não é conduzida pela tecnologia, mas o sucesso das estratégias de defesa é, cada vez mais, dependente da disponibilidade e da capacidade de emprego de sistemas, equipamentos e armas de tecnologia de ponta. Isso se aplica tanto no campo da surpresa tecnológica, como na prevenção de seu emprego pelo inimigo, real ou potencial.

Todas as tecnologias são fundamentais para a defesa, tanto quanto o são para o desenvolvimento nacional. Entretanto, as visões e os maiores temores das guerras do presente e do futuro próximo e remoto reservam um lugar especial para as ameaças – veladas e ostensivas – e para os atos de agressão associados aos setores **cibernético, espacial e nuclear**. Disso resulta a necessidade de contarmos com medidas dissuasivas efetivas.

A cibernética, como ciência, é o estudo dos autocontroles encontrados em sistemas estáveis, sejam eles mecânicos, elétricos ou biológicos. Como tecnologia, pode ser entendida a aplicação voltada à

transferência ou associação da estrutura cognitiva dos humanos para máquinas, potencializando suas capacidades de sensoriamento, processamento e atuação, bem como ampliando seus raios de ação.

De forma sinóptica, a cibernética, no campo da defesa, trata da capacidade de infligir danos com eficácia ao inimigo, sem expor seus agentes ou minimizando-lhes os riscos. Parte-se do princípio lógico de que o campo de batalha é perigoso demais para o ser humano, e, por isso, quanto mais afastado puder ser mantido dos combates ou protegido de seus efeitos, melhor. Quando um ou ambos os lados do conflito aplicarem esse conceito, estaríamos no que é chamado de batalha cibernética, imaginada por tantos futuristas e vivenciadas em atos recentes, como na Guerra do Golfo.

A guerra cibernética pode ser definida como a “guerra entre sistemas”, tendo por corolário: preservar a capacidade de operar efetivamente seus sistemas de defesa, em situações de paz ou conflito, e, ao mesmo tempo, buscar eliminar ou reduzir a capacidade de o inimigo operar seus sistemas. Poderia ser considerado mais um “princípio de guerra” para os enfrentamentos do futuro.

O emprego da cibernética, por sua capacidade de evolução, tem o potencial de tornar uno os campos de batalha de ar, terra e mar, aproximando-os no tempo pela simultaneidade com que podem ocorrer. Atualmente, esse potencial é reconhecido, sendo que muitos países já estabeleceram organizações militares formais para proteção e desenvolvimento de suas capacidades ofensivas e defensivas.

As preocupações atuais concentram-se na proteção ou na segurança contra as intervenções criminosas ou os atos de guerra perpetrados pelos chamados *hackers*. Isso ganha relevância quando verificamos que a infraestrutura dorsal do país é suscetível a ataques cibernéticos, ou sejam, os sistemas de

eletricidade, telecomunicações, transporte e até o financeiro.

O vírus “Stuxnet”, que prejudicou o programa nuclear iraniano, ilustra bem o potencial e os riscos desse novo tipo de ameaça.

As histórias das batalhas sempre mostraram os Generais buscando ocupar os pontos geográficos mais altos, de forma a estender o seu campo de visão, controlar os movimentos das tropas, manter comunicação com os comandantes das frações de tropa e atingir os inimigos com mais eficácia. Esse movimento estratégico, ao longo do tempo, não perdeu a sua importância para o resultado das batalhas e, atualmente, pode ser realizado com maior eficiência e abrangência de extensas áreas, com o emprego de meios eletrônicos, especialmente satélites de comunicação e vigilância.

Restringindo as considerações ao que pode vir a ser exequível obter num futuro próximo, o desenvolvimento da capacidade nacional de construir e lançar veículos capazes de colocar satélites em órbita – circular e geoestacionária – bem como de desenvolver os próprios satélites com funções estratégicas, colocará o Brasil no seleto círculo dos países que detêm esse domínio tecnológico, proporcionando melhores condições para o exercício da Defesa Nacional.

O foguete de longo alcance, com potencial de transportar carga significativa e atingir qualquer ponto da Terra, traz consigo um forte fator de dissuasão contra eventuais ameaças internacionais.

Por sua vez, os satélites com funções estratégicas permitirão o estabelecimento da necessária rede de defesa nacional de comunicações, posicionamento (navegação), vigilância e controle, permitindo ações mais seguras, coordenadas e integradas das nossas Forças Armadas, em todo o Território Nacional e em áreas de interesse estratégico.

Um passo importante, conforme especificado na *Estratégia Nacional de Defesa*, é o de buscar a independência do País em

relação aos sinais dos sistemas globais de posicionamento (navegação) por satélites, sobre os quais o Brasil não detenha um adequado nível de controle. Não se entende como viável, em curto prazo, que possamos lançar e operar uma extensa rede de satélites específicos para um sistema nacional, mas os esforços que estão em andamento no Brasil conduzem para uma situação de relativa e progressiva redução da dependência nesse campo.

Ao se pensar em tecnologia nuclear, na área de defesa, vem logo à mente o dispositivo constitucional que veda o desenvolvimento e emprego de armas nucleares pelo País, bem como a adesão do Brasil ao *Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares*, o que impede qualquer programa direcionado para a bomba atômica.

O fato de o Brasil ter abdicado de fazer parte do chamado “clube” de potências atômicas não significa que os países desse “clube” tenham, por sua vez, destruído seus arsenais nucleares ou renunciado ao poder relativo que desfrutam no contexto das relações internacionais. A simples existência de um arsenal de bombas atômicas constitui, embora latente, uma séria e potencial ameaça à defesa brasileira. Ou seja, embora roguemos que jamais tal ameaça venha a ocorrer, não há como olvidar do dever de desenvolver uma capacidade nacional de proteção contra potenciais ameaças nucleares reais.

O campo nuclear, entretanto, abrange muito mais do que suas terríveis armas. Trata-se de uma fantástica fonte de energia, para a qual, a capacitação nacional e o desenvolvimento de tecnologias podem propiciar ao Brasil avançadas condições para a defesa nacional e desenvolvimento econômico e social, incluindo as áreas de saúde e de agricultura.

O desenvolvimento do projeto do submarino de propulsão nuclear, além de elevar em muito a capacidade de dissuasão e o nível do poder de combate naval, propiciará o domínio de tecnologias de geradores nucleares de pequeno porte,

podendo resultar em produtos que poderão ser aplicados em diversas situações militares e civis.

A *Estratégia Nacional de Defesa*, com razão, define como prioritários a capacitação e o desenvolvimento nos campos tecnológicos cibernético, espacial e nuclear, sem o quê não seremos capazes de assegurar um nível adequado de dissuasão contra eventuais ameaças à soberania nacional.

A classificação dos países, em níveis de poder nacional, considera, necessariamente, os graus de efetivo domínio e capacidade de aplicação militar de sistemas e armas do estado da arte tecnológica, particularmente desses três setores estratégicos. Nenhuma nação será considerada uma potência mundial e, como tal, agir em defesa de seus interesses nacionais, se não estiver na vanguarda do conhecimento e do desenvolvimento das tecnologias de aplicação militar e não dispuser de sistemas e aparatos de emprego isolado e combinado de seus produtos.

O Brasil é uma das maiores potências econômicas do mundo, mas só poderá ocupar efetivamente a posição de potência mundial e exercer o poder político que conquistou, no contexto internacional, se conseguir dispor de uma capacidade de defesa nacional no nível adequado. Isso passa pelo ensino especializado, pela gestão do conhecimento, pela capacitação profissional, pela pesquisa e pelo desenvolvimento, e pela industrialização nacional de produtos de tecnologia de ponta, particularmente nos campos cibernético, espacial e nuclear.

A compreensão das necessidades da defesa nacional e a contribuição para que estas sejam atendidas são da responsabilidade de toda a sociedade brasileira. Ninguém tem o direito de desfrutar dos benefícios que o País soberano lhe proporciona sem, em contrapartida, contribuir para o desenvolvimento e a manutenção de uma efetiva competência nacional a fim de assegurar a paz e o progresso da Nação, no presente e no futuro ■



Manoel Magalhães dos Santos Gontijo
Bacharel em Relações Internacionais/IBMEC
manoel.gontijo@yahoo.com.br

Bertrand Russel argumentava que “o poder é o último objetivo do homem e, em muitos casos, o elemento mais importante no desenvolvimento de qualquer sociedade”, enquanto Mário Ferreira dos Santos ensinava que “o poder é difuso e prepotente, insaciável e avassalador”. Macmillan, contudo, concebeu uma ideia mais aprimorada ao descrever o poder como “a capacidade para reestruturar situações atuais”. A humanidade, de fato, vive as tensões da luta pelo poder, desde os tempos imemoriais, porque essa tensão é parte essencial da natureza humana e um atributo concreto da história. Poder, porém, não é indiviso nem imutável, e depende intrinsecamente de uma ideologia que lhe outorgue sentido de existência, para uma existência prática na sociedade humana.

O poder não existe por si, mas por algo e para alguma coisa. Além disso, o poder demanda táticas para um efetivo uso racional de suas forças, dentre as quais consta a suavidade. A suavidade avalia o poder de acordo com a distinção entre *soft power* e *hard power*, isto é, poder suave e poder duro, cada um dos quais possuidores de conotações próprias e meios diferenciados de atuação.

Embora não tenha sido o primeiro a realizar a bipartição do conceito de poder, Joseph Nye é reconhecido amplamente pela distinção entre os conceitos de *hard power* e *soft power*.¹ Essa bipartição permite uma compreensão mais apurada das relações

1 - De fato, Antônio Gramsci, comunista italiano, em meados do século XX, argumentou que a hegemonia política se dava entre a força e o consenso. A hegemonia, dizia, é exercida plenamente pela junção de ambos os conceitos, força e consenso, e não quando a primeira suplantava a segunda ou vice-versa; na verdade, a melhor combinação seria quando a força viesse para fortalecer o consenso já estabelecido. Entenda-se consenso por *soft power* e a força por *hard power* na teoria de Joseph Nye.



HANNES LARUSSON
The Order of the Carrot

entre os Estados nacionais nas relações internacionais contemporâneas ao não obstar a análise de atos políticos que não demandem o uso coercitivo da força estatal e que podem eficientemente atingir os objetivos desejados através da influência e cooptação.

O *hard power* (poder duro) se refere às capacidades militar e econômica de um ator, e essas, por sua vez, procedem de intimidação e coerção, e são aplicadas por meio de sanções e ameaças. Em termos políticos, o poder duro sucede por meio da força bruta dos Estados, tais como guerras, sanções econômicas e diplomacia coercitiva, estando intimamente relacionado ao grau de força bruta detido por parte de um Estado nacional.

O outro aspecto do poder é o *soft power* que, por definição teórica, é a capacidade ou habilidade que um ator estatal tem de conseguir o que deseja através da atração e cooptação de outros atores. Visa a promover uma atuação voluntária de um Estado por parte de outro, no sentido desejado por este, isto é, um atributo contrário ao *hard*

Power, porque considera a voluntariedade e a atração ideológica de outrem.

Segundo Nye, a política de hoje exige que o político seja temido e amado, embora quatro séculos atrás, Maquiavel tenha recomendado aos príncipes da Itália serem temidos a serem amados. A era da informação global exige que o político, mais do que nunca, ganhe corações e mentes, pois atrair outrem e fazê-lo(s) agir de determinado modo por meio da admiração e da liderança é tão eficiente quanto o uso coercitivo da força bruta. Nye escreve que “na política mundial, é possível que um obtenha os resultados que quer, porque os outros desejam acompanhá-lo, admirando os seus valores, imitando-lhes o exemplo, aspirando ao seu nível de prosperidade e liberdade”.

Segundo Gibson, “o ambientalismo não é uma tentativa de solucionar problemas específicos. Não é primariamente um esforço para proteger a natureza de uma destruição desnecessária. O ambientalismo é uma doutrina política”; e para Montibeller-Filho “[...] há três décadas, o ambientalismo se tornou uma questão internacional, e não mais meramente questões locais e regionais”. Nesse sentido,



AMBIENTALISTA SOFT POWER

E não há razão de ser, porque a ideologia ambiental lhes traz os mesmos benefícios que a força bruta traria a custos políticos e materiais muito altos – a exploração das riquezas naturais amazônicas, o enfraquecimento político da autoridade brasileira e o desmembrando étnico-político dos indígenas em relação à pátria brasileira.

Os ideólogos do indigenismo incutiram na mentalidade dos indígenas da região da tríplice fronteira Brasil, Venezuela e Guiana uma identidade étnica comum, qual seja o povo ianomâmi, segundo a qual poderiam unir-se como povo; em seguida, fundaram uma organização política que os representasse coletivamente frente ao Estado brasileiro, o Conselho Indígena de Roraima; em terceiro lugar, as organizações não governamentais, a mando de poderes estatais estrangeiros, concederam vultosos recursos materiais, principalmente financeiros, para essa entidade e outras, para que tivessem condições de se manifestar pública e politicamente diante do governo e do povo brasileiro. A cooptação de celebridades da mídia e acadêmicos de renome, por meio de apoio profissional ou apenas por admiração, compõe o esquema dessa política que não demanda, necessariamente, uma rede coesa, mas um aparato (mesmo disperso) que atue conjuntamente desde a esfera ideológica que é a base de toda a pirâmide de poder.

Nesse sentido e por essa atuação, a ideologia ambientalista serve ao aparato “onguista” como uma tática de poder eficiente, qual seja o poder suave, cooptação e atração. Segundo Lorenzo Carrasco, o ambientalismo moderno se transformou em uma estrutura de poder que age especialmente por meio de países desenvolvidos sobre países em desenvolvimento, no intuito sorrateiro de impedir o desenvolvimento desses últimos: o ambientalismo é apenas uma tática de poder útil a um propósito, ou seja, é uma forma de atração e cooptação que visa, sorrateiramente, a prejudicar o povo brasileiro e beneficiar países desenvolvidos e elites políticas estrangeiras ■

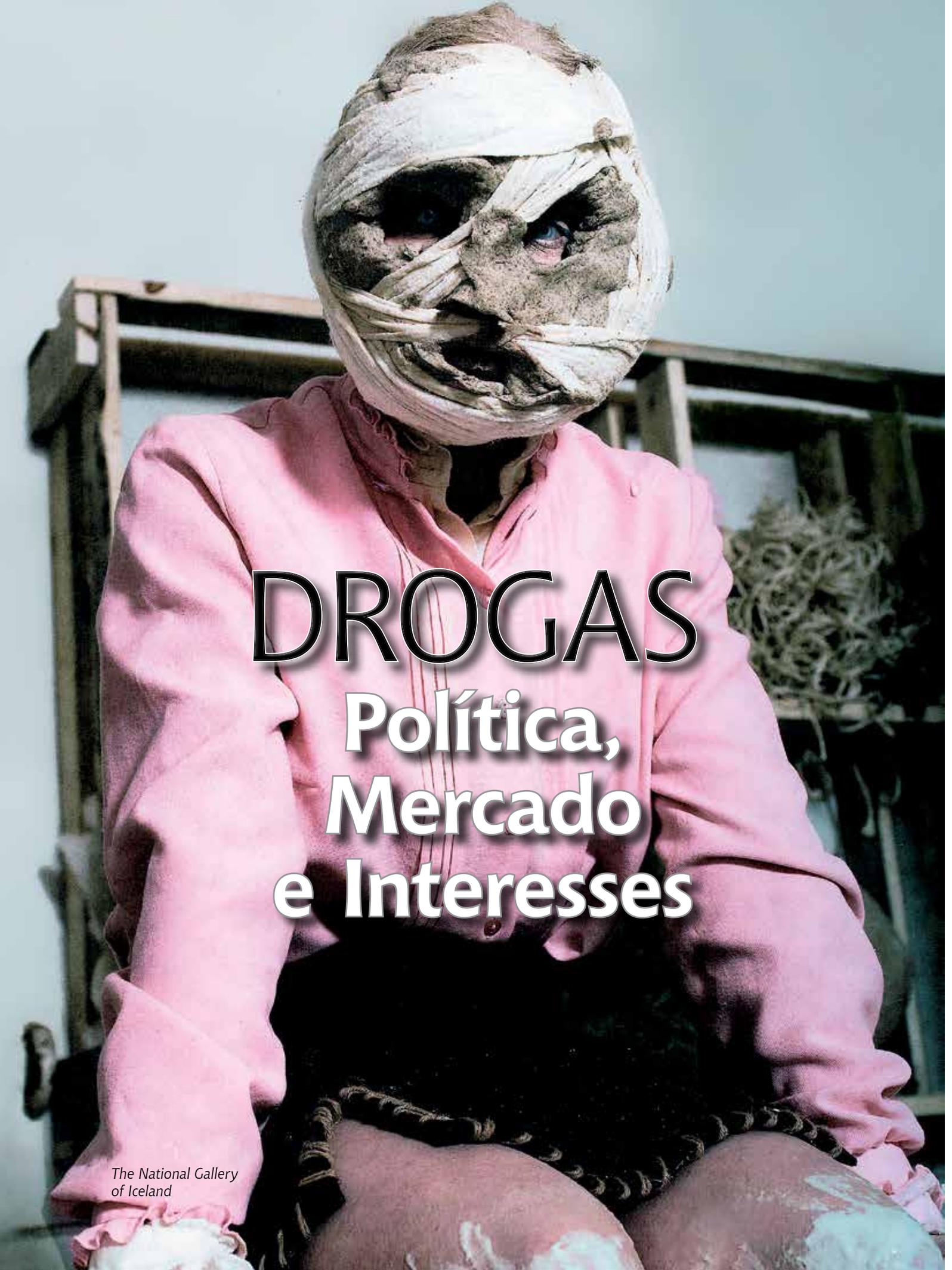
essa ideologia é usada como uma manobra de poder, uma ideologia política propriamente dita, e não um ideal paradigmático em prol da conciliação entre a humanidade e a natureza. Em determinado momento, quando a política sobrepujou o ideal, o ambientalismo se transformou em algo nocivo ao homem. Foi nessa ocasião que atores políticos internacionais tomaram para si a ideologia em benefício de uma política de poder que lhes traga benefícios materiais e políticos.²

A demarcação da reserva indígena Raposa Serra do Sol é um caso em que a política sobrepujou a ciência e o ideal. Nessa questão, o ambientalismo prega que

2 - Na verdade, o bom ambientalismo, isto é, a atividade política em benefício e proteção do meio ambiente a fim de melhorar a qualidade de vida do homem e de proporcionar proteção à natureza, é um fim nobre e uma atividade honrosa. Este trabalho não visa a condenar o verdadeiro e o bom ambientalismo, aquele voltado, de fato, para o bem comum do homem e da natureza, mas condenar o uso político da causa ambiental em benefícios de atores políticos reais.

o índio necessita de um espaço próprio para viver isolada e primitivamente. Destarte, o desenvolvimento econômico não acontecerá em Roraima por razões ambientais e, assim, aquela unidade permanecerá no subdesenvolvimento, enquanto o Estado brasileiro tem a soberania enfraquecida na região da tríplice fronteira Brasil, Guiana e Venezuela.

