

Revista 
Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 312
2021





Bolacha do
1º/4º GAv

Fotografe o código abaixo
para ler esta revista, fazer
download e ou compartilhar
as edições anteriores.



SUMÁRIO

- 2** Mensagem do presidente
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
- 4** Academia Brasileira de Defesa
- 6** Fotografia Histórica
Renato Paiva Lamounier
Cel Av
- 8** Minha Interpretação do Artigo
142 da Constituição Federal
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista
- 10** Influência das lideranças sobre
o pensamento aeronáutico
Flavio Catoira Kauffmann
Ten Cel Av
- 14** Sentido Nacional
Araken Hipólito da Costa
Cel Av
- 17** O Brasil e o Patrimonialismo
Antonio Carlos Siqueira
Engenheiro
- 18** Uma saída atabalhoada e uma
potência atrapalhada
Ricardo Vélez Rodrigues
Filósofo
- 22** Quem quer entrar para
a história
Hélio Carvalho Perez
Cel Av
- 24** A origem do distintivo de
Intendência para o cadete da AFA
Antonio Celente Videira
Cel Int
- 27** Paulo Freire e a Ruína
da Educação
Percival Puggina
Arquiteto
- 28** Aviação e o meio ambiente
Felipe Alberto Bastos Siaudzionis
Cel Av
- 30** O índio que virou sargento da FAB
Aristeu Teixeira de Mendonça
Cel Av
- 32** O inesquecível sete de setembro
Hugo Barreto Macedo
Cel Av
- 34** Um trágico acidente aéreo
na Bolívia
Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto
Prof. Dr. Vitorino Modesto dos Santos
- 38** O lenço colorado
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini
- 40** Como se faz um piloto de caça
Ricardo Noblat
- 46** Esse eu voei
Nelson Schwartz
Cel Av

PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues
de Alencastro



Expediente

Jul. a Set.

2021



www.caer.org.br

revista@caer.org.br

ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
• PABX (21) 2210-3212
Terça-feira a sexta-feira,
das 8h às 12h e 13h às 17h

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo e Chefe da Secretaria-Geral

Cel Av Théo Salgado Falcão

Diretor Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretor Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Assessor de Gestão de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Assessor Secretaria-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100
• (21) 3325-2681
Quarta-feira a domingo, das 9h às 17h30

Superintendente

Cel Int Jailton Porto de Faria

Diretor Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo

Cel Av Luiz Claudio Cunha Ottero

Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo

Cap Av Marcelo Duarte Lins

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ
• (22) 2662-1510

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Ten Brig Ar Marco Aurélio Mendes

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

Cel Av Bruno Pedra

Cel Av Renato Paiva Lamounier

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Ten Cel Av Flávio Kauffmann

Jornalista colaboradora

2º Ten QOCON Jor Erika Lima

Produção Editorial e Design Gráfico

Núbia Santos

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Amanda de Farias Lima

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.

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Caros leitores, civis e militares:

Conforme anunciado recentemente, comunicamos, com alegria, que estamos reabrindo a nossa Sede Lacustre, na localidade de Figueira, próximo a Arraial do Cabo, nesta sexta-feira, dia 1º de outubro. Após um período de quatro anos fechada realizamos uma reforma geral, em todas as instalações, e estamos devolvendo esse nosso belo espaço ao quadro social! Foram nove meses de muito trabalho em obras e muitos recursos investidos. Aproveitem as novas instalações, com oito suítes, duas piscinas, um bar molhado, restaurante, sala de jogos, churrasqueira, vôlei de areia, um deck de madeira sobre a Lagoa de Araruama e a proximidade da praia com mar aberto. Venha passar um final de semana em nossa sede, desfrute do espaço e passeie pelas redondezas, como Arraial do Cabo e Cabo Frio.

Também, como prevíamos, as restrições relativas à pandemia estão diminuindo e retornaremos com as nossas festas na Sede Barra, no mês de outubro, mês da Asa, com música ao vivo, mas mantendo os cuidados ainda previstos pela saúde pública. Venha se divertir e reviver os bons tempos de 2019.

Nesta edição, estamos publicando várias e excelentes matérias para o entretenimento dos nossos leitores. Novamente, agradecemos a todos os nossos colaboradores, que contribuem para que a nossa Revista Aeronáutica continue com esse costumeiro padrão de qualidade, já há tantas décadas!

Apesar de a situação econômica do País estar dando consistentes sinais de recuperação, o panorama político permanece conturbado, patrocinado por uma esquerda obtusa, que não aceita a derrota sofrida, democraticamente, nas urnas (sem o voto impresso) e não enxerga as inúmeras boas ações promovidas no Brasil, pelo Governo Federal. Fazer o quê? É a democracia! Temos de conviver com isso, assim como com a COVID-19!

Tenham todos uma ótima leitura!

Maj Brig Ar R1 Marco Antonio Carballo Perez
Presidente do Clube de Aeronáutica



DIRETOR DO CAER OCUPA A CADEIRA 23 DA ACADEMIA BRASILEIRA DE DEFESA

O diretor do Departamento Cultural do CAER, Cel Av Araken Hipólito da Costa, passa a ocupar, como titular acadêmico perpétuo fundador, a cadeira de número 23 da Academia Brasileira de Defesa (ABD), pertencente ao Mal Ar Eduardo Gomes, Patrono da Força Aérea Brasileira (FAB), no dia 24 de agosto, na Sala de Convenções da Sede Central do CAER.

A honraria foi concedida devido à destacada atuação do Cel Av Araken relacionada ao seu patriotismo e atuação politizada nesse momento tão importante no Brasil. Ele foi indicado pelo presidente do Clube, Maj Brig Ar R1 Marco Antonio Carballo Perez, que faz parte da Diretoria Executiva da ABD como 1º Vice-presidente, por possuir o perfil militar exigido pela Academia.

A solenidade foi presidida pelo presidente da ABD, General de Exército Luiz Gonzaga Schroeder Lessa e teve explanações, tanto pelo Maj Brig Ar Perez acerca do seu novo membro, quanto pelo novo acadêmico Cel Av Araken sobre o pensamento brasileiro e aeronáutico atual, que se estenderam a todos os presentes. “A Academia Brasileira de Defesa necessita de pessoas com as características pessoais do Cel Araken. Nesse sentido, constatamos a certeza e o sucesso da nossa indicação. Além de seu denso currículo, sua cultura, seu elevado patriotismo e sua constante inquietude e preocupação com a atual conjuntura política da nação são o passaporte para o ingresso como o nosso confrade na cadeira 23. Tenho certeza de que será um brilhante membro e terá uma relação extremamente sinérgica conosco. Seja muito bem-vindo!”, ressaltou o presidente do CAER, Maj Brig Perez.