Essa decisão política foi influenciada não por meio de coerções econômicas ou militares, mas por promoção ativa de um ideal humanitário, isto é, a preservação do meio ambiente e a proteção aos nativos indígenas daquela região, atributos que em si despertam comoção e emoção, mas que foram usados como armas políticas por um aparato de poder. A promoção dessa reserva aconteceu através da atuação conjunta de diversas organizações não governamentais, coincidentemente alinhadas a governos e fundações privadas estrangeiras, porquanto são receptoras de doações materiais desses atores, pois uma imposição de força bruta a uma república que conta com duzentos milhões de cidadãos e extensão continental é impraticável e desnecessária ao momento.

A photograph of a person whose face is completely obscured by thick, white, layered bandages. Only their eyes are visible through narrow slits. They are wearing a bright pink, long-sleeved shirt and are seated in a rustic wooden chair. The background is a simple, light-colored wall with some wooden framing and a pile of straw or hay.

DROGAS

**Política,
Mercado
e Interesses**

Há uma verdadeira campanha para formar mentalidade favorável à descriminalização das drogas. Muitos aparecem na mídia para estimular a necessidade dessa ação. Números e estatísticas distorcidos são jogados nos meios de comunicação, sem as devidas e responsáveis citações das fontes de onde foram retirados, para induzir os incautos às suas pretensões. Muito preocupante, faz inferir um perigoso alinhamento ideológico com a causa.

Por que apenas um lado do assunto vem sendo mostrado por esses formadores de opinião? E por que afirmam que a descriminalização das drogas é uma tendência mundial, assim como que aqueles países que adotaram tal política tiveram resultados surpreendentes?

Nada é mostrado sobre os trilhões de dinheiros despendidos no tratamento de doenças provocadas pelo uso de drogas “legais” e ilegais. No entanto, os gastos empregados no combate às drogas têm sido sempre pontuados nos discursos favoráveis a liberação das próprias. Alegam que essa guerra é um desperdício.

Ecoam em verso e prosa que a descriminalização causará o enfraquecimento do tráfico, invocando a singela e inocente incapacidade do traficante de se adaptar à nova realidade, inclusive empregando pessoas para transportar drogas nas quantidades permitidas pela lei, formando microrredes de tráfico etc. Por sinal, essas tais conexões já estão montadas... Muito bem organizadas. As polícias Federal e estaduais sabem bem sobre isso.

Afirmção curiosa e até MARAVILHOSA é dizer que a liberação das drogas irá reduzir a procura, contradizendo princípios mercadológicos primários: quanto maior (ou mais fácil) a oferta de um produto, maior a procura. Foi assim, é assim e será assim.

O pior de tudo é que praticamente não se pondera sobre os perigos estratégicos que a descriminalização poderá trazer ao Estado

brasileiro, que, gigante pela própria natureza, abriga mais de 190 milhões de habitantes.

Em 2001, por meio da Lei 30/2000, Portugal tornou-se o primeiro país europeu a descriminalizar as drogas. Agora, já está percebendo o engodo e o engano dessa política pública que vitimiza o tecido social lusitano e corrói as estruturas do Estado. O Instituto da Droga e da Toxicoddependência (IDT) deixou claro em seu relatório de 2010 que o uso e o porte de entorpecentes cresceram consideravelmente nos espaços portugueses, o que confronta radicalmente a passional e desonesta cantilena dos entusiastas da descriminalização. O relatório mostra significativo e preocupante incremento do consumo na terra das velas, sobretudo entre jovens – maiores vítimas dessa implantação oficial das drogas.

Resumidamente, o relatório mostra o seguinte: na faixa etária de 15 a 34 anos, por exemplo, o percentual de usuários de qualquer droga em Portugal, **que em 2001 era de 12,6%, saltou, em 2007, para 17,4%**; de maconha, de **12,4% para 17%**; de cocaína, de **1,3% para 2,8%**; de ecstasy, de **1,4% para 2,6%**; de LSD, de **0,6% para 0,9** e de cogumelos mágicos, que em 2001 **era de 0% (isso mesmo, nulo), passou para 1,4%**.

Desde 2001, os homicídios relacionados com droga sofreram aumento em torno de 40% em Portugal (*World Drug Report / 2009 – ONU*).

As *smart shops* (casas comerciais autorizadas a funcionar para a venda de maconha e outros entorpecentes) contribuem para engrossar as estatísticas portuguesas.

Na Holanda, os *coffee shops* (espaços comerciais reservados a venda de drogas) também proliferaram e atraíram estrangeiros e muitos jovens para o consumo dos entorpecentes. Em função do alto consumo das drogas e dos conflitos resultantes, o governo holandês resolveu (em abril passado) reclassificar a maconha com mais de 15% do agente químico THC como droga pesada.

Acima desse limite, a maconha equipara-se à cocaína e ao *ecstasy*. Embora tarde, a Holanda está revendo essas questões de consumo e a liberação das drogas em seu território.

Na década de 1960, a Suécia optou pelo liberalismo na questão das drogas e percebeu o veloz incremento no número de dependentes. Isso fez com que o país modificasse sua política em relação às drogas, o que aconteceu na década de 1970, quando foi proibido o uso de drogas, e o governo passou a investir mais em prevenção e controle. Hoje, a Suécia investe três vezes mais do que a média do continente.

A Suíça também voltou a ser menos tolerante com as drogas. O bairro de *Langstrasse*, em Zurique, que se havia tornado legalmente o território livre para o consumo de drogas, acabou sob o controle do crime organizado. Em 1992, a prefeitura proibiu o uso público de entorpecentes.

Na Dinamarca, em 2003, as autoridades fecharam o cerco a um bairro de Copenhague (Christiania), ocupado por uma comunidade alternativa desde 1971, onde a venda de maconha era feita em feiras ao ar livre.

A Grã-Bretanha também decidiu voltar a apertar o cerco. A partir de 2008, fruto de um estudo do *Advisory Council on the Misuse of Drugs* (a maconha prejudica a saúde mental dos consumidores mais do que se imaginava), o governo deu início ao processo de endurecimento. A maconha voltará a pertencer ao grupo dos entorpecentes sujeitos a repressão severa (multa e cinco anos de prisão para o usuário), e punição rigorosa para o traficante (penas de até 25 anos de cadeia).

O projeto de lei do Senado (PLS) 236/2012 será analisado em agosto de 2012 por uma comissão do Senado Federal. A quem interessa liberar a maldita maconha? Quem luta por essa liberação? Estado, Governo, Mercado ou Sociedade? Pode ser essa movimentação da peça que falta no tabuleiro para eclodir definitivamente a desordem nacional. E depois, o que virá? ■

CRONOLOGIA AERONÁUTICA

20/out/1896 – Ao nascer o quinto filho do casal, Mário, faleceu a esposa do pioneiro Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, Maria Amélia. Anos após, ocorreu uma nova união sentimental de Severo com Natália, de origem italiana e que se encontrava aguardando a solução do divórcio de seu marido, residente na Itália.

Desse segundo casamento, nasceram mais dois filhos de Severo: Otávio Severo, que morreu cedo, e Augusto Natal, vitimado em acidente de trem, em 1945.

Ainda em 1896 – O brasileiro Tancredo Álvares de Azevedo Macedo apresentou, em Londres, “uma espécie de planador, criação sua, construído na Europa, e que se elevaria guindado por um balão e depois, solto, dirigir-se-ia para o ponto que o piloto desejasse”.

Foi realizada uma experiência pública, com absoluto sucesso, e registrada na imprensa da capital britânica, porém a data dessa experiência não está bem precisa: 1896 ou 1898 (cf. INCAER).

Ano de 1897 – Estando no Rio de Janeiro e efetuando compras em livrarias, Santos-Dumont teve sua atenção despertada por um livro escrito por dois famosos construtores de balões de Paris, Henri La-chambre e seu sobrinho Alexis Machuron: “Andrée, ao Polo Norte, em balão”.

O mencionado livro narrava, com detalhes, a construção do enorme balão com 4.800 m³ destinado à expedição programada pelo explorador Salomon-August André.

Santos-Dumont viajou, em seguida, com destino a Paris, onde já tinha fixado residência.

O balão supramencionado custara 40.000 francos; partiu de Spitzberg com o sueco Andrée e mais dois tripulantes, em 11 de junho de 1897. Somente 33 anos após foram encontrados os despojos dos três tripulantes, na Ilha Branca, a 240 km do ponto de partida.

As chapas fotográficas, batidas por eles há 33 anos, foram reveladas e impressas, e o mistério do desaparecimento do balão “Águia” foi assim solucionado.

Santos-Dumont adquiriu um automóvel “Panhard”, de 6 HP, com o qual foi de Paris a Nice, no sul da França, em 54 horas

de viagem, percorrendo 980 km, “sem parada nem de dia, nem à noite”, conforme ele relatou no seu livro “Os meus balões”.

O primeiro automóvel que o inventor adquiriu foi um “Peugeot”, com motor de 3,5 HP. Aliás, Santos-Dumont foi um dos primeiros clientes da Fábrica Peugeot (1891).

Em outra ocasião, comprou de Jenatzy, famoso corredor de provas automobilísticas, um carro de corrida do tipo “Mercedes”.

Santos-Dumont, para ensaiar um motor a explosão de dois cilindros que havia construído, adaptou-o a um triciclo com o qual acompanhou uma parte da corrida de automóveis entre Paris e Amsterdam, na Holanda.

O Dr. Ribas Cadaval, autor do “Tratado de Aeronáutica-Navegação Aérea”, publicado em 1911, cumpriu diversas ascensões em balões-livres em Bruxelas, Bélgica. Ele chegou a concluir os Cursos de Aeronáutica da Escola Superior de Aeronáutica e de Construções Mecânicas, ambos em Paris; era ainda formado em Medicina.

23/mar/1898 – Ocorreu a primeira ascensão aerostática de Santos-Dumont, em companhia do aeronauta Machuron (também construtor de balões), saindo do Parque de Aerostação de Vaugirard, em Paris, e descendo no Castelo de Ozoir-La-Ferrière, propriedade de Alphonse de Rothschild, após 1 hora e 40 minutos de voo.

A alegria e a emoção sentidas por Santos-Dumont nesse primeiro voo constam da minuciosa narração que ele apresentou no seu livro “Os meus balões”.

Esse passeio em balão, que tinha 750 m³, custou a importância de 250 francos. O pouso foi efetuado a 100 km do ponto de partida, tendo a largada ocorrida às 11h. O regresso a Paris foi de trem, chegando os aeronautas às 18h30, com a carga calculada em 200 kg.

Conforme o biógrafo Aluizio Napoleão, “essa aprendizagem valeu muito a Santos-Dumont, porque lhe fez ver quão indispensável era ao aeronauta uma viagem em balão esférico antes de tentar novas ascensões em dirigíveis, cujas viagens e construção tentaria daí por diante”.

Alexis Machuron passou seis meses no Brasil para a montagem do primeiro



dirigível de Augusto Severo, o “Bartolomeu de Gusmão”.

30/mai/1898 – Santos-Dumont efetuou uma ascensão aerostática noturna na qual o balão foi envolvido por uma tempestade. A partida foi de Péronne e o pouso próximo a Namur, no Sul da Bélgica.

Junho de 1898 – Santos-Dumont cumpriu sua 5ª ascensão em balão livre e a primeira em que ele conduziu passageiros: o Barão de Beville e Mademoiselle de Forest. O balão, com capacidade de 1.000 m³, partiu do Parque de Aerostação de Vaugirard, em Paris, e 4 horas depois pousou em Vincennes.

4/jul/1898 – Santos-Dumont fez a primeira ascensão com o seu balão-livre “Brasil”, que ele mandou construir especialmente para o seu uso pessoal. A subida ocorreu no Jardim da Aclimação (ou Aclimação, segundo outros registros), pousando perto de Pithiviers, após 5 horas de voo.

Algumas características do “Brasil”:
a) Volume – 113 m³; b) Superfície da seda: aproximadamente 113 m²; c) Diâmetro: 6 metros; d) Peso da rede envolvente e cordas de suspensão: 1.800 gramas; e) Cabo pendente: 100 metros de comprimento, pesando 8 kg; f) Peso do arpão para amarração do balão: 3 kg; g) Lastro de areia: até 30 kg; h) Gás utilizado: Hidrogênio; i) Forma: esférica; j) Peso do invólucro, depois de envernizado com três camadas: 14 kg.

Santos-Dumont empregou, pela primeira vez em aerostação, a seda japonesa; pesava apenas 30 gramas por m² e, submetida à prova do dinamômetro, suportava uma tensão calculada em 700 kg por metro linear. A fim de proporcionar maior estabilidade a tão pequeno balão, o inventor modificou o centro de gravidade, fazendo alongar as cordas de suspensão da “nacelle”.

BRASILEIRA

Quinta Parte

Pesquisa de Fernando Hippólito da Costa
Cel Av

Foi a única invenção que teve nome; as demais que se seguiram – dirigíveis e aviões – foram designadas por números.

Sendo o “Brasil” de proporções diminutas e, conseqüentemente, de pouco peso, não havia muito problema para transportar o balão, o que levou à ideia de que o inventor o carregava numa maleta, mostrado numa famosa caricatura da época, de autoria de “Sem” (pseudônimo de George Gousart), que se tornou um grande amigo do brasileiro. Foi o menor balão, jamais construído para ascensões com uma pessoa a bordo, e de grande leveza, pois o peso total era de 27,5 kg.

Com o “Brasil”, Santos-Dumont estreou na aeronáutica: “começou revolucionando a construção dos aeróstatos, quebrando as praxes até então vigorantes” (cf Aluizio Napoleão).

18/set/1898 – Santos-Dumont procedeu a primeira experiência com o seu balão-dirigível “N° 1”, no Jardim da Aclimação, em Paris. Após a subida, o dirigível foi lançado pelo vento contra as árvores próximas, sofrendo alguns danos.

Algumas características do “N°1”: a) Volume: 180 m³; b) Diâmetro: 3,5 metros; c) Comprimento: 25 metros; d) Motor: Dion Bouton, de 3,5 HP e peso de 30 kg; e) Hélice: duas pás, com 120 RPM; f) Forma: cilíndrica, arrematada por dois cones nas extremidades; g) Cabo pendente – 60 metros de comprimento.

Para diminuir o peso do “N° 1”, Santos-Dumont resolveu fixar os cabos de suspensão da barquinha de vime diretamente ao invólucro do balão, por meio de compridas hastes horizontais de 18 metros de comprimento, costuradas nos dois lados.

O motor apresentou outra grande novidade para a época: superposição de dois cilindros de dois motores iguais, de triciclo, sobre um só cárter. O conjunto acionava somente uma biela, sendo suficiente o uso de um carburador.

Para evitar incêndio, o inventor suprimiu o silencioso curvando os tubos de escapamento para baixo. Além disso, as válvulas de alívio do gás foram instaladas na cauda do dirigível, dessa maneira impedindo qualquer proximidade entre asagulhas e o hidrogênio. Santos-Dumont

voltou a usar a seda japonesa que lhe dera resultados positivos no balão “Brasil”.

Para melhor manter a rigidez do dirigível, inflado de hidrogênio, ele adaptou um balonete de ar, de 25 m³ dentro do próprio balão: uma bomba, acionada pelo motor, injetava-lhe o ar necessário.

Aplicou, ainda, o sistema de pesos deslocáveis, com dois sacos de lastro, suspensos através de pequenas cordas ao próprio invólucro do balão. Mudando a posição desses pesos, o centro de gravidade também se deslocava, e o balão-dirigível podia ganhar ou perder altura. O leme de direção era também da levíssima seda japonesa, esticada sobre uma armação de aço triangular e comandado por meio de cordas que iam ter à barquinha.

Foi a PRIMEIRA VEZ QUE UM MOTOR A GASOLINA foi aplicado a um balão-dirigível.

20/set/1898 – Santos-Dumont realizou, às 16h15, a 2ª experiência com o “N° 1”, partindo do Jardim da Aclimação e indo pousar no Bois de Boulogne, devido ao mau funcionamento da bomba de ar do balonete.

Em decorrência disso, o comprido “charuto” foi-se dobrando ao meio e perdendo altura rapidamente. Mas, Santos-Dumont conseguiu pousar com o auxílio de algumas crianças que brincavam naquele local, gritando para que elas segurassem o cabo-pendente (que tocava o solo) e corresse contra o vento com toda a força que pudessem, tornando o pouso menos violento.

Daí o motivo de ter dito aos jornalistas que o procuraram imediatamente após a queda: “Subi em balão e desci em papagaio!”

1º/out/1898 – A revista “L’Illustration”, de Paris, depois de descrever o dirigível “N° 1” e de reconhecer a importância das experiências realizadas por Santos-Dumont, reconheceu que “é a primeira vez que esse tipo de motor (a petróleo) é aplicado em aeróstatos”

23/out/1898 – Santos-Dumont com o seu balão-livre “Brasil” participou da primeira festividade do Aeroclube da França, que reuniu três balões.

25/out/1898 – Santos-Dumont execu-

tou uma ascensão com um balão-livre. O voo, de 4 horas, iniciou-se em Paris e terminou em Vicarnes, próximo a Chantilly.

Ainda em 1898 – Foi fundado o Aeroclube da França, sob a presidência do Conde Albert de Dion, que tinha anteriormente fundado o Automóvel Clube. Santos-Dumont foi um dos primeiros e mais entusiásticos sócios.

12/fev/1899 – Santos-Dumont inscreveu-se na “Taça dos Aeronautas”, uma competição de balões-livres. São desconhecidos os resultados dessa prova aérea.

15/mar/1899 – Foi noticiado que Santos-Dumont inscreveu-se numa corrida de automóveis programada para 21 do mesmo mês, para o percurso Nice – Castellanes – Nice, porém, ele foi desclassificado nas corridas eliminatórias conforme informou “Le Journal des Sports”, editado em Paris, em sua edição de 24 de março.

24/mar/1899 – Em outra prova automobilística, com percurso Nice – La Turbie, Santos-Dumont alcançou o 3º lugar, conforme relatou o jornal “Le Figaro”.

11/mai/1899 – Santos-Dumont efetivou sua primeira experiência com seu balão-dirigível “N° 2”, no “Jardim da Aclimação”, em Paris. Logo depois do início da ascensão, o balão chocou-se contra as árvores, danificando-se.

Nesse dia, o brasileiro decidiu realizar o voo, apesar do mau tempo reinante. Em consequência, o hidrogênio contraiu-se rapidamente e, antes que a bomba de ar pudesse dar o rendimento necessário, mantendo inflado o balonete, o “N° 2” sem a sua forma aerodinâmica, foi lançado contra as árvores. Foi o primeiro e único voo do “N° 2”. Por coincidência ou não, esse dia era celebrado como o “Dia da Ascensão”.

Algumas características do “N° 2”: a) Volume: 200 m³; b) Comprimento: 25 metros; c) Motor: Dion Bouton, de 4,5 HP.

Para evitar que se repetisse o acidente anterior, Santos-Dumont construiu válvulas mais aperfeiçoadas, com pressões diferentes, tanto para o balão de hidrogênio como para o balonete de ar. Um ventilador de alumínio injetava ar, produzido pela bomba do motor, ao balonete de compensação, costurado no fundo do grande balão ■



Esquadrão City of Glasgow, Spitfires

Um aviador franco-brasileiro

Possivelmente, poucos brasileiros sabem que um compatriota – de família francesa – foi à Guerra Mundial antes que o contingente FEB-FAB o tivesse feito. Seu nome: Pierre Henri Clostermann, curitibano, nascido em 28 de fevereiro de 1921. Filho do Cônsul da França em Curitiba, realizou seus estudos primários e ginasiais no Brasil. Aos 16 anos de idade, já residindo no Rio de Janeiro, decidiu tornar-se Piloto Civil: matriculou-se no Aeroclube do Brasil (à época instalado no Campo de Manguinhos – hoje Vila do João) e, ali, brevetou-se. Nesse período, conheceu Guilherme Bora, Piloto brasileiro na Luftwaffe, desertor do regime nacional-socialista alemão que, mais tarde, lutou ao lado de Clostermann na liberação da França.

Voltando a Paris e, após, PC seguiu para os Estados Unidos e, em 1940, formou-se em engenharia (Ryan College – CALTECH – The California Institute of Technology – Inst USA) e lá residiu até a capitulação da França. Nos EUA é brevetado como Piloto Civil. Seu pai, excelso patriota, enviou telegrama a Pierre Clostermann dizendo: “junte-se a De Gaulle ou você não será mais meu filho!”.

Como um bom pupilo (e um bom francês), Pierre Clostermann, carregando sua mochila de estudante, cruzou o Atlântico

e aportou em Liverpool, na Inglaterra, em tempo de vê-la sendo bombardeada pela Luftwaffe.

Piloto brevetado no Brasil e nos EUA, ofereceu seus serviços à RAF (Royal Air Force), que não o recebeu com o devido respeito. Insistente e convicto, Pierre Clostermann – finalmente – conseguiu realizar um voo de cheque e foi enviado a Cranwell (Escola de Formação de Pilotos da RAF). Ali recebeu seu *brevet* de Piloto Militar inglês, no início de 1943, e foi incorporado ao “Esquadrão 341 ALSACE” das Forças Francesas Livres. Voava o avião SPITFIRE. Seu primeiro Comandante foi o célebre Major RENÉ MOUCHOTTE, mito da Aviação Militar francesa da época. Já em agosto de 1943, obteve suas duas primeiras vitórias em combate, abatendo duas aeronaves FW 190 alemãs. PC foi abatido no Canal da Mancha e retornou ao combate em 13 de maio de 1943.

Em 1944 foi transferido, como Piloto da RAF, e passou a compor o “Esquadrão 602-City of Glasgow” reencontrando seu fraternal amigo Jacques Remlinger, dos tempos de Cranwell. Com ele, cumpriria diversas missões em conjunto.

No seu antigo “Esquadrão 341-Alsace”, voava o Spitfire MK IX: agora voava o mais

antigo MK5. O “Esquadrão 602-City of Glasgow” tinha um efetivo misto de nacionalidades (belgas, escoceses, franceses, australianos, noruegueses, canadenses... e, até, ingleses!). Suas missões principais eram ataque ao solo e escolta dos caça-bombardeiros TYPHOON. Aqui, ele criou seu famoso TEMPEST nominado “Le grand Charles”, que o acompanhou durante toda a campanha aérea...

Em janeiro de 1944, o “City of Glasgow” foi transferido de sede e passou a ser baseado na Base Naval de Scapa Flow (Ilhas Orkney). Passou a voar os Spitfire MK VIII para voos de grande altitude. Em março do mesmo ano, o Esquadrão retornou à Inglaterra onde continuou cumprindo missões de ataque ao solo na preparação do desembarque do dia D – Normandia.

Em um momento de raro acontecimento, pousou (em formação com Jaques Remlinger) em solo pátrio francês, sendo o primeiro Piloto a realizar esse feito após a ocupação do território francês pelos alemães.

O “stress de combate” agride nosso às e o Serviço Médico o retira da linha de frente apesar de, antes disso, P.C. haver abatido três aeronaves inimigas em um mesmo dia. Por esse feito recebeu a DISTINGUISHED

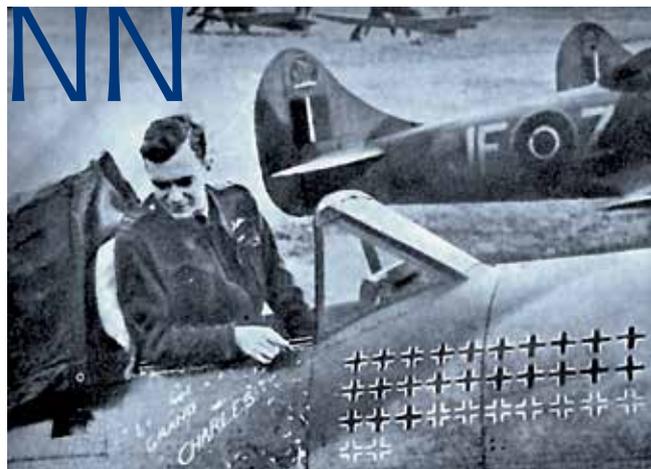
CLOSTERMANN



Livro "Le Grand Cirque"



"Le Grand Cirque" versão Brasileira



Ao final da guerra, Pierre Clostermann se despede do seu Hawker Tempest V, batizado "Le Grand Charles" em homenagem a Charles De Gaulle, líder dos "Franceses Livres". As cruzes representam aviões alemães provavelmente abatidos, mas ainda não homologados como tal. (Foto do livro O GRANDE CIRCO.)

na Segunda Guerra Mundial

FLYING CROSS (DFC). Pierre Clostermann foi lotado no Estado-Maior. Inconformado, requereu seu retorno a linha de frente e, apesar de contrariar os Comandantes franceses, retornou à atividade aérea pela intervenção pessoal do Gen De Gaulle.

Como Membro do "Esquadrão 602 – City of Glasgow", Pierre Clostermann abateu 11 (onze) aviões inimigos além de dois (2) prováveis e 7 (sete) danificados. Sua pontaria era certa...

Em janeiro de 1945, juntou-se ao "Esquadrão 274 (operando TEMPEST V)" na Holanda. Foi um período extenuante, pois, após dois meses de operação, apenas Clostermann e mais dois Pilotos sobreviveram aos combates. À época, a Flak alemã era muito eficiente e mortal...

Em maio de 1945, foi designado Comandante da Ala (Wing) 122 e recebeu uma "barra" na sua DFC.

Ao final da Guerra, Clostermann havia marcado no "capot" de seu avião, 33 vitórias confirmadas, 6 compartilhadas e 2 prováveis. Recebeu as medalhas DISTINGUISHED SERVICE ORDER (DSO), a DFC com barra, além de condecorações francesas, belgas e americanas, e passou a representar o protótipo do Piloto de Caça bem-sucedido das hostes aliadas.

Realizou 420 missões de Guerra, abateu 33 aeronaves inimigas e tornou-se o maior ás francês, e o Piloto mais condecorado na Segunda Guerra Mundial.

Escreveu um livro famoso ("*Le Grand Cirque*") e, nele, mostrou-se, além de ser um bravo combatente, um poeta-aviador:

"Sobre minhas asas, estava a escuridão: estou sozinho sob a luz do sol. Tudo é meu: as nuvens, a luz, o sol. Tudo isso brilha para mim"...

"... *perpétuer la mémoire des aviateurs de Forces Aériennes Françaises Libres qui ont donné leur jeunesse, et souvent leur vie, pour la France*"...

"O grande Circo partiu"... "Para nós, o armistício foi como uma porta que se fecha".

Lança também, com o mesmo sucesso, o livro "*Feu du ciel*". Ambos plenos de profunda filosofia...

"A vós todos, a quem tanto devemos e sobre os quais o esquecimento cai tão depressa, dedico afetuosamente estas páginas vividas"...

"Devemo-nos esquecer que, entre as ferragens carbonizadas e retorcidas dos aviões, era a carne de homens que ardia?"

Depois da Guerra, Pierre Clostermann foi eleito Deputado do Parlamento francês. Participou ainda da Guerra da libertação

da Argélia e, com isso, voa 116 missões de observação e guiação de Caça. Dessa experiência, nasce a obra literária "*Appui-feu sur l'oued Hallail*".

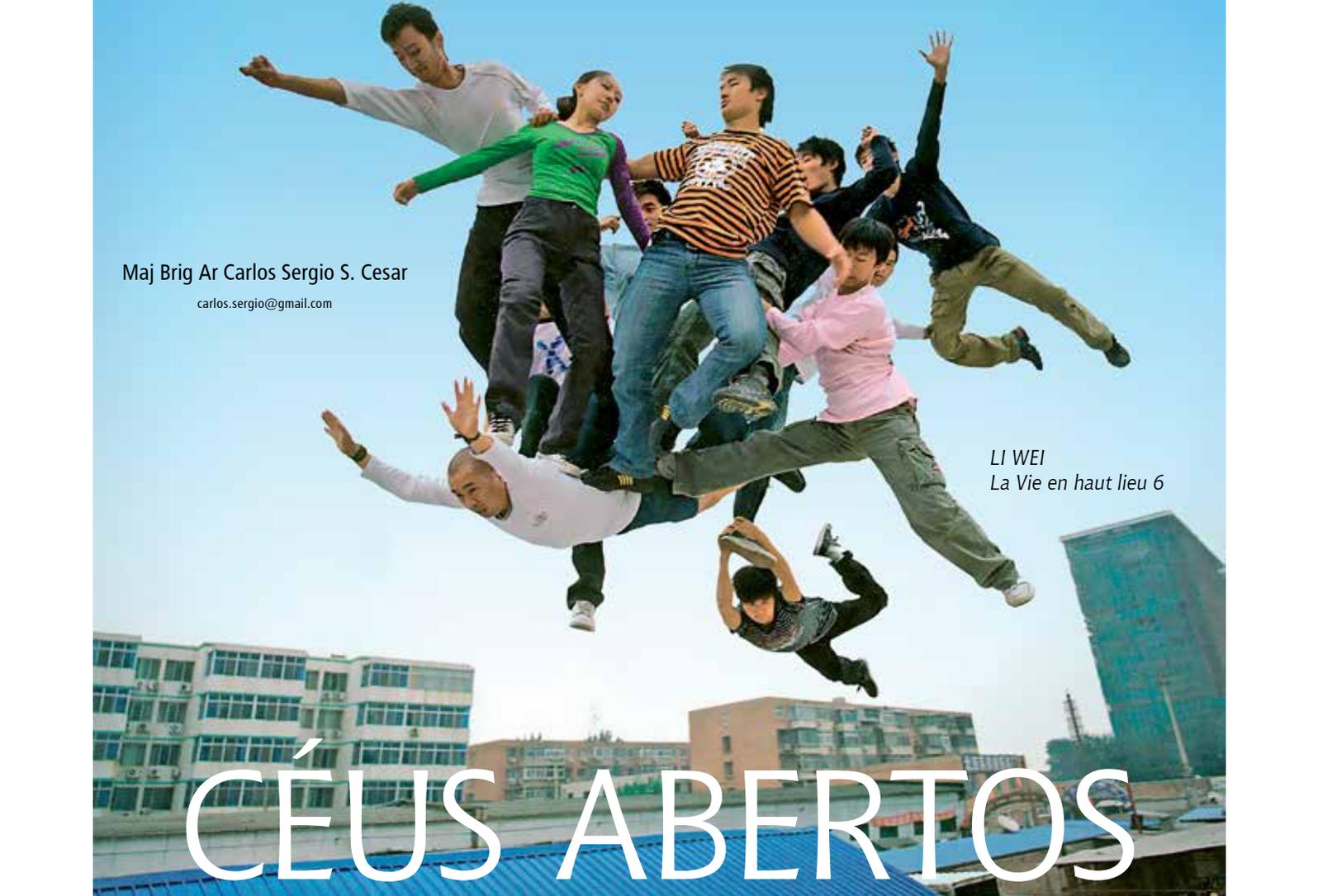
Retira-se do serviço ativo como Coronel Avião.