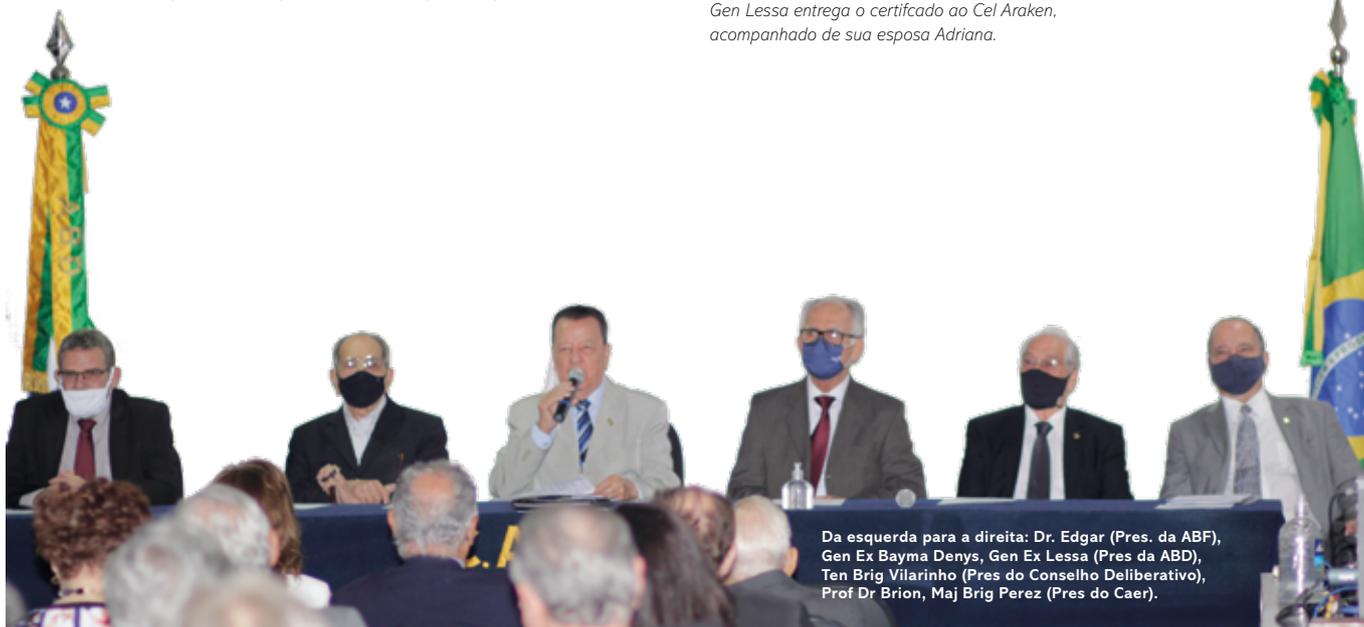
O evento foi encerrado com a entrega do certificado de acadêmico ao Cel Araken pela sua esposa Adriana Spata Hipólito da Costa



Cel Araken Hipólito da Costa



Gen Lessa entrega o certificado ao Cel Araken, acompanhado de sua esposa Adriana.



Da esquerda para a direita: Dr. Edgar (Pres. da ABF), Gen Ex Bayma Denys, Gen Ex Lessa (Pres da ABD), Ten Brig Vilarinho (Pres do Conselho Deliberativo), Prof Dr Brion, Maj Brig Perez (Pres do Caer).

PILOTOS DE CAÇA COMEMORAM 25 ANOS DA ABRA-PC

O aniversário de 25 anos da Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC) foi comemorado com muita animação por uma turma de caçadores na Sede Barra, no dia 8 de agosto, tendo a presença do Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez e do Brig Ar Teomar Fonseca Quirico, que teve a iniciativa.

O encontro foi marcado por boas lembranças, colaboração, reconhecimento e enaltecimento da aviação de caça e da Força Aérea Brasileira (FAB). Os participantes trouxeram à memória a idealização da ABRA-PC pelo Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes. Ele criou a Associação que tem “em sua essência a fibra e o

dinamismo dos caçadores que, em atenção aos exemplos que foram legados pelo Brig Ar Nero Moura e pelos veteranos unem-se pelo repto, com o mesmo profissionalismo, para preservar os ensinamentos e as tradições duramente conquistadas no campo de batalha,” como consta na carta de parabenização dos aviadores elaborada pela ABRA-PC.

A missão foi comemorada com orgulho e com hombridade. Senta a Púa! Brasília!

As medidas de proteção devido à pandemia foram tomadas na ocasião ■



FOTOGRAFIA HISTÓRICA

Cel Av Renato Paiva Lamounier

Quem

Da esquerda para a direita, em pé: Ten Armim Freudenfeld, Ten Ronaldo Alencar Porfírio Borges, Cap Roberto Gonçalves, Cap Plínio Lemos de Abreu, Ten Enir de Souza Pinto, Ten Bruno Cariello, Ten Renato Tristão de Menezes, Ten Renato Paiva Lamounier e Ten José Amilcar Abreu de Miranda. Agachados: Ten Carlos Octávio Gomes de Ávila, Ten José Garotti Filho, Ten Adalto Ferreira da Silva, Ten Marcos Antônio de Oliveira, Ten Asdrubal Gonçalves Torres Junior, Ten José Sávio Leopoldi e Ten João Jorge Bertholdo Glaser.

Quando

1962

Onde

Base Aérea de São Paulo (BASP), Cumbica, 1º Esquadrão do 10º Grupo de Aviação (1º/10º GAv). Naquela época, este esquadrão estava equipado com aviões RB-25 e tinha como missão, no campo tático de um teatro de operações, o reconhecimento fotográfico e o reconhecimento meteorológico. Complementarmente, realizava reboque de alvos para o adiestramento de tiro aéreo dos aviões de caça, bem como, em cooperação com o Exército e a Marinha, o treinamento dos grupos de artilharia antiaérea e das belonaves da Armada. Antes dos aviões B-25 cumpria missões de ataque com aviões A-20.

Como unidade aérea da FAB, especificamente quanto ao reconhecimento, supria as necessidades operacionais quando



não existiam os modernos e eficientíssimos satélites, com suas informações precisas e em tempo real. Durante os 365 dias do ano fazia voos para dentro do mau tempo, indo de encontro às frentes frias em rotas predeterminadas, com a finalidade de colher os dados essenciais para a previsão do tempo, em proveito não somente da aviação, como, também, do Ministério da Agricultura. Eram voos de longa duração em aviões robustos e confiáveis, porém desprovidos de recursos como radar, piloto automático, pressurização, aquecimento interno e degelo das superfícies externas. Para a navegação dispunha, apenas, da bússola magnética e do radiocompasso, sendo este, por sua vez, dependente dos radiofaróis (NDB) e das estações de rádio comerciais (conhecidas como “broadcasting”). Como ilustração, menciona-se que o Serviço de Proteção ao Voo não contava com os VOR e os radares de vigilância; como equipamento de bordo ainda não existiam, o hoje popular GPS, o Inercial (INS) e o Ômega (VLF); como equipamento de segurança e sobrevivência, dispunha-se de paraquedas e colete salva-vidas, uma vez que alguns daqueles voos ocorriam sobre o mar e muito afastado da costa, de acordo com a necessidade e solicitação do Centro de Previsão de Área do Galeão (CPGal), para onde eram enviados, utilizando o Código Morse – pelo sargento radiotelegrafista de voo (RTVO), pois havia, também, os de terra (RTTE) – os dados colhidos pelo oficial especialista em meteorologia, o qual voava no nariz de vidro do avião (originalmente ocupado pelo bombardeador, de onde operava o visor de bombardeio e comandava as operações na corrida de bombardeio, inclusive o lançamento das bombas de toda a formação atacante). Para satisfazer a uma possível curiosidade do leitor, o oficial meteorologista dispunha de equipamentos rudimentares, como o termômetro clássico e o termômetro de bulbo úmido para obter o ponto de orvalho, além do psicrômetro para determinar a umidade do ar. Os dados por ele registrados eram a temperatura do ar exterior, tipo e quantidade de nuvens, a umidade do ar e os ventos de altitude, estes com a participação dos pilotos, em face das correções de deriva e da velocidade no solo (obtidas com o auxílio do chamado computador de bordo, conhecido como E6B, sendo que nada havia de eletrônico como os de hoje; era tão somente uma espécie de régua de cálculo a exemplo da específica para o peso e balanceamento. Os engenheiros de antigamente utilizavam réguas similares, entre elas a cara e cobiçada Aristo Log-log. Para possibilitar o envio destes dados, os mesmos eram codificados num texto chamado Código Recco e decifrados pelos meteorologistas previsores do mencionado CPGal. Por oportuno e necessário, faz-se aqui uma menção a um célebre oficial, o Ten Cel Farid César Chede, especialista em meteorologia. Formado nos EUA durante a Segunda Guerra Mundial, foi um expoente na então Diretoria de Rotas Aéreas. Como instrutor de meteorologia aeronáutica na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos conquistou os corações e as mentes dos cadetes seus alunos. Fui reencontrá-lo anos mais tarde em Cumbica, onde instruía os novos oficiais meteorologistas da FAB, estes que vinham de uma formação em universidades da Argentina. Tive, então, outra

oportunidade de aprender mais com esse competente e dedicado profissional, o qual, compondo nossas tripulações, deixou-nos ensinamentos para toda a vida. Em nome, pois, do então Maj Chede, reverencio todos os oficiais meteorologistas que integravam nossas equipagens e recebiam, em seu posto no nariz de vidro do B-25, todo o furor das intempéries que, juntos, enfrentávamos.