Homem de Aviação, trabalhou com a Cessna Aviation (EUA), Marcel Dassault e foi designado PDG da Reims Aviation. Conheci-o pessoalmente, quando visitou o Brasil, em 1951, e deixou seu autógrafo na parede do 1º Grupo de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz. Sorridente, faiscantes olhos azuis, galante "chêvalier" a imitar: "*um chasseur pur*"... Fluente em português, com um charmoso sotaque francês, PC foi o maior ás da aviação de caça francesa na Segunda Guerra Mundial. Foi também engenheiro, político e escritor. Seu livro "*Le Grand Cirque*" foi traduzido em 30 línguas e vendeu mais de 3 milhões de exemplares.

Pierre Henri Clostermann, um franco-brasileiro na Segunda Guerra Mundial... Figura legendária das Forças Aéreas Francêsas Livres. Jamais esqueceu o Brasil, seu país de nascimento, nem sua língua materna... Tornou-se, também, mito dos Aviadores de Caça do Brasil...

"À la chasse!!" ■

Faleceu em 22 de março de 2006



Maj Brig Ar Carlos Sergio S. Cesar

carlos.sergio@gmail.com

LI WEI
La Vie en haut lieu 6

CÉUS ABERTOS

Os anais da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) registram as ascensões de balões efetivadas em 1783, na França, pelos irmãos Montgolfier e pelo físico J. C. A. Charles, como o marco inicial do que viria a ser a Aviação Civil que hoje conhecemos.

Evidentemente, por não possuírem tais artefatos “dirigibilidade”, não poderiam, igualmente, demarcar o nascimento do Transporte Aéreo, o que só veio a ser alcançado quase um século depois, com a dirigibilidade dos balões, o aparecimento dos dirigíveis e, ao alvorecer do século XX, a genialidade de nosso patrício conquistando o espaço aéreo com o “mais pesado que o ar”.

O Transporte Aéreo, como o conhecemos, renasceu ao término da Segunda Guerra Mundial (1939/1945), de forma análoga ao seu nascimento, que ocorrera ao final da Primeira Guerra daquele século (1914/1918), palco dos primeiros experimentos com a máquina recém-inventada.

Lá, os integrantes do Comitê de Transporte Aéreo Aliado no conflito, ao seu término, lograram convencer as autoridades governamentais dos países aliados a discutir na Conferência de Paz de Paris (18 de janeiro de 1919), através

de uma Comissão Aeronáutica, a criação de um organismo que regulasse a atividade de transporte aéreo, que havia sido gestada na logística do teatro de guerra. O resultado foi a criação da CINA (Comissão Internacional de Navegação Aérea) responsável pela aplicação da Convenção de Navegação Aérea Internacional, igualmente nascida das discussões entre os delegados representantes dos países daquela Comissão, entre eles o Brasil.

A vigência deste instrumento regulatório foi interrompida, na prática, após curta existência, pela eclosão do segundo conflito mundial daquele século, cujo teatro de guerra se espalhou por quase todos os mares e continentes, inibindo a prática do Transporte Aéreo, em particular, o Internacional.

Já o renascer ocorreu no final do segundo conflito mundial, quando os aliados, vendo que a vitória lhes sorria, adiantaram-se a repetir os passos de seus predecessores de 1919 e, por iniciativa dos EUA, do Reino Unido e do Canadá, que realizaram reuniões prévias, na tentativa de alinhar seus projetos, convocaram uma conferência que veio a realizar-se em dezembro de 1944, em Chicago, cinco meses antes do término da guerra.

O cenário agora era diverso daquele

primeiro, principalmente, devido ao enorme avanço que a aviação havia conhecido ao longo deste conflito. A eficiência e o alcance das aeronaves haviam crescido exponencialmente; a navegação aérea, mercê da logística necessária para alimentar os longínquos teatros de operações, igualmente se desenvolveu a passos gigantesco; e a disponibilidade de aeronaves de transporte a serem desmobilizadas, e capazes de ser adaptadas ao transporte aéreo civil, era imensa.

Mas, por outro lado, a diferença entre as nações vencedoras do conflito em termos de destruição ou preservação do território, de estado da economia e disponibilidade de aeronaves era abissal.

Consequentemente surgiram duas propostas antagônicas: uma americana que pregava a abertura total do espaço aéreo (OPEN SKYES), isto é, a livre circulação de aeronaves civis de transporte, em quaisquer condições, de, para e sobre os territórios dos países que viessem a ser signatários da Convenção e, do outro, protagonizada pelo Reino Unido, uma proposta mais cautelosa, que abrigava a circulação de aeronaves civis livremente no espaço aéreo sobrejacente aos países que aderissem à Convenção “desde

que sem interesse comercial” e que remetia a Acordos Bilaterais os voos que envolvessem tais interesses.

Desta segunda proposta, que se sagrou vencedora após exaustivos 37 dias de discussões (embora prevista para durar 21 dias), resultou a Convenção de Chicago, que até hoje, com modificações apenas de enxertos consequentes das novas práticas advindas do progresso tecnológico e do cenário internacional, rege o sempre crescente Transporte Aéreo Internacional, um dos pilares da vertiginosa evolução, em termos de integração, que o mundo conheceu de lá aos nossos dias.

As cláusulas magnas que regem a regulação do Transporte Aéreo Internacional podem ser resumidas como: as liberdades do ar, também conhecidas como DIREITOS DE TRÁFEGO, e os parâmetros operacionais que são discutidos na formulação dos ASA (Acordos de Serviços Aéreos) Bilaterais, aí entendidos:

LIBERDADES DO AR

1ª e 2ª – Sobrevoos e Pouso Técnico (sem comercialização).

3ª e 4ª – Embarque e Desembarque comercial na origem e destino nos dois países signatários do Acordo Bilateral em pauta.

5ª – Direito de comercializar o voo no território do país contraparte do Acordo em pauta, para destinos além.

6ª – Direito de comercializar o voo em um 3º país, aquém de seu território, para o país contraparte do Acordo em pauta.

PARÂMETROS OPERACIONAIS

DESIGNAÇÃO – número de empresas a serem autorizadas a realizar os serviços aéreos acordados.

CAPACIDADE – quantidade de frequências a serem praticadas.

QUADRO DE ROTAS – locais de pouso permitidos ao longo da rota.

DIREITOS DE TRÁFEGO – condições e trechos que podem ser praticados comercialmente.

O primeiro ASA firmado após a vigência da Convenção foi entre os EUA/Reino Unido, em Bermudas, que lhe emprestou o nome, em 1946, e serviu de modelo aos que se seguiram, dentro daquele espírito de adequar os parâmetros acima descritos à conveniência das Partes negociantes.

Assim se construiu a ciclópica malha aérea que, nos nossos dias, permite que se voe de qualquer parte do planeta ao destino desejado, desde que servido pelo transporte aéreo e, por que não dizer, com sucesso.

No entanto, a evolução dos modelos econômicos utilizados pelas nações, o cres-

cimento do comércio internacional, o avanço das tecnologias envolvidas no modal aéreo, em especial da aeronáutica e a da informação, ao lado do crescimento da demanda por este transporte, começaram, por si só, a tornar o instrumento regulatório bilateral inadequado e obsoleto ao ritmo dos demais intervenientes.

Os Estados Unidos, então, após prover a desregulamentação em nível interno (Deregulation Act, 1968), isto é, nos voos de cabotagem, cuja capacidade (frequências) e rotas foram totalmente liberadas, subordinando-se somente às leis de mercado e à regulamentação econômica, começaram a aliciar parceiros para esta prática no âmbito internacional.

Como não poderia deixar de ser, em face da extensão de seu território, da pujança de seu transporte aéreo, que representava, à época, 30% do transporte mundial, e por razões de soberania, excluiu do conceito de OPEN SKYES a cabotagem.

Mais adiante, nos anos 1980, vamos encontrar o surgimento da União Europeia, que, na sua evolução integrativa, transforma em cabotagem o voo entre os países que a integram, decretando, assim, o final de significativa percentual de voos internacionais e, por consequência, de “n” Acordos de Serviços Aéreos, que regiam as relações aeronáuticas entre seus membros.

A proliferação dos Acordos de OPEN SKYES encontrou campo fértil nas pequenas nações, cuja extensão territorial não estimulava a cabotagem e cuja economia dependia de insumos externos e nas nações mais desenvolvidas, cujos modelos econômicos eram liberalizantes.

Por outro lado, enfrentou a desconfiança e a resistência por parte dos países com área estimulante ao tráfego de cabotagem e com economias ainda frágeis que colocavam suas empresas em desvantagem, *vis à vis*, às gigantes aéreas, estas, muitas vezes, estatais. O Brasil nestes se incluía, pois era um ferrenho defensor do controle e da preservação do mercado através das cláusulas restritivas dos Acordos que firmava.

No entanto, a resultante de fatores contribuintes à modificação do sistema até então adotado aumentava, a cada avanço do transporte aéreo e de seus agregados.

O grande alcance dos aviões, permitindo voos ponto a ponto, minimizou a importância do estabelecimento do **Quadro de Rotas**, pela supressão das escalas intermediárias, a prática do **Code Share** (uso do código de duas empresas no mesmo voo, uma operando e a outra só comercializando), ampliou o mercado

das empresas e minimizou a necessidade de se obter direitos de 5ª e 6ª liberdades nos Acordos Bilaterais, enquanto as “Alliances” conformavam a globalização do transporte aéreo.

Em paralelo, as ferramentas de controle das práticas econômicas, agora aplicáveis em dimensão mundial, mostraram-se capazes de coibir os abusos e mafeitos – *dumping*, cartel etc. – em qualquer mercado, até mesmo no de transporte aéreo internacional, permitindo que a irrevogável cláusula pétrea da “oferta e procura” exerça sua função reguladora. A luz desta premissa, a predeterminação de CAPACIDADE, passou de heroína a vilã, pois, como uma reserva de mercado, se transformou em uma prática a banir.

Dentro deste novo cenário, os Acordos Bilaterais e até Multilaterais (Regionais), começaram a modernizar-se, aderindo ao conceito de “céus abertos”, que vêm convivendo bem com os conservadores bilaterais restritivos – caso do Acordo de Fortaleza entre os países do Mercosul. Mas, o crescimento geométrico daqueles indica que a resultante final, mercê da modificação do cenário mundial, será a consagração da política de “OPEN SKYES”, rejeitada, por prematura, lá no nascimento do transporte aéreo de nossa época.

O Brasil vem atualizando seus Acordos de Serviços Aéreos, com cautela, dentro desta nova ótica, com férrea preservação da “cabotagem”, isto é, sem jamais abdicar da exclusividade deste direito, prerrogativa esta, aliás, consagrada na Convenção de Chicago, e suas empresas estão desenvolvendo um padrão de competitividade capaz de alinhá-las com as congêneres estrangeiras.

Não é mais tempo de seguirmos a reboque da evolução global, há que buscar nosso lugar de grande nação, integrando o pelotão de frente do progresso, ainda mais no Transporte Aéreo, onde temos um trunfo fundamental, nossa extensão territorial e nossa demografia, para sustentar um tráfego doméstico pujante, capaz de prover base para seu braço internacional, significativa projeção de nossa bandeira.

Nos dias atuais, dos 77 (setenta e sete) Acordos Bilaterais firmados pelo Brasil, 15 (quinze) são de, CÉUS ABERTOS, o 16º, já negociado pelas Autoridades Aeronáuticas e no aguardo da aprovação e assinatura, será com a União Europeia que, ao sobrepor-se aos em vigor com países daquela comunidade, acrescentarão mais 11 (onze) ao plantel liberal, isto é 34% de nossos Acordos, inserindo-nos na vanguarda do processo mundial de modernização do Transporte Aéreo Internacional ■



Cmte Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
emb312tucano@bol.com.br



ESQUADRILHA DA FUMAÇA 60 ANOS DE HISTÓRIA

O Esquadrão de Demonstração Aérea da Força Aérea Brasileira, mundialmente conhecido como “Esquadrilha da Fumaça”, comemorou seu 60º Aniversário de Fundação, em uma trajetória marcada pela constante promoção e valorização do Brasil, da Força Aérea Brasileira, de seus militares e do produto aeronáutico nacional.

Um pouco da história

Foi no ano de 1952 que esta história de entusiasmo, comprometimento e devoção aos mais nobres ideais da Força Aérea Brasileira começou a ser escrita por um grupo de Instrutores de Voo, liderados pelo então Primeiro-Tenente-Aviador Mário Sobrinho Domenech, juntamente com o Tenente Aviator Candido Martins da Rosa, ocupando a Ala Esquerda, o Capitão-Aviador Haroldo Ribeiro Fraga, ocupando a Ala Direita e o Tenente-Aviador Paulo César Rosa, na Posição de Ferrolho, na Formação de Voo, na Escola de Aeronáutica – E.Aer., no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.

Os treinamentos da nova equipe se iniciaram sobre onde hoje se encontra o Aeroporto de Jacarepaguá no Rio, em 6 de fevereiro de 1952. Logo, os pilotos realizariam a demonstração inaugural em 14 de maio de 1952, durante Solenidade dedicada ao Pioneiro Augusto Severo, na Escola de Aeronáutica, perante autoridades e expressivo número de Adidos Aeronáuticos estrangeiros.

Rapidamente, a nova Esquadrilha obteve fama e prestígio e, em 23 de outubro de 1953 ocorreu a primeira demonstração utilizando-se fumaça sobre a Praia de Copacabana no Rio, que motivou o público a designar o grupo como “Esquadrilha da

Fumaça”, título que a tornou famosa em todo o planeta.

O sucesso foi instantâneo e pedidos para demonstrações vindos de todo o Brasil se avolumavam. Em junho de 1954, foi realizada a primeira apresentação fora de sua sede, em Mogi-Mirim, SP.

Utilizando até então aviões North American T-6D cedidos pelo Estágio de Instrução Avançada da E.Aer., no ano de 1955, a Esquadrilha recebeu cinco aviões T-6D do Parque de Lagoa Santa, que comporiam a dotação da Unidade.

A Esquadrilha expandiu suas atividades, obteve sucesso incontestável junto a todas as camadas civis e militares e, em 23 de outubro de 1963, foi oficializada como “Unidade de Demonstração da Força Aérea Brasileira”, pelo Ministro da Aeronáutica, transferindo-se, também neste ano, para a nova Sede no Aeroporto Santos Dumont, junto ao Q.G. da 3ª Zona Aérea.

Em 1968, a Esquadrilha da Fumaça recebeu nova aeronave, o Fouga T-24 Super Magister, a reação, que operou ao lado dos versáteis N.A. T-6, por curto período de utilização, devido a várias restrições operacionais, sendo retirado de serviço em 1974.

A Esquadrilha da Fumaça seguiu sua indômita e gloriosa trajetória até 1976, apresentando-se diversas vezes em mais de

250 cidades brasileiras e da América Latina. Neste ano, devido à fadiga estrutural, os N.A. T-6 da Esquadrilha da Fumaça, última Unidade da FAB a utilizá-los, foram retirados de operação, encerrando, abruptamente, a primeira fase da história da Unidade, período em que o Tenente-Coronel Aviator Antonio Arthur Braga a comandou por maior tempo.

Porém, os intensos clamores e reivindicações por seu retorno, vindos de vários setores aeronáuticos e populares, fizeram com que já no ano de 1980 fosse criada, na Academia da Força Aérea, em Pirassunga, a Unidade que seria o embrião do atual Esquadrão de Demonstração Aérea, a Esquadrilha Cometa Branco, com aviões T-25 Universal, que realizou sua primeira demonstração oficial em 10 de julho de 1980, na AFA, sob a decisiva liderança do Major-Aviador Geraldo Ribeiro Júnior. Logo, a destreza e a eficiência da Cometa Branco ficaria patente, e, em 22 de outubro de 1982, a Esquadrilha seria designada como Esquadrão de Demonstração Aérea, que recebeu seus primeiros aviões EMBRAER T-27 Tucano em 29 de setembro de 1983, os primeiros a dotar operacionalmente a Força Aérea Brasileira. A primeira demonstração oficial com os T-27 ocorreu em 9 de dezembro de 1983, e no ano seguinte foi realizada a primeira



missão à Europa. O EDA granjeia reputação internacional e novas apresentações foram realizadas no exterior, uma das quais em maio de 1997, em Fort Lauderdale, EUA, reúne mais de 1,6 milhão de expectadores. Em 2001, os T-27 passaram por recondição completa, receberam a atual pintura azul e a equipe prosseguiu em seu intenso ritmo de atividades, realizando, no ano de 2011, 122 demonstrações, totalizando 3.545 apresentações desde a reativação da Cometa Branco.

As comemorações

O efetivo do Esquadrão de Demonstração Aérea – atualmente comandando pelo Tenente-Coronel Aviador Wagner de Almeida Esteves, com total apoio do Comandante da Aeronáutica, do Gabinete do Comandante, do Estado-Maior, do Centro de Comunicação Social, da Guarnição da Academia da Força Aérea e diversas Unidades Operacionais – realizou na AFA, um dos maiores e mais organizados eventos aeronáuticos do Brasil, entre os dias 11 e 13 de maio de 2012, em comemoração aos 60 anos da Esquadrilha da Fumaça. As festividades iniciaram-se com a reinauguração do Hangar do EDA, presidida pelo Exmo. Sr. Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica, acompanhado, na ocasião, por diversas

autoridades como o Tenente-Brigadeiro do Ar José Américo dos Santos, Ministro do Superior Tribunal Militar, por integrantes do Alto-Comando da Aeronáutica e pelo Brigadeiro-do-Ar Carlos Augusto Amaral de Oliveira, Comandante da AFA, com a presença do efetivo da AFA e delegações militares do Canadá e do Chile. Durante a Solenidade, foram outorgadas Medalhas do Mérito Operacional Nero Moura ao atual Comandante do EDA, a dois Ex-Comandantes e à esposa de um Ex-Comandante já falecido. Houve também o lançamento de uma obra literária histórica sobre os 60 anos da Esquadrilha e de outra, fotográfica.

Os dias 12 e 13 foram destinados a receber o imenso público composto por mais de 100.000 expectadores, que puderam ver de perto mais de 30 aeronaves expostas, e outras que participaram das Demonstrações de Voo, com destaque para o EDA, que se apresentou duas vezes diariamente, a Esquadrilha de Alta Acrobacia Halcones da Força Aérea do Chile, que se deslocou especialmente daquele país para prestigiar os colegas brasileiros, o “CF-18 Hornet National Demonstration Team” das Forças Canadenses que participaram com aviões CF-18 Hornet e o Boeing Demonstration Team, com dois F-18F Hornet, que realizaram sucessivas apresentações, de-

monstrando a impressionante potência e a capacidade de manobra destas aeronaves. Houve também a participação de diversas Unidades da FAB e do Exército Brasileiro, com aviões A-1M, A-29B, F-5EM, Mirage 2000, P-3AM Orion, P-95 Bandeirante-Patrolha, UH-60L, C-105 Amazonas e helicópteros UH-50 Esquilo, UH-60L Black Hawk e HM-3 Cougar da Aviação do Exército, além de um C-130J-30 Hércules das Forças Canadenses. A AFA apresentou diversas de suas aeronaves, e houve ainda a participação de várias Esquadrilhas, aviões, pilotos e paraquedistas militares e civis.

As comemorações encerraram-se com o Jantar Solene, quando foram agraciados com o Título de Fumaça Honorário o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Antonio Franciscangelis Neto, Chefe da Secretaria de Finanças da Aeronáutica e o Suboficial Élcio da Cruz Peçanha, que serve no PAMA/AF, em reconhecimento ao apoio prestado ao Esquadrão de Demonstração Aérea.

Uma nova década com grandes realizações se abre para o Esquadrão de Demonstração Aérea, com a consolidação da Unidade no panorama aeronáutico mundial e a perspectiva de recebimento de novas aeronaves EMBRAER A-29, modernizando-a e aumentando sua disponibilidade. FUMAÇA JÁ!!! ■

Como rotina, sempre que São Pedro permite, um grupo de amigos se reúne junto a um quiosque de venda de cocos no calçadão da praia do Leblon para jogar conversa fora. A meu ver, são duas as características que se ressaltam nesse grupo: a primeira, percebida a olho nu, é que são todos de 80 para cima – mas, como toda lei tem sua exceção, há um “menino” de 70; a segunda é a grande

variedade ou diversidade das profissões e, como consequência, de conhecimento e de experiência. Qualquer que seja o assunto, sempre um “especialista esclarece” os demais, e por esse motivo, o papo é muito bom e variado. São empresários, administradores, comerciantes, professores, químicos, militares das três forças, civis que cursaram o Colégio Militar etc.

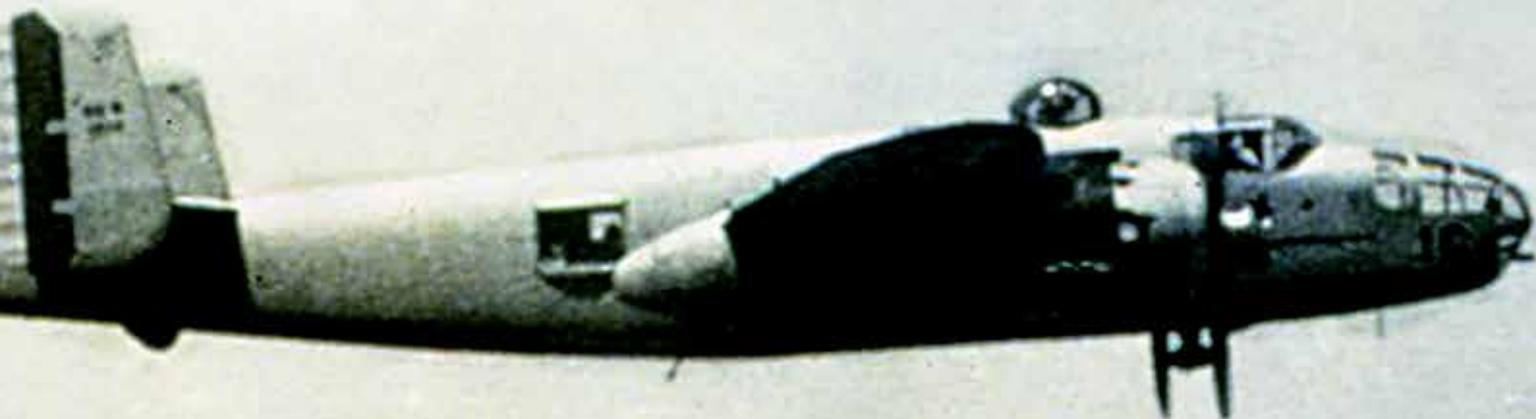
Certo dia, saiu o assunto treinamento (avia-

dores são cinco ou seis pelo menos) e o resultado desse papo acabou sobrando para mim.

Morando fora do Rio, frequento pouco, porém, sempre que lá estou e coincide com a presença de um frequentador assíduo que é o Maj Brig Cunha Frota (foi meu aluno no esquadrão de B-25 em Fortaleza), ouço a pergunta de sempre: “Já escreveu? Tem que ser escrito, só lá foi feito aquilo, é um fato da história da FAB que não pode ser perdido”.

Ivan Janvrot Miranda
Cel Av
Turma 1945
ijmbrsl@gmail.com

TIRO AÉREO de B-25



Relutei algum tempo, porque, já passados 60 anos seria impossível lembrar-me dos pormenores, e a pouca probabilidade de uma pesquisa ter sucesso não compensaria nem tentar, pois o esquadrão foi transformado em unidade de caça. Mas, depois de tanta “pressão” resolvi escrever... fazer o quê?

Quando cheguei à Base Aérea de Fortaleza no início de 1950, o 1º/4º Gp de Aviação era equipado com o Mitchell B-25, e a sua missão era a formação de pilotos de bombardeio médio. A maioria da turma de alunos era composta pelos aspirantes recém-formados e era acrescida de uns poucos oficiais mais antigos que chegavam para servir na Base. Este foi o meu caso: já capitão, como Ajudante da Base e Comandante da Companhia de Comando, durante os anos de 1950, e em 1951 fiz o curso básico do B-25 para, em seguida, depois das horas necessárias, o curso de instrutor, sendo transferido para o 1º/4º Gp de Aviação assumindo a Seção de Operações (S3) em dezembro de 1951; em novembro de 1952, assumi a função de S2, Seção de Informações do esquadrão que, além de suas tarefas normais, era encarregada da parte teórica do curso. Fiquei em Fortaleza até meados de 1954 com interrupções para o Curso de Tática Aérea em Cumbica, de Tática Antissubmarino Aero-Naval e de Centro de Informação de Combate (CIC) no CAAML, na Marinha Brasileira.

Depois de algum tempo de experiência no esquadrão – a memória não me ajudou a situar exatamente quando – ocorreu-me que todo o nosso treinamento era voltado ao ataque (formatura, navegação, lançamento horizontal de bombas de grande altura e rasante e tiro terrestre). Defesa, absolutamente nada. Como o esquadrão, que pretendia ser operacional só treinava os pilotos? Não tinha treinamento para se defender? Quem é o nosso inimigo? Como um avião de bombardeio se defende do

caça? Temos que aprender a usar as metralhadoras das torres. Como, se elas nem instaladas estão? Como arranjar os caças para nos atacar para o nosso treinamento? Como saber quando acertamos ou erramos o tiro? Tiro? Tem que ser tiro-foto. Instalar *gun camera* e fazer a crítica foto dos tiros. Mas, não temos nem *gun camera* e nada sabemos de como fazer, a crítica-foto. Tínhamos experiência de tiro-foto na caça (dos P-47, de onde eu viera), porém como usuário e não como os que fazem tudo funcionar. Reconhecida a necessidade, então por onde começar?

Vamos entrar no Google que vai ser mole! Não foi. O nosso Google dos anos 1950 era a USAF, que sempre tinha (acho que ainda tem) tudo escrito, bem explicado, e ainda o Pacto de Assistência e Defesa Mútua, conhecido como PADM, que sempre nos atendia com boa vontade.

Conseguido o manual e feita a tradução, deu logo para perceber que a missão não seria fácil. As metralhadoras e os magazines foram a primeira tarefa, e as Seções-Foto de Armamento se dedicaram com afinco para deixar este conjunto instalado e funcionado em um avião cobaia. Paralelamente, estava sendo estudado onde e como fazer a crítica-foto que, em última análise, era de onde iríamos tirar o aprendizado, mostrando os erros, os acertos e como melhorar a pontaria. Um canto dos fundos do esquadrão foi fechado e transformado em uma pequena sala de projeção (acho que tipo 3x4) toda preta por dentro, umas cadeiras, tela e equipamento de projeção que conseguimos com os *magazines*. Interpretar o que aparecia na tela era a parte mais misteriosa, já que era pura geometria, trigonometria e outras “trias”. Não pela matemática em si, que o manual bem que ajudava, mas pelos dados que eram pedidos e que deveriam ser tirados da imagem, ou seja, eles deveriam estar lá. O que deu mais trabalho, e por isso mesmo é o único de que me lembro, era o ângulo que o cano da metralhadora fazia

com o eixo longitudinal do avião (deslocamento). Depois de muita elucubração, foi fabricada uma espécie de bandeira pintada de vermelho, metálica, pequena, de 10 cm ou 12 cm, presa em um eixo giratório; esse conjunto era fixado na ponta do cano da metralhadora por uma abraçadeira e filmada no momento do tiro.

A não ser que o avião estivesse derrapando (bolinha fora do centro) a bandeira estaria sempre paralela ao eixo longitudinal do avião, ou seja, indicava a linha de deslocamento do avião, referência perfeita para medir o ângulo de que precisávamos.

Aviões T-6 da Esquadilha de Adestramento da Base seriam pilotados por pilotos que já haviam tido algum treinamento em caça e faziam os ataques, como se inimigos fossem. Teria sido interessante que eles também estivessem equipados com *gun camera* e o treinamento teria beneficiado os dois lados, mas infelizmente isso não ocorreu.

A prática transcorreu como era esperada, longe da perfeição, mas, em se tratando de treinamento e aprendizado, creio que foi uma grande experiência.

Gostaria de me lembrar de mais informações de que, tenho certeza, os leitores irão sentir falta, como em que data exata isso aconteceu, quantas missões foram realizadas, quantos aviões foram preparados para essa missão, quais ou quantos metralhadores foram treinados, quais postos de tiro foram usados (na minha lembrança muito tênue, acho que foi o posto que era chamado de *WAIST* pelos americanos, ou seja, do lado do meio da fuselagem, o que faz sentido, porque instalar ou refazer, ou recuperar uma torre dorsal seria muito trabalhoso e quase impossível com os nossos recursos que, na certa, eu me lembraria).

Deixo o texto em aberto para que quem esteve por lá e, de alguma forma tenha participado, possa acrescentar alguma informação ou mesmo sugerir alguma correção. Será bem-vindo ■

José Luiz de Oliveira Coelho
Cel Av
joseluizcoelho@hotmail.com

Missão SAR

7 de julho de 1970. À noite, o pequeno aparelhinho pendurado atrás da cortina do meu quarto iniciou seu apito intermitente: “bip – bip – bip...” Era o sinal. Toda a tripulação de Alerta SAR recebeu idêntico aviso ao mesmo tempo. Era a chamada para o comparecimento urgente à Base Aérea. Uma missão SAR (Sigla inglesa de *Search And Rescue*), estava em andamento. Poucos minutos mais tarde, já vestido com o macacão de voo cor jerimum, botas pretas, boina do Esquadrão e mala padrão, fui apanhado pela kombi que já estava com outros sonolentos tripulantes a bordo. Percorremos mais dois ou três endereços e ultrapassamos o Portão da Guarda, dirigindo-nos, diretamente, ao estacionamento. Lá estava a grande garça, o C-130 2459, já iluminado pela usina ex-

terna, equipado para a Missão, e rodeado pela equipe de manutenção, que dava os últimos retoques no avião. Cavalcante, o comandante, que viera em seu próprio carro, dirigia-se apressado, percorrendo, quase correndo, o longo pátio de cimento. Chegou ofegante ao *cockpit*, onde eu já havia iniciado as preparações, conferido o material de navegação, e entrado em contato com a Torre de Controle para me informar das condições do aeródromo. A partida foi *scramble*, mais rápida, pois consistia em iniciar com o motor três para ter pressão pneumática suficiente, e, em seguida, os motores um, dois e quatro ao mesmo tempo. Economizavam-se, assim, preciosos minutos. Calços fora, área livre e um rápido táxi, até a cabeceira da pista 18. “SAR 2459, livre decolagem, vento de

150 graus, com sete nós, após contato imediato com Salvaero Recife, em 121.5. Boa missão”. Agradei e, logo após o recolhimento do trem, recebemos as instruções do Controlador SAR: *FAB 2459, proa de Belém. Missão de Busca e Salvamento de náufragos no mar. Detalhes a serem transmitidos pelo Salvaero Belém, quando mais próximo. Boa viagem.* O navio de carga e passageiros *Barão de Guajará* havia deixado o Porto de Belém na véspera, com destino a Clevelândia, às margens do Rio Oiapoque. Como é comum na Amazônia, tinha excesso de carga. No meio da viagem, o mar encrespou-se e o navio começou a fazer água. Desespero a bordo. Havia muito material de construção. Tripulantes e passageiros, na falta de equipamento de salvamento, outra coisa comum nas

Lockheed C-130 “Hercules”

O Lockheed “Hercules” C-130 é um avião de múltiplas aplicações, principalmente em missões militares. Quadrimotor turbo-hélice, (motores Allison, cada um com potência de 4.500 hp), peso máximo de decolagem 79.400 kg, velocidade 620 km/h, alcance de 4.000 km, asa alta, tem grande capacidade para transporte de carga. Na década de 1970 foi adquirido pela FAB para missões de transporte de longo alcance, sediado na Base Aérea do Galeão. Em 1969 chegaram os FAB 2458, 2459 e 2460, lotados no 6º Grupo de Aviação, em Recife, adaptados para missões de Busca e Salvamento e Aero-Fotogrametria.



Busca e Salvamento no Mar

embarcações da região, começaram a amarrar caixas d'água Brasilit em tonéis vazios, improvisando, assim, os barcos salva-vidas. Foi quando apareceu um barco veloz, comum naquelas águas, conhecido como *voadeira*. O barqueiro aproximou e prontificou-se a salvar mulheres e crianças. Alguns homens, de peixeira em punho, passaram logo na frente, dizendo-se com prioridade, pois estavam armados e, quem quisesse opor-se, teria que sair de sua frente, senão... A *voadeira* logo ficou lotada, e afastou-se para a Ilha de Cavianna. As improvisadas balsas foram sendo amarradas e lançadas ao mar, estando o navio já parcialmente submerso. Todos ocuparam as caixas d'água, uma média de seis em cada conjunto. Remaram com as mãos, afastando-se, enquanto o Barão de Guajará ia a pique. Durante a noite, um vento mais forte encrespou o oceano. As cordas que uniam as caixas rebentaram-se e os naufragos ficaram espalhados pelo mar, cada vez mais longe do litoral. Perderam-se de vista. A Marinha foi acionada. Pela contagem dos salvos pela *voadeira*, e o plano de viagem do navio, faltavam 27 pessoas. Pelos depoimentos dos sobreviventes, cada caixa d'água poderia conter seis pessoas, talvez mais uma criança. Assim, pelos cálculos, umas cinco balsas estariam no mar. Ao amanhecer, o Distrito Naval de Belém designou a Corveta Angustura para resgatar os naufragos, mas suas buscas foram em vão. Ao anoitecer, tendo que lançar âncora, foi relatada à Marinha a dificuldade que teriam para achar os sobreviventes. Foi, assim, acionado o Salvaero.

Após três horas de voo, amanheceu. O coordenador de Busca de Belém nos deu as coordenadas prováveis do afundamento, e o provável deslocamento das balsas, em função das correntes marinhas e dos ventos. Já havíamos sobrevoado Marajó e passado ao largo da Ilha de Mexiana.