Quanto ao reconhecimento foto, executavam-se, obviamente, além das técnicas específicas da atividade militar, os levantamentos aerofotogramétricos para a elaboração de Cartas de Navegação Aeronáutica, em diferentes escalas; e, também, para o Serviço Geográfico do Exército, para suas evoluções no terreno; e para a Marinha, de acordo com as necessidades da Diretoria de Hidrografia e Navegação e do Corpo de Fuzileiros Navais. Numa inteligente e sensata iniciativa, o IBGE e a Petrobrás contratavam esses serviços técnico-especializados, com grande economia de recursos financeiros, ao passo que, para a FAB, o maior proveito era manter em pleno funcionamento uma atividade militar essencial, a operacionalidade, fazendo os aprimoramentos naturais e, sobretudo, a condição de pronta resposta em caso de necessidade, sem amadorismo e improvisação, como uma das mais nefastas consequências do ócio em uma profissão em que não se admite o erro.

O foto dirigente também voava no nariz de vidro, onde dispunha do visor Norden para fazer a demarcação das faixas, cuja superposição era de 70% longitudinalmente e de 30% lateralmente, o que, na montagem do mosaico, conferia um recobrimento sem falhas, e proporcionava, com o auxílio do par estereoscópico, a visualização do relevo, a determinação das cotas das elevações do terreno, além de traçar curvas de nível ou, aos analistas em fotointerpretação, permitia fazer a seleção de objetivos e armamento. Durante o voo era utilizado o equipamento original do avião, com as informações para o piloto seguir precisamente a direção fornecida pelo visor, já com a correção de deriva, através do PDI (“Pilot Direction Indicator”), que tinha de ser mantido em zero. As câmeras K-17, do tempo da Segunda Guerra Mundial, e as mais modernas Zeiss eram montadas no assoalho da parte traseira do avião (após o “bombay”). Já as câmeras para fotografia panorâmica eram operadas através das janelas laterais, onde antes ficavam as metralhadoras. Com essas adaptações obteve-se, a um custo econômico compensador, um avião cujas características serviam perfeitamente à sua nova missão. Ademais, com a instalação de um grande tanque de combustível no espaçoso e bem centralizado “bombay”, conferiu-se uma autonomia adicional muito conveniente para os longos voos de reconhecimento foto e, em especial, os de reconhecimento meteorológico.

Por último, mas não menos importante, cumpre lembrar que o lema do esquadrão era, cumprindo a doutrina de seu emprego: “Aviação de reconhecimento, a primeira e a última sobre o objetivo”. Para que não seja engolido pela poeira do tempo, lembro também que o emblema do 1º/10º GAv era composto por um leão, tomado do Brasão de Armas do Duque de Caxias, e um balão cativo, simbolizando ter sido ele o pioneiro a empregar esse recurso para o reconhecimento aéreo na campanha do Paraguai ■



MINHA INTERPRETAÇÃO DO **ARTIGO 142 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL**

Ives Gandra da Silva Martins

Presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomercio-SP e professor emérito da Universidade Mackenzie, da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército e da Escola Superior de Guerra

igm@gandramartins.adv.br

Foto: Senado Federal

Celso Bastos e eu comentamos, entre 1988 e 1998, a Constituição do Brasil em 15 volumes e em, aproximadamente, 12.000 páginas, pela Editora Saraiva. Foram vendidos, à época, 150 mil exemplares. Paramos de atualizá-los com a morte prematura de Celso, visto que tínhamos dividido os diversos títulos entre nós. Celso comentou os títulos I, II e VII. Eu comentei os Títulos V, VI e IX e o Ato complementar das disposições transitórias. Os títulos III, IV e VIII foram divididos entre nós.

Como participamos como convidados em audiências públicas na Constituinte e nos mantivemos, os dois, em permanente contato com o relator, senador Bernardo Cabral – que nos consultava, repetidas vezes, e que desempenhou um papel relevantíssimo na promulgação da Lei Suprema, assim como, em menor número de vezes, o presidente, deputado Ulisses Guimarães – conhecíamos por dentro o processo constituinte, não nos furtando a prestar contribuição doutrinária a muitos dos constituintes e até mesmo ao relator.

Eu, pessoalmente, cheguei, a pedido de 66 constituintes, a escrever um pequeno livro intitulado “Roteiro para uma Constituição”, publicado pela Editora Forense.

Faço esta introdução para esclarecer às pessoas que citam minha interpretação do Artigo 142 por “ouvir dizer” e sem “lê-la”, que a fazem com fantástica distorção de meu pensamento.

Escrevi, no quinto volume dos referidos comentários, que foi veiculado em 1997, às páginas 167, que: “Por fim, cabe às Forças Armadas assegurarem a lei e a ordem sempre que, por iniciativa de qualquer dos poderes constituídos, ou seja, por iniciativa dos Poderes Executivo, Legislativo ou Judiciário, forem chamados a intervir. Neste caso, as Forças Armadas são convocadas para garantir a lei e a ordem, e não para rompê-las, já que o risco de ruptura provém da ação de pessoas ou entidades preocupadas em desestabilizar o Estado”.

Em palestras posteriores, ao explicitar meu pensamento, inclusive nas aulas para a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, esclareci que, se houvesse um conflito entre o Poder Executivo e qualquer dos outros poderes, com claro ferimento da Lei Maior, sem outro remédio constitucional, o presidente não poderia comandar as Forças Armadas na solução da questão, se fosse o poder solicitante, e, pois, parte do problema. Nesta hipótese, caberia aos comandantes das três Armas a reposição da lei e da ordem.

Por fim, sempre expus em palestras que a reposição da lei e da ordem seria “pontual”, isto é, naquele ponto rompido, sem que as instituições democráticas fossem abaladas.

É interessante notar que o título que cuida dos três Poderes é denominado de “Organização dos Poderes”, mas, na Carta da República, o título que cuida das Forças Armadas é denominado “Da defesa do Estado e das instituições democráticas”, vale dizer,

se os Poderes deixarem de ser harmônicos e independentes e colocarem em risco a democracia com invasões de competência uns dos outros, para sustar tais invasões, um dos Poderes atingidos pode solicitar a intervenção “apenas para sustar” a invasão, e para mais nada.

Por esta razão, o saudoso desembargador federal e constitucionalista, meu colega de turma, Aricê Amaral dos Santos, denominava o Título V de “regime constitucional das crises”, isto é, algo colocado na Lei Suprema para nunca ser usado, se o bom senso democrático prevalecesse entre os Poderes.

O Poder Judiciário não pode legislar, por força do artigo 103 § 2º. O Poder Legislativo deve zelar pela sua competência normativa perante o Judiciário e o Executivo, conforme determina o Artigo 49 inciso XI. Seria curioso se, por exemplo, o Supremo Tribunal Federal invadisse a competência normativa do Parlamento e, para zelar por ela, tivesse, o Congresso Nacional, que recorrer ao próprio Poder invasor para sustar sua ação! As Forças Armadas só podem atuar, pontualmente, para repor a lei e a ordem por solicitação de qualquer dos três Poderes (Artigo 142 “caput”).

Estão os três dispositivos assim redigidos:

“Art. 103. (...)”

§ 2º Declarada a inconstitucionalidade por omissão de medida para tornar efetiva norma constitucional, será dada ciência ao Poder competente para a adoção das providências necessárias e, em se tratando de órgão administrativo, para fazê-lo em trinta dias.”;

“Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional: (...)

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes (...);”

“Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.”

Espero que o diálogo e o bom senso dos membros dos três Poderes nunca leve o país a necessitar desta intervenção, e que atuem, como quis o constituinte, ao colocar no Artigo 2º da Constituição que:

“Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário”.

Esta é a minha opinião e, apesar do respeito que tenho a todos os que dela divergem, não tenho razão para modificá-la. ■

INFLUÊNCIA DAS LIDERANÇAS SOBRE O PENSAMENTO AERONÁUTICO

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com

Essa parte de nosso trabalho deriva da aceitação inicial de que realmente haja um Pensamento Aeronáutico consubstanciado, ou, como externou Durkheim, uma “consciência comum”, que é difusa em toda a extensão de nossa sociedade, mas que mantém características específicas, que a tornam uma realidade distinta.

Embora sofra a ação do pensamento dos indivíduos que passam, ela permanece.

Difere das consciências particulares, muito embora só possa ser percebida nos indivíduos.

Em nosso caso, a Aeronáutica, é um tipo onírico de sociedade, que tem suas propriedades, suas condições de existência, seu

modo de desenvolvimento, do mesmo modo que os tipos individuais, congregando os vocacionados para a conquista do ar.

Afinal, o céu é um só, que nos une, envolve e cobre a todos.

Tomando então, por princípio, que “os indivíduos modificam e são ao mesmo tempo modificados pelas sociedades”, como bem definido pela Escola de Frankfurt em sua Teoria Crítica – uma “flagship” do marxismo cultural – parece que o psicanalista Erich Fromm, marxista freudiano, com seu “inconsciente social”, foi o que mais avançou nessa temática.

No Brasil, soa interessante e bastante lógica a tese de Raymundo Faoro em “A República Inacabada”: “O saber

informulado, que, pela via da práxis, compõe o pensamento político, está na sugerencia; é esta que o distingue da fantasia, do arbítrio imaginativo e da ideologia. A sugerencia, em direções contrárias, freia, de um lado, o desenvolvimento teórico, dando-lhe consistência prática, e, de outro, marca o limite da presença da sociedade”.

Se aceitarmos, portanto, que os indivíduos comuns são marcados, deixam suas marcas e modificam o curso e o pensamento de uma sociedade, seria mais do que razoável inferir que quanto maior a relevância do pensamento de um indivíduo, maior a marca histórica produzida nessa sociedade.

Como ouvi há poucos anos de Ivan Trompowsky – meu saudoso comandante, no Esquadrão Pampa, no princípio da década de oitenta – numa reunião da ABRAPC:

“Todos colaboramos com pequenos tijolos na construção da “Catedral” da FAB. E alguns (agora referindo-se aos brigadeiros Menezes e Carlos Baptista) erigiram verdadeiras paredes (...)”

Bem, vencida mais essa etapa de aceitação, não é difícil, apoiados na História, dimensionar a intensidade de cada uma dessas influências, mas como aquilatar a contribuição no que se refere às suas características, já que cada indivíduo as tem de modo aleatoriamente diverso?

Como classificar as tendências de cada um de nossos pensadores de *per se*, moldadas por uma série de fatores ao longo do tempo, e dinâmicas ao longo de suas vidas, como num processo de maturação de queijos ou vinhos.

É certo que cada uma dessas influências, no seu momento exato, projetou sobre nossa sociedade de homens do ar o pensamento de cada um deles naquele momento. E isso pode ser perfeitamente identificado através do comportamento de cada um desses indivíduos.

Se aceitarmos que o comportamento reflete o caráter, que decorre do hábito, que deriva da ação, que materializa a palavra, que redonda dos valores e que, em última instância, deriva daquele conjunto de ideias sistematizáveis a que denominamos “pensamento”, poderíamos tentar uma engenharia filosófica reversa nesse processo para, a partir dos comportamentos, levantar a hierarquia de valores que vai (ou foi) na alma de cada um desses influenciadores.

Se conseguíssemos, utilizando a boa e velha axiologia – a Filosofia dos Valores – intuir o perfil dessas influências, poderíamos chegar, não apenas a um conjunto de influências, mas, mais do que isso, partindo de uma base histórica inicial, a partir do Padre Gusmão, chegar também a um perfil bastante aproximado desse Pensamento Aeronáutico, atualmente.

E isso talvez pudesse servir às camadas de direção, como um fidedigno guia para formular as políticas, sobretudo para a formação de nossos jovens aeronautas.

Se não ao segmento civil – hoje completamente perdido sob o jugo de uma repartição burocrática, que sequer deu continuidade às ações de fomento aos aeroclubes, destruindo um importante trabalho de algumas gerações, que ajudaram a formar mundialmente a imagem do aviador brasileiro como de altíssima qualidade



profissional – talvez pudesse servir, pelo menos, à nossa “alma mater”: a Força Aérea Brasileira.

Perdoem-me a crítica, nesse ponto, mas não consegui evitar...

Voltando ao método, restaria apenas buscar uma sistemática que nos permitisse a classificação de comportamentos como forma de hierarquizar os valores.

Nesse ponto, achei que seria interessante utilizar a metodologia de Barrett sobre os Valores Básicos Humanos, brilhantemente expressa no diagrama de Schwartz abaixo, que opõe “Abertura à Mudança” a “Conservação”, num dos eixos.



E “Auto-Transcedência” a “Auto-Promoção” no outro.

Barret, Maslow e outros tantos se valeram desse conceito de Schwartz, criando escolas diversas de metodologia de avaliação funcional, baseadas na importância dos valores e nas necessidades básicas do ser humano.

Utilizando uma planilha Excel, criamos um plano cartesiano sobreposto ao diagrama, criando pontos de coordenadas que representassem numericamente o perfil de cada uma dessas lideranças, com diâmetro maior ou menor, de acordo com suas contribuições históricas.

Foi elaborada, então, uma lista de nomes representativos para a criação e o desenvolvimento de um Pensamento Aeronáutico Brasileiro e, baseado em seus perfis históricos, separados, inicialmente, nas seguintes categorias:

Inventores – aqueles que fizeram avançar a aviação através de suas criatividade e engenhosidade;

Aventureiros – os esportistas, empenhados em ultrapassar as fronteiras da performance apenas pelo prazer de fazê-lo;

Empreendedores – os que, motivados pelo desejo de obtenção de lucro, colaboraram no desenvolvimento da aviação como atividade econômica, abrindo rotas e gerando progresso;

Militares – oficiais das Forças Armadas que entendiam e pensaram a aviação como arma de guerra e a isso se dedicaram;

Cientistas – os que buscaram fazer avançar a aviação através da ciência e de sua disseminação;

Historiadores – aqueles comprometidos em documentar nossa trajetória aeronáutica, criando uma valiosa fonte de conhecimento para as gerações vindouras.

Nomeando-os: Bartolomeu de Gusmão; Augusto Severo; Ribeiro de Souza, Santos-Dumont; Edu Chaves; Aída Costa; Alexandrino de Alencar; Anesia Pinheiro Machado; Ricardo Kirk; Alberto Cardoso de Aguiar; Brito De Lamare; Raymundo Aboim; José Carlos Carvalho; Irineu Marinho; Vitorino Oliveira; Ribeiro de Barros; Hugo Cunha Machado; Evangelista Villela; Henrique Lage; Eduardo Gomes; Casimiro Montenegro; Nelson Lavànere-Wanderley; Marcio de Souza e Mello; Lysias Rodrigues; João Busse; Otto Meyer; Alberto Bins; Ruben Berta; Assis Chateaubriand; Guedes Muniz; Henrique Raymundo Dyot Fontenelle; Frederico Abranches Brotero; Joelmir Campos de Araripe Macedo; Nero Moura; João Camarão Telles Ribeiro; Lineu Gomes; Deoclécio Lima de Siqueira; Délio Jardim de Mattos; Roberto Hipólito da Costa; Fernando Hipólito da Costa; Lauro Ney Menezes; Hugo Piva; Protásio Oliveira; Omar Fontana; Murillo Santos; Ozires Silva; Amaro Rolim; Carlos de Almeida Baptista; e José Afonso Assumpção.