Assumi a posição de Navegador e abri sobre a mesa a carta ONC L-28. Pelas coordenadas, tracei o rumo e a distância para o Ponto de Início, e preparei o primeiro estágio do *Radar Doppler* para a navegação. Calculei as horas que os naufragos estavam à deriva, e pelas informações recebidas, fiz o cálculo aproximado da possível posição deles. Nesse ponto, tracei o padrão de busca *Quadrado Crescente*, que foi preparado no estágio dois do *doppler*. Eram aproximadamente 8h quando iniciamos a descida para dois mil pés. O avião foi despressurizado para serem instaladas as janelas de observação. Todos em seus postos, equipamento de lançamento recheado, iniciamos a busca. Mais ou menos uma hora depois, os primeiros naufragos foram avistados. Fizemos uma passagem baixa, e recebemos acenos de apenas uma pessoa. Deviam estar super cansados. Não poderíamos arriscar o lançamento do bote sem termos certeza de que o mesmo os alcançaria. Jogamos uma bomba de fumaça que nos deu a direção correta do vento de superfície. Voamos na direção naufragos-vento, e jogamos o bote. Ficamos sobrevoando, agora mantendo mil pés, em círculos, até vermos o bote tocar na jangada. Foi uma manobra perfeita. Descemos novamente e, noutra passagem baixa, comprovamos que seis naufragos já tinham passado para o bote. Estavam estirados, como que desmaiados. Pelo menos, tínhamos certeza de que estavam vivos. Apenas um acenou, talvez o mesmo de antes, provavelmente o que estava em melhores condições. Ficamos torcendo para que encontrasse o *kit* de sobrevivência no mar e entendido as instruções de utilização. Fiz o cálculo preciso da posição e informei à Corveta Angustura. Seu comandante calculou que chegaria em, aproximadamente, cinco horas, usando velocidade máxima. Passava das 10h. Nosso combustível era suficiente apenas para regressar a Belém,

mas em caso de alternar, não chegaríamos a São Luiz. Retiramos as portas de observação e pressurizamos novamente o avião. Atingimos o nível de regresso. Calculei a performance, e pelo consumo específico, optamos por embandeirar os motores dois e três. Isso nos daria uma autonomia adicional que permitiria atingir uma alternativa. Proa de Belém. Confirmadas as condições favoráveis para o pouso, no circuito de tráfego, demos partida nos dois motores cortados. Fiz um pouso curto para sair na interseção das pistas *zero meia e zero dois*. Dirigimo-nos à Base, onde recebemos combustível e reforço de lanches, e decolamos novamente. Quem estava mais cansado, aproveitou o deslocamento para um sono. Atingimos o ponto de reinício das buscas. Mesmo procedimento de despressurização, instalação das janelas de observação, preparação de outro padrão de busca, desta vez *Em Pente*, seguindo a direção geral e provável do deslocamento. Teria, cada perna, 30 milhas de comprimento, com espaçamento de quatro milhas, devido à ótima visibilidade. Aproximadamente, duas horas depois, encontramos o segundo grupo, nas mesmas condições do anterior. O procedimento foi o mesmo para lançamento do bote, e o resultado não podia ser melhor. Na passagem baixa para observação, ninguém acionou, mas contamos seis adultos e uma criança no bote, espalhados como se dormissem. Continuando a busca, encontramos mais naufragos. O primeiro dia foi o mais produtivo: 18 pessoas salvas. Informamos a posição para a corveta, e regressamos, passando por cima de nosso primeiro bote. Angustura deveria encontrar logo os primeiros naufragos, e seu comandante calculava mais umas três horas, para chegar aos outros botes. Regressamos a Belém. Nossa autonomia estava boa, mas a noite chegaria em breve. Nosso primeiro voo começara às 3h, num total de nove

horas e quinze minutos. O segundo voo foi de quatro horas e cinquenta, dos quais trinta minutos noturnos. Foi um longo e proveitoso dia de trabalho. Após o jantar, no Rancho dos Oficiais da Base, dirigimo-nos ao alojamento, no famoso T-1, o Hotel de Trânsito. Um banho de chuveiro morno para relaxar e, durante, a noite, foi um sono só.

Segundo dia de busca. Decolando pela manhã, voamos cinco horas e quarenta minutos, e o saldo foi positivo, de mais um grupo de náufragos. Fazíamos tudo com precisão matemática, não podíamos perder um único bote. No terceiro dia, o voo foi mais longo: dez horas e cinquenta minutos. Encontrados mais um grupo de náufragos, bem distante dos anteriores. Evidentemente, era bem perceptível que estavam fraquíssimos. Antes de abandonar a área, sobrevoávamos a corveta e plotávamos sua posição exata, pela navegação de nosso radar *doppler*, comparada com a linha de posição do rádio-farol Ponta do Céu. O comandante do navio fazia uma triangulação com esses dados, e lançava âncora. Era perigoso continuar navegando à noite, pois poderiam abalroar os náufragos. No dia seguinte, aos primeiros raios de sol, prosseguiram para o resgate.

A imprensa já noticiava essa missão conjunta, da Aeronáutica com Marinha. Havia repórteres na corveta. Os náufragos recolhidos eram despidos de suas roupas molhadas, e envoltos em cobertores. Médicos e enfermeiros davam-lhes alimentos em pequenas doses para evitar um choque que poderia piorar a sua situação. Quando estavam recuperados, já vestidos com roupas lavadas e secas, podiam ser entrevistados. Os depoimentos mostravam o sofrimento por que passaram. Num grupo, o único alimento, no primeiro dia, era uma maçã, que foi dividida entre os seis. No dia seguinte, chuparam o bagaço dessa mesma maçã. Chovia diariamente e, com as mãos em concha, conseguiam beber água. A seguir, chegava o sol escaldante dos trópicos, e mergulhavam a cabeça no mar para refrescar. As noites eram frias, e as roupas molhadas os deixavam na pior situação. Perguntavam por parentes ainda não encontrados. Cada grupo tinha uma história.

Pelas contas, ainda faltavam quatro pessoas. O quarto dia de busca iniciou cedo, e durou oito horas de voo. Já estávamos voando há mais de quatro horas, quando avistamos o último grupo. Caprichamos no lançamento do bote, e fizemos

a passagem de conferência. Pensamos ter contado errado. Uma segunda passagem, desta vez a 200 pés de altura, e confirmamos: havia cinco náufragos estirados no bote. Não conferia com os dados que tínhamos. Pedimos uma recontagem no navio. Estava tudo certo. Então havia um a mais? Procuramos 27 náufragos e encontramos 28? Isso mesmo! Houve um passageiro que entrou no Barão de Guajará na última hora. Foi clandestino, sem registro na lista de viagem.

11 de julho de 1970. Regressamos de Belém num voo de três horas e quarenta minutos. Fizemos nosso último contato com a corveta Angustura, cujo comandante somente conhecemos por sua voz. A missão foi cumprida com sucesso total. Os últimos náufragos resgatados, estiveram no mar seis noites e sete dias. Uma longa espera, para quem não sabia se sairia vivo daquele mar imenso.

Em apenas cinco dias, voamos 40 horas e 15 minutos e salvamos 28 náufragos. Foi um recorde. Toda a tripulação, liderada pelo meu amigo (hoje falecido) Cap Cavalcanti, estava orgulhosa e perfeitamente ciente de que, mais uma vez, trabalhamos *para que os outros possam viver* ■

Vista da cabine do Hércules C-130





26 DE JUNHO

Dia da Aviação de Busca e Salvamento

Maj Inf Varlô Ôlo de Oliveira

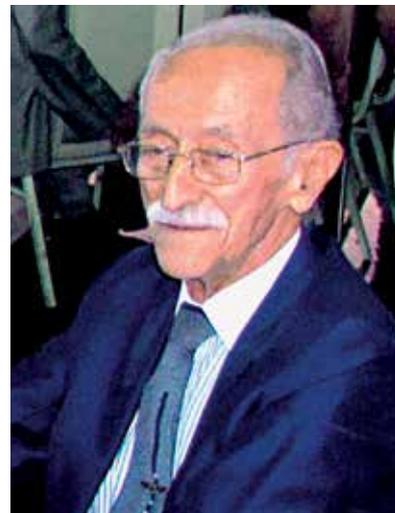
A Aviação de Busca e Salvamento
Exalta o ser humano que é capaz
De demonstrar, na guerra ou na paz,
Fraternidade em ato e pensamento.

O aeronavegante é monumento,
Estátua viva, pois herói, audaz.
Tripulação e Apoio, a equipe faz
Amenizar a dor do mau momento.

SAR, Para-SAR! Neste meu peito cabe
O orgulho de ter sido, em minha FAB,
Um membro das Equipes do *Albatross*.

No Para-SAR ou Segundo do Décimo,
Jamais vencidos pelo tempo péssimo,
A glória lícita de sermos nós!

HOMENAGEM Cel Pereira Sobrinho



Despediu-se de nós, no dia 2 de setembro de 2012, nosso companheiro Cel Av **José de Faria Pereira Sobrinho**, que dirigiu o setor de ultraleves na Sede Barra do Clube de Aeronáutica e o Hotel de trânsito do CAER na Sede Social, tendo realizado seu penúltimo voo no dia 22 de julho, com seu amigo Ten Brig Carlos de Almeida Batista e o último em 2 de setembro de 2012, aos oitenta e sete anos de idade.

Na sua brilhante carreira militar, o filho das Alterosas (Paracatu-MG) foi piloto de três Presidentes da República e pilotou, profissionalmente, jatos até os setenta e sete anos de idade.

Tinha, como notórios atributos pessoais, a inteligência, a honestidade, a ética, o respeito e o patriotismo.

O saudoso Aspirante da Turma de 1946 deixa-nos enlutados e uma série lacunas na Aeronáutica, em todos os lugares nos quais atuou: ECEME, ECEMAR, AMAER e AVIAÇÃO DE PATRULHA (ABRAPAT).

UMA TRISTE DERROTA

O dia amanhecera sombrio. Uma camada espessa de nuvem cinzenta tornava o ambiente, até certo ponto, um tanto lúgubre. Eram evidentes os sinais de que as condições do tempo deveriam piorar mais tarde.

O contexto parecia um prenúncio de coisas desagradáveis.

Em torno das 9h, fui acionado para uma missão em Bela Vista, pequena cidade às margens do rio APA, na fronteira com o Paraguai.

Teríamos que efetuar o traslado, para Campo Grande, de uma pessoa que se acidentara. Levávamos a bordo do Beech um médico, um enfermeiro e uma maca, além de medicamentos. Apesar das condições do tempo, chegamos bem ao local, onde constatamos que a ocorrência era bem mais grave do que imaginávamos.

A falta de detalhes complicou as coisas.

Tratava-se de uma menina, de uns oito ou nove anos, que saíra para pescar com o pai, em uma canoa com motor de centro. Ocorre que, durante a pescaria, em determinado momento, não se sabe bem porque, a garotinha, por descuido, ao abaixar-se, teve seus longos cabelos enganchados às engrenagens do motor, que “sugou” sua cabeça, causando-lhe gravíssimos ferimentos.

Os danos foram de tal monta, que exigiram cuidados especiais, não só dos médicos locais, primariamente, como também

por parte do nosso pessoal de atendimento. As equipes, integradas, passaram, então, a se desdobrar numa comovente tarefa de estabilizar os efeitos progressivos da violenta agressão e, dentro do possível, reduzir a dor e o sofrimento daquela criança. Não era uma tarefa simples, pois o estrago fora algo impressionante. As ações passaram a se desenvolver de forma dramática, em uma desesperada luta contra o tempo, uma vez que era fundamental o traslado imediato para Campo Grande, para haver uma remota chance de salvamento daquela inocente criatura.

Após desgastantes esforços, nossa equipe médica conseguiu, dentro das possibilidades, colocar a paciente em condições de embarcar. Contudo, fez-me um enfático apelo: “Por favor, voe o mais baixo que puder! É fundamental para as chances da garota!”. A partir desse momento, passei a sentir nos ombros o “peso” da minha cota.

“E se o tempo ‘engrossar’ na rota? E se não for possível voar baixo? E se tiver que fazer procedimento de descida em Campo Grande?”

Efetuamos o embarque, cuidadosamente, e tomamos o rumo de regresso. Procurávamos manter-nos em torno de 500 pés, até porque, a camada de nuvens não permitia mais do que isso, sem entrar em voo por instrumentos. Era primordial saber, o quanto antes, as condições meteorológicas de Campo Grande. Com a baixa

altitude do voo, era difícil falar com o nosso destino. Os minutos que iam passando, pareciam uma eternidade. Numa terceira tentativa, conseguimos contato com Ponta Porã, que nos repassou o último QAM (hoje METAR) de Campo Grande. Para nosso alívio, ainda estava em condições visuais.

Conseguiríamos, dessa forma, atender ao solicitado pelo médico.

Quando mais próximos, informamos a situação e solicitamos uma ambulância e os recursos necessários para a remoção da vítima, o quanto antes, para um hospital na cidade.

Nossa chegada foi bem assistida, e o atendimento e traslado, dentro do desejável e necessário.

A partir daí, involuntariamente, passamos a acompanhar a gangorra das oscilações no quadro de saúde da menina. Quase diariamente, sabíamos da situação, através das notícias dos colegas que, de alguma forma, vivenciaram os fatos decorrentes da missão.

Havia passado alguns dias (uns seis ou sete, creio), quando, viajando, em cumprimento de outra missão, fiquei afastado por dois dias. Ao regressar, recebi a triste notícia de que a menina havia falecido. Tive, naquele momento, uma frustrante sensação de derrota, um gosto amargo de fracasso. Lembrava-me do empenho de todos, na busca desesperada por uma solução que conduzisse a um milagre. Recordava a figura prostrada do pai, quando





da nossa chegada a Bela Vista, e o desespero da família que, com a nossa chegada, demonstrara certo alívio, imaginando que o avião representava o caminho rápido e infalível para a recuperação da criança.

Fiquei durante longo tempo com tudo aquilo insistentemente martelando a minha cabeça. Às vezes, perguntava-me: por que as coisas são assim?

Com o passar do tempo, tudo se foi ajustando.

Como já destaquei em outro artigo, o leque de tipos de missões que realizávamos era bem amplo e, assim, nossa atividade aérea prosseguia, com acentuada dose no campo humanitário, atendendo a várias situações emergentes, com nuances as mais diversas, algumas até bem mais trabalhosas. Entretanto, nada apagava aquele cenário trágico. Talvez por tudo que contivera de conteúdo emocional, envolvendo o desespero de uma família – com um pai desfigurado pelo complexo de culpa – ou ainda, quem sabe, principalmente pelo fato de, o cerne de tudo, residir em uma inocente criança.

Seja como for, quaisquer que sejam as razões, aquele episódio representou, para mim, um capítulo tão marcante que o arrolei como um dos embates perdidos no “conjunto da obra” que, ao fim, traduz a síntese de nossas vidas, quando, às vezes, se ganha e, às vezes, se perde, a despeito de qualquer vontade ■



HOMENAGEM Cel Duncan

Membro Fundador e Diretor da Associação Brasileira de Pilotos de Caça – ABRA-PC, o Cel Av **Euro Campos Duncan Rodrigues** foi, sempre, um dos colaboradores mais completos da Revista Aeronáutica, contribuindo com os seus textos, com fotos, imagens e, até mesmo, com ilustrações artísticas – a exemplo da capa da edição nº 278 do nosso veículo de comunicação – além de ser um dos participantes do Curso do Pensamento Brasileiro do Departamento Cultural. Despediu-se de nós, no dia 13 de setembro de 2012, deixando uma saudosa lacuna.



“ A la chasse, bordel!
Senta a Pua, Brasil!”

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini
Oficial de Operações e Comandante do 5º EMRA –
1975 a 1980
sergio.p.bambini@gmail.com

O INCRÍVEL À PONTE FERROVIÁRIA

A segunda metade da década de 1970, na Força Aérea Brasileira, toda a ênfase operacional foi voltada às ações antiguerrilha, embora essa já tivesse sido derrotada, em todas as frentes de combate.

Os EMRAs (Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque) eram as vedetes desse cenário. O 3º EMRA, baseado na BASC (Base Aérea de Santa Cruz), com suas apresentações conhecidas como “Fantástico” – nas quais seus três equipamentos, o AT-26 Xavante, o UH-1H

Iroquois e o L-42 Regentelo, eram empregados em limites extremos e operados por tripulações verdadeiramente de demonstração – encarregava-se de divulgar a nova doutrina e sua capacidade operacional e dissuasória. Histórias, fatos e fotos eram amplamente divulgados, por exemplo, a foto de um F-5E tirada através do visor de um Xavante, na qual o F-5E estava perfeitamente enquadrado no escantilhão do visor.