Passamos, então, a vasculhar seus comportamentos na História, pois, como bem disse um desses atores, o Brigadeiro Araripe Macedo:

“A História não é um somatório de fatos, mas, antes, um legado de experiências. Conhecê-la é reunir dados que os números não contam, é entender os erros para não os repetir. É, enfim, uma forma de preparar-se para o futuro.”

Listados esses comportamentos, restou contrapô-los a um conjunto de qualificações que ajudassem a identificar a posição de cada uma dessas influências em escalas de zero (no centro) a 10 e -10 (nas extremidades), fazendo o ajuste fino através das subáreas listadas por Schwartz, a saber:

Universalismo – Compreensão e apreço, tolerância e proteção do bem-estar de todos e da natureza (protetor do ambiente, unidade com a natureza, um mundo de beleza, uma mente aberta, justiça social, igualdade, sabedoria, um mundo em paz);

Benevolência – Preservação e fortalecimento do bem-estar das pessoas com as quais há um contato pessoal frequente (prestativo, honesto, compaixão, leal, responsável);

Tradição – Respeito, compromisso e aceitação dos costumes e ideias de uma cultura tradicional ou religião (devoto, ciente dos meus limites, humilde, respeito pela tradição, moderado);

Conformidade – Restrição de ações e impulsos que podem magoar outros ou violar expectativas sociais e normas (respeito para com pais e idosos, obediente, polidez, autodisciplina);

Segurança – Segurança, harmonia e estabilidade da sociedade, dos relacionamentos e de si mesmo (limpo, segurança nacional, ordem social, segurança familiar, reciprocidade de favores);

Poder – Prestígio e “status” sociais, controle ou dominação sobre pessoas e recursos (poder social, autoridade, saúde, preservador de minha imagem pública);

Realização – Sucesso pessoal por meio da demonstração de competência dentro de padrões sociais (bem-sucedido, capaz, ambicioso, influente);

Hedonismo – Prazer e gratificação para si mesmo (que goza a vida, prazer, autoindulgência);

Estimulação – Excitação, novidade e mudança na vida (uma vida variada, uma vida excitante, audacioso);

Auto-Direção – Independência de pensamento e ação, criatividade, curiosidade (criatividade, curioso, liberdade, que escolhe as próprias metas, independente).

É importante enfatizar que essa metodologia não se destina a qualquer tipo de comparação entre os atores ou seu desempenho profissional, mas tão somente identificar as nuances pontuais de cada uma dessas influências e sua intensidade, visando ao estabelecimento de um perfil geral no que se refere à contribuição das lideranças sobre o Pensamento Aeronáutico.

Abaixo, o resultado gráfico encontrado:

Pela dispersão dos pontos que ilustram o perfil dos pensadores, é possível inferir alguns aspectos característicos:

De modo geral, em todas as categorias, os que escolhem a aviação são, por personalidade, mais afeitos a riscos e mais abertos à mudança e, dessa forma, menos preocupados com Tradição, Conformidade e Segurança;

O grupo cinza, que identifica os Militares, é, talvez por força da formação castrense, mais coeso, concentrando-se numa faixa mediana nos quatro setores do gráfico. Demonstra, em sua maioria e com mais intensidade, tendência mais pronunciada ao universalismo e à auto-direção. E isso talvez se deva ao alargamento dos horizontes trazidos pela aeronave e à possibilidade de travar contato com uma gama mais ampla da sociedade brasileira, e seus problemas, sobretudo, nos primórdios do Correio Aéreo Nacional;

Igualmente o grupo azul, dos Aventureiros, se concentra na faixa de realização pessoal, ao passo que o grená, dos Inventores, se encontra mais disperso, tendo em comum apenas a abertura à mudança;

Como era de se esperar, o grupo amarelo, dos Historiadores, forma a retaguarda mais conservadora. E é saudável que assim seja.

Há que se considerar que o presente estudo tem seu foco limitado até a década de 1990, ou seja, trinta anos atrás, notadamente pela exigência de certo distanciamento histórico para que se faça mais acurado juízo de valores.

Até esse ponto, prevaleciam claramente, sobretudo na área militar, valores mais orientados para o bem-comum nacional, no entanto, de lá para cá houve um divisor de águas representado pela política de ascensão da esquerda ao governo e a consequente determinação de “volta aos quartéis”, muitas vezes, como o tempo demonstrou, interpretada erradamente em nível individual, já que o militar cidadão não deixa nunca de possuir responsabilidade política com os destinos do país.

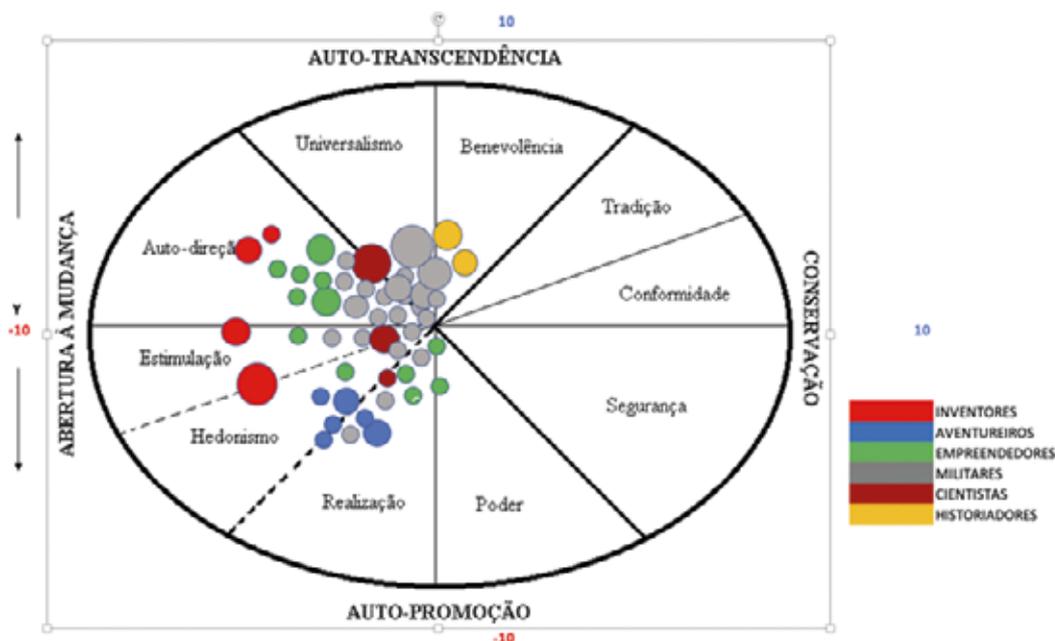
Outra consequência dessa orientação é o desinteresse do jovem oficialato da FAB pelos temas nacionais e até pela representatividade política da organização, representada pela atuação do Clube de Aeronáutica.

Na área civil, ficou clara a dificuldade das empresas brasileiras em competir, em igualdade de condições, com as empresas dos países mais desenvolvidos, já que em sua maioria as nacionais fecharam ou associaram-se às estrangeiras, provocando verdadeira diáspora de pilotos brasileiros pelo mundo afora.

Portanto – e, infelizmente – seja pelo absenteísmo das gerações mais novas de militares, ou pela ausência física e intelectual dos aviadores civis, pode-se dizer que hoje pouquíssima importância tem o Pensamento Aeronáutico na cultura de nosso país.

Mas sempre, sobretudo na aviação, há tempo para olhar para trás e iniciar uma correção de rota, pois, como dizia Nietzsche:

“O homem moderno, o homem reproduzidor da “cultura histórica”, deve pensar sobre o passado, não de forma factual, apenas como o que já passou, mas como baliza para se pensar o presente e projetar o futuro” ■



Sentido Nacional

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

arakenhc@uol.com.br

Um sentido para a vida é fenômeno que acontece nas sociedades de vida mais elevada e nas condições de maior bem-estar. Pensamos que bastava o progresso socioeconômico para tornar uma pessoa feliz. Entretanto, na luta pela sobrevivência, vem sempre a pergunta: Sobreviver? Mas para quê?

A procura pelo sentido é uma característica distinta do ser humano, pois nos animais não existe esta preocupação. O desejo pelo sentido não é apenas uma questão de fé, mas, também, uma realidade. Pode-se dizer que os instintos são transmitidos através dos genes e os valores das tradições.

Uma pessoa sem sentido para viver, mesmo com suas necessidades básicas satisfeitas, apresenta um sentimento de vazio existencial e tende a tirar-se da vida. É na sua dimensão humana que o homem pode alcançar recursos, só aí disponíveis, com as capacidades unicamente humanas da autotranscendência e do autodistanciamento. Entendendo autotranscendência quando o homem concentra seus pensamentos para além de si e lembrando que a liberdade humana implica na capacidade do homem de distanciamento de si próprio.

O homem se revela como um ser em busca de um sentido, e aquilo que é verdadeiro para o homem, individualmente, vale do mesmo modo para toda a humanidade.

Assim, entendemos de modo análogo que uma nação também procura o seu sentido existencial. Para estudarmos um sentido nacional, precisamos conhecer a formação de seu povo. No Brasil, a sua formação nasce com a herança do conquistador português. Ao chegar a estas terras, já encontrou os indígenas, incorporado ao território, logo depois veio o trabalho escravo do negro africano. As peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, gerou uma verdadeira miscigenação cultural, que hoje perfaz concretamente a cultura do homem brasileiro.

Fruto desta interação cultural e pelo exercício da linguagem, obviamente determinado pela língua portuguesa, a educação do homem se fez gradualmente. Neste processo, dá-se a absorção dos valores, criando uma visão de mundo e permitindo ao nosso ser brasileiro obter uma identidade pessoal.

O sentido do nascimento de uma nação não provém das riquezas da terra e nem das ambições de poder, mas deve-se ao casal em seus valores e na sua determinação. É no casal que se forma a direção, a ordenação e, sobretudo, o sentido de amor à família e à terra.

O berço familiar é a célula “mater” da formação da sociedade. A história da estruturação da família brasileira é singular, pois agrega modelos diferentes com suas especificidades, sobretudo, no início, quando a diferença nas classes sociais era gritante, mas forçosamente obrigava esses indivíduos a viver numa coletividade, provocando um ajustamento para a vida social.

Com a predominância do tipo de família comunitária, marcada pela responsabilidade do chefe do clã em manter os filhos até o início da idade adulta, como diz o pensador Silvio Romero: “Quer conhecer a sociedade, conheça a família”. Em outras palavras, o Estado torna-se um modelo patrimonialista. De outro modo, o tipo de família particularista, a exemplo dos povos do norte da Europa, apresentaria um maior senso de liberdade e, portanto, menos dependência do grupo familiar, quando os componentes atingem a juventude e buscam a cidadania, sendo menos dependentes dos governos e, portanto, do Estado.

Cabe ressaltar que os estudos relacionados ao pensamento brasileiro são produção do espírito, portanto dizem respeito à cultura, diferentemente do termo civilização, que significa a produção dos bens materiais. Assim, na vida cultural nacional é que são pensados e elaborados nossos valores, preservando nossa identidade, nossa brasilidade, e ordenando o sentido de nação.

A ética, como parte da filosofia prática, versa sobre a reta ordenação dos atos humanos a partir da razão. Contribui para a realização do ser humano, indicando tão somente os caminhos que o bom senso e o raciocínio podem descobrir para orientar o comportamento humano. São exemplos de valores éticos: a amizade, a confiança, a coragem, a autoridade, a dignidade, a liberdade, a justiça, a igualdade, o respeito, o patriotismo, a cidadania e a responsabilidade.

Por meio da teologia moral, que tem como fonte principal a revelação sobrenatural, mostrando ao homem o que ele deve



São João Batista, Leonardo da Vinci

fazer para adequar o seu comportamento aos princípios da fé. Em síntese, procura deduzir da Palavra de Deus as normas concretas que levem a pessoa humana à sua plena realização. São exemplos de valores morais: o amor a Deus, o amor ao próximo, a verdade, a felicidade, a liberdade, a fé, a esperança, a caridade, a justiça, a prudência, a coragem, a temperança.

Para entender que nação é esta, precisamos definir primeiramente a nossa identidade, e, depois, relacioná-la ao seu complemento, que é a cidadania, pois a construção da cidadania depende do grau de participação na vida política, na luta pelos direitos (todos eles), e isso sempre acontece dentro das fronteiras geográficas e políticas do estado-nação. As pessoas se tornam cidadãos à medida que passam a se sentir parte de uma nação e, como consequência, de um Estado. O ser nacional, com características individualistas, afasta-se da cidadania, pois não se interessa pela participação coletiva, restringindo-se ao seu mundo pessoal.

A cidadania está ligada à pátria, o que significa dizer que o sentimento a respeito da terra de seu pai, onde se fala a língua de sua mãe, materna, e a palavra terra devem ser compreendidas em sentido amplo, como referência ao país. Neste amor à pátria, aflora o patriota, oriundo da língua grega *patriotês*, que significa também cidadão, pois não se pode imaginar cidadania sem patriotismo.

Desse modo, concebe-se a cidadania como o espírito do serviço do bem comum e o exercício da ação política sobre o Estado que, ao mesmo tempo, afirma a identidade nacional. A cidadania só é possível em um povo que é soberano no interior, bem como no exterior.

Em decorrência deste sentimento de participação coletiva provocada pela cidadania, tendo como base a justiça, o bem comum e o amor à pátria. A sociedade começa a exigir os seus direitos e também a composição do Estado.

Esta obra da cidadania se manifestou pelos representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte, que promulgaram, sob a proteção de Deus, a Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988. Listamos sinteticamente estas conquistas:

Direitos Políticos (Art. 14) – A soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, nos termos da lei.

Direitos Civis (Art. 5º) – Todos são iguais perante a lei sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Direitos Sociais (Art. 6º) – São direitos sociais, a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados.

O sentido da construção nacional parte, desde o princípio, do português conquistador, com o espírito de que a fé e a espada moldam o caminho. A ideia do grande Império do Marquês de Pombal deixa marcas até hoje.

Da Independência à República, é incorporado no pensamento brasileiro o positivismo de Augusto Comte, em que a ciência é

o novo reino da razão. Como exemplo, o escrito na bandeira nacional – “Ordem e Progresso”, que expressa o sentido nacional.

Entretanto, é o cristianismo, origem de nossos valores, que permite amalgamar as três etnias da nossa origem portuguesa, indígena e africana, para que iniciemos um processo de ajustes sociais. Aliado a isso, a marca da filosofia social de origem tomista, calcada na justiça social e direcionada ao bem comum.

Para a construção do bem comum, três aspectos são fundamentais:

1. Soberania – A ideia de soberania nada mais é do que a ideia de liberdade em sua absoluta simplicidade, como domínio oposto à servidão, aplicado não mais a indivíduos, mas a comunidades. Enfim, é a busca de seu destino, igualmente, a soberania da ordem jurídica do Estado em todo o seu território. A soberania externa depende da interna, tem em vista que a consciência de ser cidadão livre ou não poderia reduzir-se à reivindicação de um conjunto de liberdades individuais. A liberdade do cidadão é também o direito e o dever de participação na liberdade comum, pois não há cidadania sem consciência de soberania;

2. Filosofia Política – No Brasil, a falta de uma filosofia política tem gerado, ao longo da História, contradições internas e externas, levando a prática política às improvisações empíricas ao sabor emotivo dos governantes.