No Sul, baseado na BASM (Base Aérea de Santa Maria), o 5º EMRA era bem

mais modesto. Não fazia demonstrações: contentava-se, apenas, em ser muito, mas muito operacional. Suas tripulações quase explodiam de orgulho ao encher o peito e declarar fazer parte de uma Unidade Aérea *testada em combate*.

Dotado de helicópteros UH-1D, fortemente armados, com quatro metralhadoras fixas, calibre 30, atirando para a frente, e duas metralhadoras móveis, também 30, manuseadas pelo mecânico e pelo artilheiro, atirando lateralmente, além de dois casulos lançadores de foguetes, era uma



ATAQUE SOBRE O RIO URUGUAI



tremenda plataforma de armas para os cenários esperados. Também operava o L-42 para as missões de Ligação e Observação e, ainda, tinha como aeronave de ataque, até meados de 1975, o lendário e saudoso NA-T6 na versão armada.

Na virada do ano de 1975 para 1976, o 5º EMRA recebeu três aeronaves AT-26 Xavante de uma dotação de oito.

Junto com os AT-26 chegaram diversos Oficiais procedentes do CATRE (Comando Aéreo de Treinamento) em Natal. Instrutores e pilotos recém-formados da nova aeronave.

O Tenente Esnous era um dos recém-chegados. Um pouco diferente dos demais, muito educado, prestativo, dotado de muita boa vontade, muito esforçado, porém um pouco dispersivo e um tanto azarado. Se alguma coisa tinha que acontecer, como tomar uma proa com defasagem de 180º, com certeza, acontecia com ele. Possuidor de boa índole, não se aborrecia com as naturais brincadeiras de menor ou maior mau gosto das quais era alvo.

No dia 20 de julho de 1976, durante a Reunião do EMRA, em Recife, em um infeliz acidente, o 5º EMRA perdeu dois de seus três Xavantes. Em consequência, ao invés de receber outros sete AT-26, o Esquadrão perdeu o Xavante restante.

Às vésperas da Manobra Real de 1976 – MR76 – o Esquadrão recebeu oito T-25 armados e logo batizados de AT-25.

Em tempo recorde, os AT-25 foram pintados com a camuflagem padrão dos T-6, os pilotos foram readaptados, houve um intenso treinamento de navegação, tiro e bombardeio. Como resultado, o Esquadrão houve-se muito bem na Manobra e cumpriu todas as missões que lhe foram atribuídas, quer baseado em Januária, quer em Formosa.

Terminada a operação, e já em solo gaúcho, houve a necessidade de enfrentar a realidade. A Unidade Aérea perdera os Xavantes. Tinha que fazer o melhor possível com o AT-25 Universal. Um vigoroso programa de treinamento foi preparado e executado com a mais absoluta seriedade. O Programa de Instrução, no tocante aos AT-25, durou até o início de 1979, quando a BASM passou a sediar, também, o 1º/10º GAv, transferido da BASP (Base Aérea de São Paulo) e o 3º/10º GAv, Unidade Aérea de Ataque recém-ativada. Ambas as unidades eram equipadas com o AT-26 Xavante. Nessa ocasião o 5º EMRA perdeu suas aeronaves AT-25, transferidas para o CATRE.

Uma das muitas missões praticadas, com o AT-25, pelas tripulações do 5º EMRA era um voo de navegação tática à baixa altura, com um ataque simulado a um alvo real e, no regresso, um ataque real a um alvo simulado, com bombas de exercício, no estande de tiro localizado, naquela época, à direita da pista 10 do aeródromo de Santa Maria.

Certo dia, eu estava escalado para liderar um elemento de AT-25 tendo como Ala o Ten Esnous.

Brifim detalhado, sem deixar quaisquer dúvidas. Voaríamos baixo, em terreno bastante irregular, o que demandava acurada atenção. A rota seria: Santa Maria, Soledade, Muçum, Vacaria, ataque simulado à ponte ferroviária de Marcelino Ramos – estratégica para o movimento de tropas do Sudeste para o Sul – Erechim, Passo Fundo, Espumoso, Salto do Jacuí, Agudo e Santa Maria com lançamento das bombas, em bombardeio rasante, no estande da BASM.

O tempo estava bom, céu claro e fomos cumprindo nossa navegação con-

forme o planejamento. Fazia perguntas ocasionais ao Ala, pois nosso voo era de instrução.

Cerca de três minutos antes da ponte, falei pelo rádio: *Pantera Negra, preparar para o ataque*. O Ala contestou: *Negro dois*. Ao aproximarmo-nos do alvo, avisei: *Ás negro no bouncing*. Efetuei o *bouncing* o ataque simulado e recuperei aproando Erechim e reduzindo a velocidade para aguardar meu Ala. Quando estava recuperando, após o ataque, ouvi: *Negro dois no bouncing*. Uns quatro minutos depois ouvi: *Negro dois em forma*. E antes que eu pudesse contestar ouvi, aterrorizado: *Ás negro, confirme, não lançou suas bombas?*

Confesso, e me lembro até hoje, gelei. Tive medo de olhar para o Ala. Mas, o que fazer? Olhei. E lá estava o meu Ala, perfeitamente em forma, com seu AT-25 lisinho. Não mais tinha suas duas bombas de exercício MK-76. Ele as lançara! Ele efetuara um ataque real à Ponte Ferroviária de Marcelino Ramos. A tradicional e estratégica ponte de Marcelino Ramos, única ligação ferroviária entre o Rio Grande do Sul e o restante do Brasil até meados do século passado.

O restante da missão transcorreu, também, conforme o planejado. Sobrevoamos todos os pontos previstos, fizemos o ataque ao estande, lancei minhas bombas, reunimos, fizemos o pilofe e pousamos.

Ao contrário do que eu esperava, não havia ninguém nos aguardando para reclamar do bombardeio à ponte. E creio, até hoje ninguém reclamou.

A verdade é que, nas areias do leito do Rio Uruguai, sob a Ponte Ferroviária de Marcelino Ramos, há duas bombas de exercício MK-76, hoje conhecidas como BEX-11. Uma marca exclusiva e única de nosso querido, então, Ten Esnous ■

Ten Brig Ar Fernando de Almeida Vasconcellos
brigalmeida@ajato.com.br
Roberto Alves Teixeira
Cel Av (AL. 58.306)
alvescabovelho@terra.com.br



Com um ideal na cabeça e um *sonho* no coração, 175 jovens vindos de diferentes lugares de nosso País, aprovados no concurso de admissão da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), chegam a Barbacena em março de 1956, com o mesmo pensamento de John F. Kennedy: *Não perguntes o que a tua pátria pode fazer por ti. Pergunta o que tu podes fazer por ela.*

Ao longo dos quatro anos que se seguiram, novos colegas se juntaram a nós por diferentes caminhos, e tantos outros nos deixaram por novas carreiras. No total, passaram pela Turma 287 colegas. Nossa turma foi a 2ª a voar ainda no 3º ano de Barbacena e foi a 1ª turma a voar o FOKKER T21. No dia 16 de dezembro de 1961, a primeira parte de nosso grande sonho se torna o exercício concreto de nosso ideal. Formam-se 67 Oficiais Aviadores e 19 Oficiais Intendentes da Aeronáutica Brasileira.

Albert Einstein, usando seu inteligente e apurado senso de humor, certa vez disse: *O único lugar em que sucesso vem na frente de trabalho é no dicionário!*. Ano após ano, nossa turma provou que ele tinha razão. Com trabalho duro e muita dedicação à Força Aérea Brasileira, todos os seus membros seguiram, brilhantemente, suas carreiras, contribuindo para o crescimento da Força e honrando nosso País.

Podemos citar aqui alguns destes membros, como o Cel Av Wander **Montandon** (AL 56.26), que, em 25 de agosto de 1973, pilotou a réplica do 14 BIS, projeto atualizado e construído por ele, em conjunto com profissionais do PAMAAF (Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos), em comemoração ao Centenário de Santos-Dumont. Esse feito pode ser admirado nos dias de hoje por todos que fizeram uma

O CINQUENTENÁRIO

visita às instalações do MUSAL (Museu Aeroespacial), onde tal réplica está em exposição.

Em 1976, a Força Aérea Brasileira realizou sua manobra anual em que, pela primeira vez, os foguetes, seus lançadores e os disparadores de foguetes dos lançadores foram totalmente produzidos no Brasil; e isto se deu por ter sido o desenvolvimento dos mesmos finalizados pela equipe da Seção de Desenvolvimento Especiais do IAE (Instituto de Aeronáutica e Espaço), chefiada pelo atual Cel Av Antonio Carlos de Freitas **Pedrosa** (AL 56.152), mais tarde Diretor do IAE, e que, nos idos de 1976, contou, também, com a colaboração do Cel Eng Antonio **Felix** Ferreira (AL 56.164). O Cel **Felix**, mais tarde, viria a se destacar na idealização e definição do Projeto SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia).

Em 1979, o Cel **Montandon**, como Chefe da Divisão Mecânica do IPD (Instituto de Promoção e Desenvolvimento), junto com o Eng Urbano Ernesto **Stumpf**, e em conjunto com outros profissionais, esteve encarregado da IMPLANTAÇÃO do Projeto do Motor a Álcool, por ordem do Exmo. Sr. Presidente da República, orgulho para nossa turma e para o País. Nossa turma também teve o orgulho de fazer, em 2003, um dos nossos Comandantes da Aeronáutica, Ten Brig Luiz Carlos da Silva **Bueno** (AL 58.314).

No início de nossas carreiras perdemos diversos colegas em acidentes aeronáuticos. Suas viúvas enfrentavam a perda em meio à grande aflição, pois, naquela época, elas tinham muita dificuldade em receber a pensão a que tinham direito, tudo era muito demorado. Preocupado com essa situação, em 16 de dezembro de 1967, o nosso colega Cel Av **Victório** Baptista da Silva (AL 56.52) teve uma ideia. Dividiu-a com o Ten Brig Fernando de **Almeida** Vasconcellos (AL 56.03) e com o Cel Int Júlio Cesar **Coimbra** de Oliveira (Cadete

59.137), e, juntos, criaram a **Sociedade dos Aspirantes Aviadores e Intendentes da Turma de 1961 – SAAVI 61**. Sua finalidade era prestar apoio moral, financeiro e administrativo aos familiares de nossos colegas falecidos.

Anos depois, com o aperfeiçoamento do sistema de pagamento de pensões e, conseqüentemente, o esvaziamento do motivo principal de nossa Sociedade, nossa turma decidiu transformar o **espírito de turma reinante entre nós** na grande prioridade da SAAVI 61. Elegemos uma comissão e, a partir daí, nossa turma passou a ter eventos de conagraçamento e comemorações. Em 20 de novembro de 1981, instituímos o nosso Escudo de Armas, criado de acordo com a heráldica pelo Cel Av Jorge **Longuinho** (AL 56.30) que nos representa até hoje. **Nele, incluímos o numero 56 em seu listel, para representar todos os ex-alunos, civis ou militares, integrantes da turma de 1956.**

Poderíamos citar, aqui, inúmeros momentos especiais promovidos e vividos por nossa Sociedade, mas, para nossa alegria, provavelmente, uma edição apenas desta ilustre publicação seria pouco. Uma vez, Aristóteles disse: *Um amigo se faz rapidamente, já a amizade é um fruto que amadurece lentamente*. Pensando nisso, vem-nos à memória o Cinquentenário de chegada à EPCAR, que nossa turma comemorou em 2006. Nele, estavam presentes 221 pessoas entre colegas, viúvas e familiares. Entre elas, emocionou-nos a presença de colegas que entraram diretamente na Escola de Aeronáutica e que fizeram questão de comparecer, além de amigos que vieram do exterior especialmente para a comemoração.

No ano passado, em 16 de dezembro de 2011, a turma SAAVI 61 comemorou seu Jubileu de Ouro – O CINQUENTENÁRIO DO ASPIRANTADO. Reunimos 89 amigos em um incrível fim de semana no Hotel

DA TURMA BRIGADEIRO SAMPAIO



Ex-alunos e Ex-cadetes da turma em frente ao Corpo de Cadetes

Meliá, em Angra dos Reis-RJ. Saímos do III COMAR, no dia 16, sexta-feira, em dois ônibus. Após uma tranquila viagem e a acomodação de todos, reunimo-nos para uns queijos e vinhos regados a um bom papo, a brincadeiras, brindes e lembranças dos tempos de escola.

No dia seguinte, pela manhã, fizemos uma visita à bela cidade colonial de Paraty, considerada Patrimônio Histórico Nacional. No mesmo dia, à noite, reunimo-nos em uma festa temática, nossa versão do “Botequim 56 SAAVI 61”, com um cardápio especialmente escolhido e música ao vivo. Conversamos e dançamos ao som dos grandes clássicos dos botecos cariocas.

Dia 18, pela manhã, domingo, nos dirigimos ao Campo dos Afonsos onde, mesmo sendo domingo, fomos recepcionados pelo Comandante da UNIFA



Descerramento da placa da turma Brigadeiro Sampaio



Homenagem da turma aos companheiros e amigos

(Universidade da Força Aérea), Maj Brig Gracza, e pelo Diretor do MUSAL, Brig Bhering. Após uma calorosa recepção, fizemos uma visita guiada às instalações do Museu. Em seguida, dirigimo-nos ao local onde seria descerrada a placa comemorativa de nosso cinquentenário. Para tal ato, convidamos os dois Aspirantes mais antigos presentes à cerimônia – Cel **Pádua** (AL 56.22) e Cel **Montandon**. Em sinal de nosso mais profundo respeito, o Ten Brig **Almeida** e o Cel Int **Miguel** (AL 57.205), em nome da Turma, depositaram

uma coroa de flores na Galeria do Cadete Imortal, da qual constam os nomes de dois de nossos colegas de turma, Cadete do Ar **Sekiguchi** (Cadete 59.129) e Cadete do Ar **Flores** (Cadete 59.116). Antes de fechar a comemoração de nosso jubileu com um grande almoço no COGA, reunimo-nos com nossas esposas e com as viúvas de nossos amigos nas instalações do Antigo Corpo de Cadetes, para a foto oficial.

A Turma 56 SAAVI 61 deseja deixar a todos uma mensagem de reflexão sobre o sentimento central desta matéria, a AMIZADE, pois foi ela que cresceu junto conosco e fez com que o respeito guiasse cada um de seus membros a ter seu brilho individual mesmo pertencendo a um grupo inigualável.

Trate seus amigos como quando você faz seu retrato: coloque-os sob a melhor luz! Jennie Jerome Churchill (genitora de Sir Winston Churchill) ■



Esposas, viúvas e familiares da turma

José Pereira Carneiro

• Cel Av

jospicar@hotmail.com

25/04/1958/14:22:31

Paulo *bolinha-no-centro*, como de costume, estava animado naquela noite. Era assim que seus colegas o chamavam, certamente por ironia. Dominava as discussões, nos frequentes encontros de final de tarde, com os amigos, em rodadas intermináveis de cerveja. Estava sempre gesticulando, falando alto e contando histórias sobre aviões. Ali ficavam até altas horas, quando iam para suas casas. Assim como alguns colegas, saía cambaleando e pegava o carro para ir embora. Os amigos mais conscientes ficavam preocupados e se ofereciam para acompanhá-lo. Recusava sempre, dizendo que estava bem. Dias depois, ou no dia seguinte, a cena se repetiria.

Assim que saiu do bar, como acontecera nos últimos meses, Paulo foi até a casa da Marta, morena jovem e graciosa. Ali passou o resto da noite. Após beber mais um pouco se aproximou da moça, mas logo adormeceu. O dia fora cansativo, de muito trabalho em sua oficina mecânica. Marta já se cansara daquela história. Era sempre a mesma coisa! Apenas muita conversa! No meio da noite, ele acordaria para importuná-la. Dessa vez, seria diferente! Marta decidiu falar que assim não

daria certo e que já era hora de encontrar outro caminho.

Na manhã seguinte, logo que acordou, Paulo foi direto para a geladeira. Estava com sede, bebeu bastante água e se preparou para sair. Como planejava, levaria Marta para uma pequena viagem até a fazenda do seu amigo Gabriel, onde havia um campo de pouso. Estava ansioso para mostrar o ultraleve recentemente comprado.

Paulo cursara uma escola para pilotos de ultraleve onde, com alguma dificuldade, recebeu o certificado de piloto desportivo. Aprendera o mínimo necessário para decolar, pousar e fazer algumas manobras. Achou que era o suficiente. Iria aprimorando sua experiência com os voos que faria na aeronave, já bastante usada, tendo acumulado cerca de sessenta horas de voo nos últimos meses. Não registrava as horas voadas por ele e pela aeronave. Achava desnecessário. Ao comprar o ultraleve, não tivera preocupação em verificar suas condições técnicas. Confiara no vendedor, assegurando, apenas, a regularidade da documentação. Julgava que a manutenção da aeronave não seria muito diferente da que fazia nos carros de sua oficina.