Na atualidade brasileira, pensar uma filosofia política para esta permanência, que contemple a paz, o desenvolvimento, a justiça, a prosperidade para o maior número de cidadãos, modelo exemplar de convivência com as outras nações amigas, é tarefa para os pensadores que trabalham para tal finalidade. Devem ser observados os conceitos básicos, que são a liberdade, igualdade, propriedade e segurança dos indivíduos como pessoas, sem perder o objetivo final, que é a própria liberdade como limitação do poder político e o estímulo do poder econômico;

3. DNA Brasileiro – Neste tópico são enfatizados os aspectos singulares da nação brasileira, que sirvam de exemplo para outras nações como um valor universal. Portugal, com dois milhões de habitantes no período da conquista do Brasil, tinha necessidade de mapear o território conquistado e não poderia prescindir de mão de obra estrangeira. Assim, o Brasil nasceu de um projeto português de universalidade de viver em paz com todos os povos.

Somada a esta questão, a nossa formação cristã, que, além de disseminar os valores morais, dá um caminho à existência humana e uma vida futura, valorizando, assim, a busca do bem comum em proveito do sentido nacional. Diferentemente, os países de visão materialista e formação marxista provocam no cidadão um vazio existencial e uma monotonia que corrói a evolução da nação, bem como, aquelas nações com ambições geopolíticas e econômicas, relatadas ao longo da História, como nações que passavam o poder a outras motivadas pela injustiça, pela violência e pela riqueza.

Neste contexto, o Brasil projeta-se no seio das nações com uma nova potência, sem intenção expansionista, ungido pela força de seus recursos naturais e por um rico patrimônio cultural ■

O BRASIL E O PATRIMONIALISMO

Antonio Carlos Siqueira

Engenheiro

asiqueira700@hotmail.com

Um dos mais intrigantes temas de estudo dos povos e das civilizações é o que pretende compreender o que se passa no domínio do pensamento de uma nação. Difícil de definir e entender como podemos juntar num bloco os inúmeros grupos e organizações de uma nação de forma a estudar o seu comportamento buscando padrões para estabelecer uma teoria geral.

Esse complexo tema foi o que levou a classificarmos a sociedade brasileira como formada sobre as ideias que definem o patrimonialismo.

Basicamente o patrimonialismo é caracterizado por Max Weber como aquela forma de dominação tradicional em que o soberano organiza o poder político de forma análoga ao seu poder doméstico. Ao lado da organização do poder político segundo o modelo doméstico, é igualmente essencial ao patrimonialismo a estruturação do quadro administrativo, por intermédio do qual se exerce a dominação.

Isso leva à valorização, no contexto patrimonialista, das funções administrativas apropriadas ou controladas pelo soberano, como instrumentos que garantem seu poder. A fim de controlar qualquer surto de dignidade (de autoridade baseada nos sentimentos de independência e honra das camadas nobres), a dominação patrimonial manipula as massas desprotegidas mediante o paternalismo de Estado, ensejando assim o ideal do “pai do povo”, tão comum em contextos patrimoniais.

Isso explica também o que está acontecendo com a enorme massa de jovens que se dedica à preparação para conseguir um emprego público, e a existência dos quadros de nomeação presidencial em número muito mais elevado do que em qualquer outra nação democrática, só comparável aos países totalitários.

Os sucessivos escândalos que estão abalando, cada dia mais, a fé dos cidadãos nas Instituições revelam um mal que se tornou endêmico no Brasil e na América Latina. O Estado é visto e administrado pela classe política, como um bem de

família. Diríamos que esse é o principal problema que atravança o desenvolvimento no nosso continente.

O ponto central desse modelo mercantilista consiste na suposição de que compete ao Estado empresário garantir a riqueza da nação. À sociedade só competiria encostar-se nele, para enriquecer à sua custa. Essa é a convicção que, ainda hoje, alimenta a demanda dos empresários pelo lucro subsidiado, bem como a reserva de mercado, a imposição de compra de itens supérfluos pela população, tais como “kit de primeiro socorros” para motoristas, vistorias anuais para veículos, altas taxas para importação de bens de consumo, o empreguismo estatal e a tendência à corrupção (entendida como o enriquecimento dos cidadãos com o dinheiro público).

É bom lembrar aqui o sentido em que o termo corrupção é entendido, à luz do pensamento aristotélico: algo se corrompe, quando perde sua substância, o que no terreno da política equivale a dizer; “quando o Estado perde sua razão de ser”. Os pensadores da segunda escolástica ibérica, como Francisco Suarez, notadamente, chamavam a atenção para a perda de sentido do Estado, quando este deixava de zelar pelo bem-estar dos cidadãos ou, em outros termos, quando deixava de procurar o bem comum.

O problema que nos cabe resolver é como sair desse modelo nefasto e que se comprovou inadequado para um novo futuro a ser ainda criado.

Seguramente a saída não será copiar modelos de sucesso existentes em outras nações, uma vez que temos uma cultura e recursos naturais e humanos suficientes para gerar uma solução única e inovadora que contemple a qualidade de vida, a preservação do meio ambiente e a nova economia que se avizinha, com desafios nunca antes imaginados, como o desemprego estrutural.

(Trabalho produzido pelo engenheiro Antonio Carlos Gomes Siqueira a partir do livro de Ricardo Vélez sobre o “Patrimonialismo”, para o Grupo de Estudos sobre o Pensamento Brasileiro) ■

UMA SAÍDA ATABALHOADA E UMA POTÊNCIA ATRAPALHADA

Ricardo Vélez Rodríguez

Filósofo e Professor emérito do Curso do Pensamento
Brasileiro do Clube de Aeronáutica

rive2001@gmail.com

Assistimos, em vivo e em direto, ao longo das últimas semanas, à atabalhoada saída dos americanos do Afeganistão. As dramáticas cenas de milhares de pessoas, no Aeroporto de Cabul, tentando escapar, com as suas famílias, da volta dos Talibãs ao poder, não serão esquecidas tão cedo. Impressionaram-me, particularmente, duas cenas. A primeira, os centos de cidadãos afegãos que corriam ao lado do gigantesco cargueiro americano, prestes a decolar, com alguns homens encarrapitados na fuselagem da enorme aeronave. Ao levantar voo, o gigantesco avião fez cair por terra aqueles que tinham subido na parte externa (e que tiveram, certamente, morte imediata). Era como se para esses seres humanos se fechasse a única porta de saída para a liberdade e a vida. A segunda cena que me chocou foi a do último soldado a abandonar o Afeganistão, o Major-General Chris Donahue (52 anos), comandante da 82ª Divisão Aerotransportada dos Estados Unidos, abordando no escuro o avião militar que o levaria de volta a casa, junto com seu fuzil e seus homens. Imagem que, captada por câmara de visão noturna, deu uma feição de figura desencarnada indo para o outro mundo, como que simbolizando a fantasmagórica fuga americana de um país inexistente.

Centenas de páginas e muitas horas de reportagem da TV serão divulgadas, via internet, acerca desses fatos. Muitas análises serão apresentadas, feitas por especialistas em ciência política e relações internacionais. Deveremos voltar, muitas vezes, sobre esses materiais informativos, a fim de aprofundar as causas e consequências desses eventos, que já estão marcando a história mundial.

Pretendo, neste “post”, expor somente algumas reflexões que me têm acompanhado em face dos fatos acima lembrados. Destacarei aqui apenas três ideias. A primeira, a semelhança da derrota americana no Afeganistão com as derrotas sofridas por Roma na sua luta contra os bárbaros, ao longo dos séculos I a IV da nossa era. A segunda, a complicada história do Afeganistão, que sempre foi uma pedra no sapato (ou na sandália) dos chefes de potências em várias épocas da História, desde a Antiguidade pré-cristã até os dias de hoje. A terceira, a dificuldade do “esta-

blishment” americano para gerir a maior máquina de guerra que a humanidade já teve, em face dos conflitos regionais em que a grande potência americana se viu mergulhada a partir do século XX.