Já eram mais de dez horas, daquela

manhã quente de fevereiro, quando disse à Marta para saírem. Ficou decepcionado e irritado com a recusa. Não se havia recuperado totalmente da bebedeira da noite anterior, e Marta estava receosa dessa viagem. Para demonstrar seu descontentamento e sua independência, Paulo abriu a geladeira, pegou uma cerveja e encheu um copo.

Naquele momento, 25/04/1958/14:22:31 decidiu intervir. Ninguém o viu ou notou sua presença na sala, quando colocou água quente no copo de cerveja. Paulo bebeu assim mesmo. Nem sentiu a diferença! Apenas deixou o copo cair por estar com os movimentos descoordenados.

25/04/1958/14:22:31 era o Anjo da Guarda de Paulo. Fora designado para essa missão na data do seu nascimento. 14:22:31 fora a hora, o minuto e o segundo em que Paulo nascera, no dia 25 de abril de 1958. Todos os seres humanos recebem um Anjo da Guarda no momento em que nascem. Os Anjos, para cumprir sua missão, são autorizados a intervir na vida dos seus protegidos, empregando os quatro elementos existentes: Água, Ar, Fogo e



Terra. Esses quatro elementos impressionariam os cinco sentidos do homem: Audição, Paladar, Olfato, Tato e Visão. Os protegidos não poderiam perceber a intervenção. Em raríssimas ocasiões ela seria pressentida. Deus, em sua infinita sabedoria, conhecendo as fraquezas do ser humano, decidiu auxiliá-lo em sua evolução espiritual no planeta Terra, designando para cada um deles seu Anjo protetor.

Ordens do Criador!

Para facilitar a identificação do Anjo, apenas os minutos e os segundos constam no lenço azul de sua impecável e branca indumentária. Apreensivo, 22:31 seguiu Paulo até seu carro e comprovou que ele não estava bem. Confortou-se por Marta não ter ido, decisão tomada pela pronta intervenção do seu Anjo protetor. Menos uma preocupação para ele!

Em seguida, os acontecimentos se precipitaram. Chegando ao campo de pouso, Paulo foi logo para a aeronave. O Anjo 22:31 interveio novamente, colocando uma porção de terra na direção dos passos do piloto. Ele tropeçou e quase caiu, mas continuou com o propósito do voo. Não cumpriu nenhum dos itens operacionais previstos. Deixou de verificar o combustí-

vel, o óleo e os itens relacionados ao motor e aos comandos. Entrou na cabine, não se amarrou corretamente e tentou dar partida. Como não abriu a seletora de combustível, o motor não funcionou. Percebendo o erro, conseguiu girar o motor, iniciando o taxi.

Ao lado da aeronave, o guarda-campo observava com ar de reprovação. Sentia que o voo não terminaria bem. Por várias vezes, já presenciara a situação. Agora, deixava de manifestar-se por ter escutado, em outras ocasiões, que nada sabia.

Paulo foi direto para a pista, entrando em uma interseção. Não seguiu até a cabeceira e deixou de observar a direção do vento, terminando por realizar um incompleto e impreciso cheque de motor. Durante esse cheque, 22:31 jogou feixes de luzes nos instrumentos, mostrando a trepidação do motor e a rotação que variava em mais de trezentas RPM. Ainda usando luzes e provocando um forte ruído, imprimiu no painel à frente do piloto figuras e sombras, procurando mostrar que havia algo de errado na aeronave. Paulo não percebeu. Nesse momento, 22:31 lembrou-se das palavras do Criador, dizendo que a vida deveria ser considerada o bem maior do homem.

Paulo imprimiu toda potência no motor

da aeronave, sem se preocupar com as indicações dos instrumentos. O forte calor reduziu a energia do motor e o final da curta pista se aproximava rapidamente. Paulo aumentou muito o ângulo de ataque para sair logo do solo e a aeronave não alcançou a velocidade de subida, aproximando-se do estol a cerca de cinquenta metros de altura. Na iminência do acidente, 22:31 providenciou um forte vento de proa, amenizando a queda da aeronave, agora impossível de evitar. Ainda encontrou tempo para atenuar as consequências do acidente: corrigiu a posição do manche; empurrou a cabeça do piloto para o lado, fora do alcance de um objeto pontiagudo; diminuiu o atrito com partes metálicas, dificultando a ocorrência de incêndio ou explosão e evitou que a aeronave danificasse uma casa e atingisse o curral do sítio situado nas cercanias do aeródromo.

Em situações extremas, os Anjos tinham permissão para intervir diretamente nas ações humanas, evitando ou restringindo as consequências das ameaças à vida dos seus protegidos.

Apenas em situações extremas!

Ordens do Criador!

Após o acidente, 22:31 estava desolado. Desolado e cansado. Ainda não



tivera danos dessa proporção. Paulo era seu décimo segundo protegido. Já estava nessa missão há mais de setecentos anos. Ao lado da aeronave acidentada, observou o corpo de Paulo sendo retirado da aeronave e conduzido ao hospital. Nesses momentos, sabia que os humanos ficavam desorientados, implorando ajuda aos céus. Paulo ainda estava vivo, mas gravemente ferido e ficaria um longo período em recuperação. Entretanto, sua missão não havia terminado. Ela somente termina com a morte do protegido. De acordo com determinações celestiais iria apresentar-se ao Departamento de Deslocamento Humano para novas instruções.

Havia fracassado em sua missão!

Sabia que o encarregado daquele Departamento era severo, exigindo bons resultados dos Anjos designados.

Ficou surpreso ao apresentar-se. São Cristóvão, o encarregado, apesar de atribulado, aparentava estar feliz e no controle da situação, calmo e confiante como sempre. A todo instante, vários outros Anjos se aproximavam para tratar dos mais diversos assuntos. São Cristóvão foi logo dizendo que 22:31 era bem-vindo e seria promovido. Havia demonstrado empenho em um momento difícil e seria o novo chefe da Divisão de Controle de Danos. O chefe anterior havia sido Santificado e partira para outra missão em algum lugar do Universo.

No processo evolutivo da espiritualidade, Anjo pode chegar a Santo.

Ordens do Criador!

Promoções na evolução dos Anjos eram raras. Entretanto, São Cristóvão disse que ele teria outra missão. Estava sendo designado, em emergência, como protetor do 12/07/1961/08:46:14. Seu Anjo havia renunciado em caráter irrevogável. Não suportara as dificuldades, dizendo que 46:14 desdenhava constantemente da vida. Quando isso acontecia, o Anjo desistente seria enviado para o Setor de Reciclagem e poderia voltar aos trabalhos celestiais, após novo aprendizado. Ultimamente, desistências têm sido comuns. Em alguns casos ou localidades, os seres humanos são uma difícil missão. Todos do Departamento sabiam que uma das missões mais árduas ficava no Brasil, justamente no setor de aeronaves leves. Grande parte dos pilotos não tinha doutrina e era mal formada. Eles achavam que voar ultraleve era fácil e simples, assim como o tipo de aeronave. Os acidentes eram constantes, resultando em mortes e nos mais variados sofrimentos. Essa atividade no Brasil havia-se tornado uma séria questão de segurança. E a situação tendia a agravar-se.

Além da falha na formação, a fiscalização era deficiente ou inexistente. O índice de acidentes estava entre os mais elevados do planeta Terra. As autoridades aeronáuticas não investigavam os acidentes ou incidentes, deixando de colher ensinamentos e de emitir recomendações úteis à prevenção. Comportavam-se como se a vida das pessoas que voavam em aeronaves menores, ou não homologadas, fosse menos importante, em relação à vida daquelas que

operavam aeronaves mais complexas. Um equívoco que demonstrava insensibilidade e alimentava a insegurança para todos os envolvidos nessa atividade aérea.

Pelas normas do Departamento, o Anjo substituto permaneceria com as duas missões. A situação poderia acontecer quando um dos protegidos não exigisse constantes intervenções, como no presente caso.

São Cristóvão sabia de tudo isso.

Final era Santo!

O Anjo, não podendo recusar, lamentou baixinho:

— Piedade, Senhor!

Sabia que a missão seria difícil. Vivera grande parte de sua vida de Anjo em emergência. Tinha verdadeiro pavor a essa palavra e quando a ouvia ficava com uma espécie de urticária. De tanto conviver com os humanos e com suas fraquezas acabara contagiado com o sintoma.

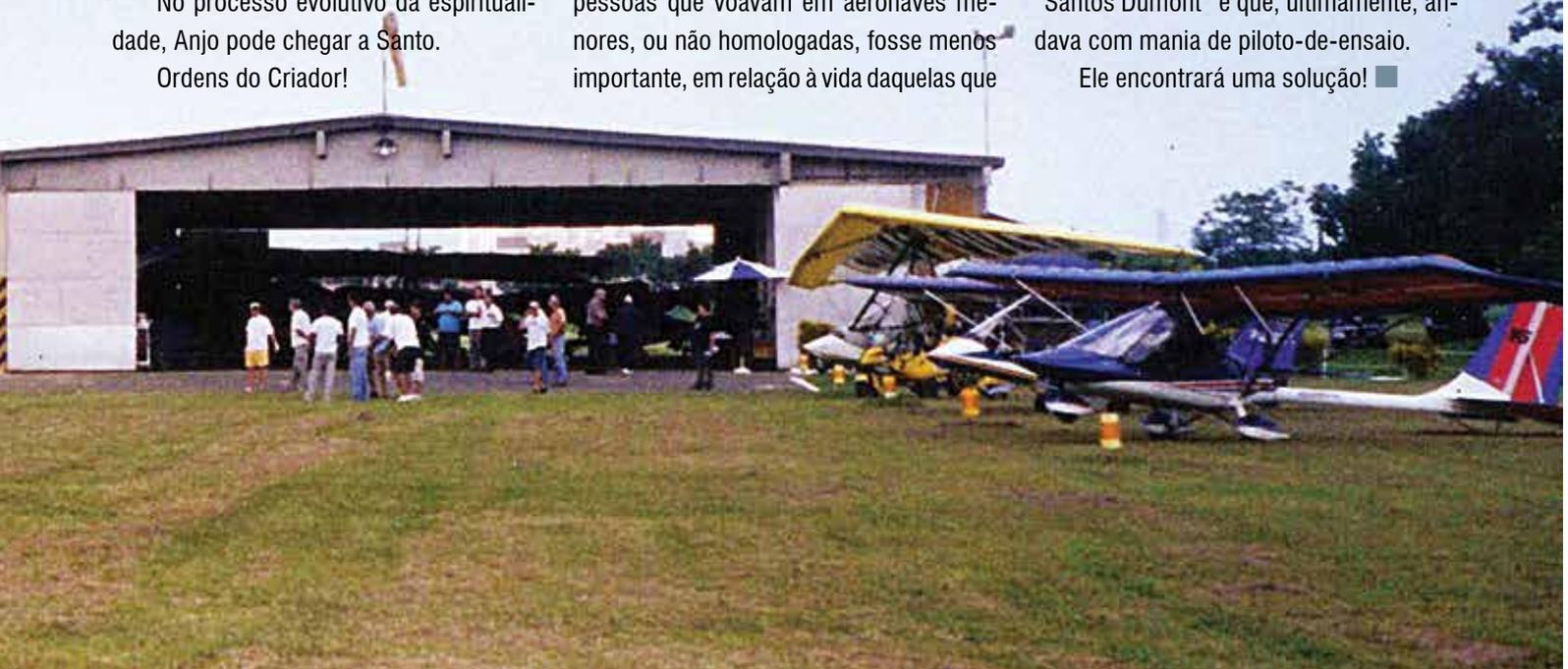
Assim, o Anjo saiu da presença de São Cristóvão com duas faixas azuis:

22:31 e 46:14.

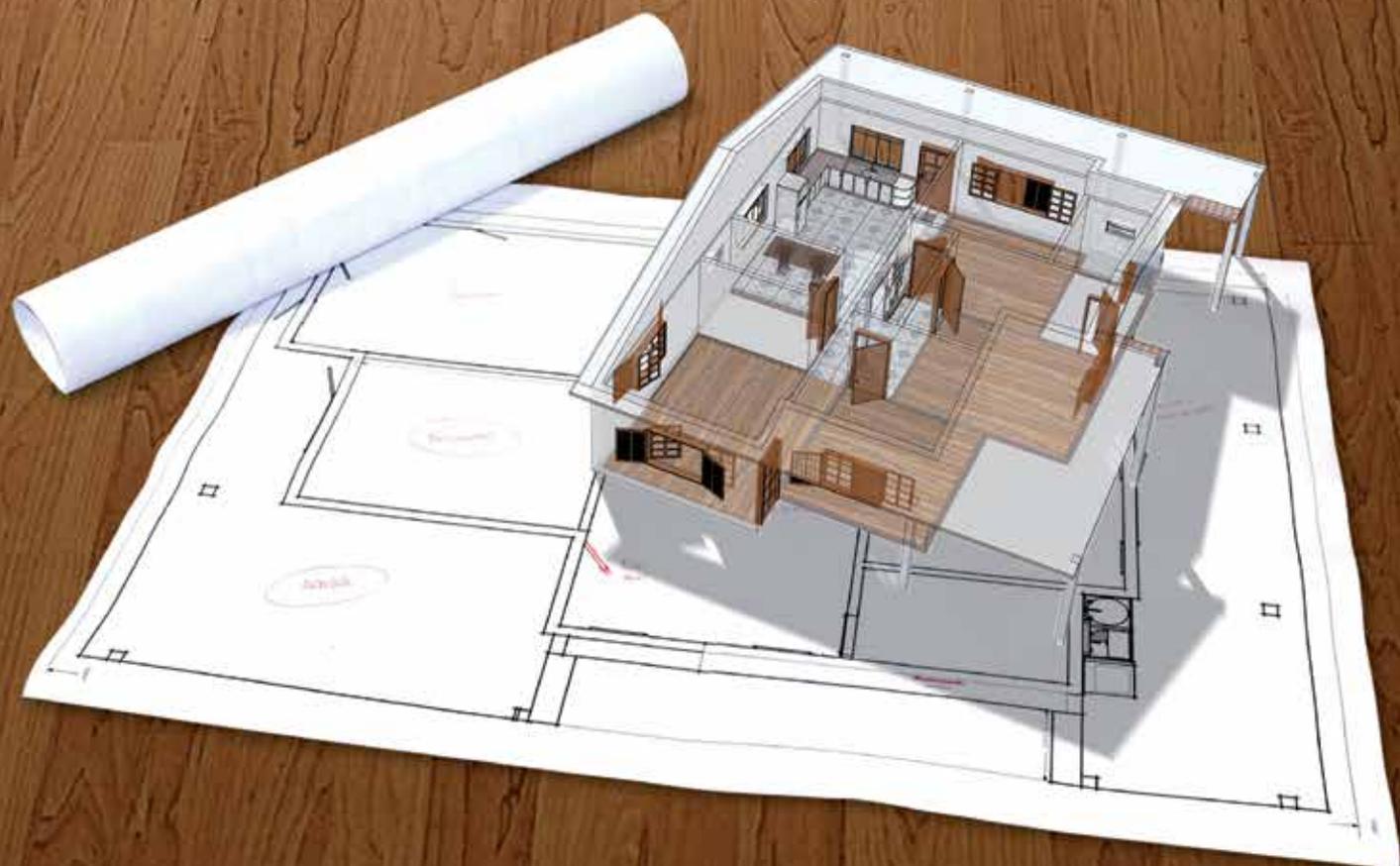
São Cristóvão ficou aliviado. Tinha certeza do sucesso do seu designado, pois já fora testado e bem-sucedido em várias missões anteriores.

O encarregado do Departamento de Deslocamento Humano admirou a magnífica figura do Anjo desaparecendo no espaço, exibindo suas duas faixas azuis e brilhantes. Não informara a ele que 46:14 havia sido apelidado por seus colegas de “Santos Dumont” e que, ultimamente, andava com mania de piloto-de-ensaio.

Ele encontrará uma solução! ■



**Com a POUPEX é assim,
você decide adquirir a sua casa própria e,
quando menos espera, o sonho
saí do papel.**



**Aquisição de imóvel residencial ou comercial,
novo ou usado, construção de imóvel residencial
e para aquisição de terreno e de material de
construção com as melhores condições e
agilidade na liberação do crédito.**

Mais informações: 0800 61 3040

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni (PDC) - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 - Fax (21) 2253.0860

www.casapropriapoupex.com.br

Financiamento Imobiliário

POUPEX

Para Amil,
não existe nada mais emocionante
do que cuidar de você.

Amil RESGATE
SAÚDE

EROMIL

Amil Resgate Saúde: completo sistema de transporte inter-hospitalar.*

UCP: modernos centros de prevenção e tratamento das patologias posturais.

Total Care: avançada estrutura para clientes que precisam de cuidados especiais.**

*Aditivo opcional. **Confira a cobertura do seu plano no orientador e verifique as especialidades disponíveis nas unidades da sua cidade.



amil.com.br

Amil