1. A semelhança da derrota americana no Afeganistão com as derrotas sofridas por Roma na sua luta contra os bárbaros, ao longo dos séculos I a IV da nossa era

A semelhança da luta de uma grande potência contra “inimigos invisíveis” não é de hoje. O Império Romano, na sua decadência, viu-se às voltas com esse tipo de “guerra assimétrica”, a qual tantas dores de cabeça provocou nos últimos imperadores, como o estóico Marco Aurélio (121-180), que nos legou os seus “Pensamentos”, escritos na tenda de campanha entre uma batalha e outra contra os germanos. Era o confronto entre os dois princípios que François Guizot (1787-1874) definia como a “liberdade bárbara” e a “ordem romana”. Lembremos que, da luta encarniçada de séculos entre esses dois princípios dialéticos, segundo Guizot, surgiu a unidade europeia [cf. Guizot, 1864]. Os romanos foram civilizando a luta contra os bárbaros, mediante a reeducação destes em duas grandes frentes: a catequese e a representação. Da primeira tarefa se desincumbiu inicialmente o Imperador Teodósio (347-395), com a adoção do cristianismo como religião de Estado e a sua difusão pelos quatro cantos do vasto império. Foi de Teodósio, aliás, a alcunha de “católico” (ou seja, para todos), que conferiu ao cristianismo imperial, segundo o “Edito de Tessalônica” (380). Essa tarefa evangelizadora foi acelerada, na alta Idade Média, com invejável eficiência, pelo Imperador do Sacro Império Romano-Germânico, Carlos Magno (742-814), que, disléxico, acelerou a catequese mediante a utilização de imagens em vitrais, os quais ornavam as antigas catedrais góticas e as igrejas, que foram pululando como núcleos civilizatórios ao longo do Império Carolíngio. Carlos Magno se antecipou, muitos séculos atrás e genialmente, ao atual ensino audiovisual na mídia eletrônica. Outro mecanismo civilizatório do Império Romano foram os parlamentos que o imperador concedia aos bárbaros que



com ele negociassem, como foi o caso do velho Parlamento de Arles, na antiga Gália. O Império não partiu para uma estratégia do tudo ou nada, que visasse à aniquilação do inimigo. Partiu para uma lenta “assimilação cultural”, da qual emergiu a civilização medieval da Europa cristã, na trilha da “nova missão” que a Igreja recebera à luz da meditação teológica de Santo Agostinho de Hipona (354-430), segundo o qual a Igreja estava chamada pela Providência, não a virar estamento burocrático do Império, mas com a missão de converter os bárbaros, evangelizando-os.

2. A complicada história do Afeganistão

Lembro, aqui, o que escreveu desse país Alexis de Tocqueville (1805-1859). Tratando da invasão da Índia por terra, hipótese acalentada por Napoleão (1769-1821) para derrubar o império colonial inglês na Ásia, o pensador francês considerava que seria muito difícil invadir a península da Índia, pois para isso tropas ocidentais deveriam entrar pelo Afeganistão, país inóspito, cheio de perigosos desfiladeiros e vales profundos, perfeitamente controlados por tribos guerreiras que conheciam palmo a palmo o terreno, e onde as constantes rixas tribais dificultavam qualquer empreendimento.

É muito interessante, aliás, a descrição que das várias regiões afegãs oferece Tocqueville no breve ensaio intitulado “Afghans”, que insere no seu trabalho sobre a Índia, de 1842 [cf. Tocqueville, 1962: 498-500]. O nosso autor lembra as dificuldades que tiveram de enfrentar nessa região os vários invasores ao longo dos séculos, desde Alexandre da Macedônia (356-323 a.C.). Ora, essas dificuldades foram experimentadas, posteriormente, pelos ingleses no século XIX e pelos soviéticos no século XX (1979-1989).

Acerca das características sociológicas desse povo, escreve Tocqueville no seu ensaio: “Os afegãos integram uma confederação irregular de tribos ou clãs separados. Cada clã forma uma espécie de república aristocrática no seio agitado da qual impera um tipo de liberdade selvagem, misturada, como todas as liberdades deste tipo, a muita opressão e a desordens. Esses clãs, cujos chefes são tanto hereditários quanto eleitos, chamam-se ‘Khans’ e amiúde fazem a guerra entre eles. No meio e ao redor deles encontram-se as principais cidades tais como Cabul, Ghazni, Kandahar e os vales que as rodeiam. As cidades e esses vales não pertencem, propriamente, a nenhum clã e se encontram, mais diretamente, sob o governo do rei. Tudo isso, diz com propriedade o historiador

escocês Montstuart Elphinstone (1779-1859), se assemelha muito à Escócia da Idade Média. À testa de todos esses clãs encontra-se um rei e a confederação é partilhada por muitos. Esses príncipes têm uma autoridade contestada amiúde e sempre precária, e governam um pouco sob a tolerância dos principais 'Khans'. O Afeganistão deve ter sido e é, de fato, o teatro de um grande número de revoluções" [Tocqueville, 1962: 498-499].

Alexandre, ao conquistar a Pérsia, submeteu também a província Bactriana, que coincidia com o que hoje é o Afeganistão. Era, como hoje, uma região inóspita situada nas estribações do Himalaia e constituía o caminho para chegar à Índia, pelo vale onde se situa Cabul. Alexandre, para dominar as tribos regionais, fez com que os seus legionários macedônios se casassem com mulheres da região e providenciou a fundação de várias cidades em sua homenagem, como Alexandria de Aracósia (Kandahar) e Alexandria Ariana (Herat).

Para Davide Montingelli, bacharel em ciências políticas pela Universidade de Milão, Alexandre "ofereceu à população uma alternativa tangível de estabilidade, segurança e desenvolvimento econômico. (...) Ele se adaptou ao tipo de guerra irregular assimétrica que se apresentava a ele na região" [Montingelli, 2021].

3. A dificuldade do "establishment" americano para gerir a maior máquina de guerra que a humanidade já teve, em face dos conflitos regionais em que a grande potência americana se viu mergulhada a partir do século XX

Referir-me-ei, aqui, à lúcida análise feita por Henry Kissinger (1923-), recentemente publicada pela revista inglesa "The Economist" e replicada pelo jornal "O Estado de S. Paulo". Antes de resumir as ideias do ex-secretário americano de origem judaica, lembremos um fato que os "experts" têm levado em consideração: o enorme crescimento da burocracia dos conselheiros da segurança nacional nos Estados Unidos. Dizem essas fontes que hoje há um comitê de análise dos fatos que chega à casa dos centos de analistas (alguns falam em 800 pessoas). Ora, um comitê desse tamanho não é comitê coisa nenhuma, é uma assembleia em que todo mundo bate cabeça.

Napoleão Bonaparte (1769-1821), antes de virar Imperador, viu-se às voltas, quando primeiro cônsul, em 1799, com um desses "comitês" assembleísticos, o "Conselho dos 500" (que os franceses da época da Revolução de 1789 copiaram da "democracia" ateniense, que tinha uma espécie de "assembleia popular", o chamado "Boulé", com 500 participantes eleitos pelos vários "demoi" ou clãs). Napoleão enviou seu irmão Luciano Bonaparte (1775-1840), para que colocasse ordem nessa tumultuada assembleia [cf. Vélez, 2004: 15-90]. Diante da balbúrdia que certamente degeneraria em anarquia, Napoleão mandou o exército entrar no recinto parlamentar, com a ordem de prender os dissidentes e, rapidinho, colocou ordem na sala, obrigando o Conselho dos 500 a acatar as ordens do primeiro cônsul [cf. Thiers, 1845, I: 426]. Uma cena explícita do que Oliveira Vianna (1883-1951) denominava de "autoritarismo instrumental" [cf. Vélez, 1997: 181-187].

Em face da intervenção em solo afegão que já durava 20 longos anos, os centos de "experts" do governo americano reuniram-se e bateram cabeça, não tendo encontrado uma solução palatável. A respeito, escreve Kissinger: "O que se negligenciou foi uma alternativa concebível, combinando objetivos alcançáveis. A contrainsurgência poderia ter se reduzido à contenção, e não à destruição, do Taleban. E o curso político-diplomático poderia ter explorado um dos aspectos especiais da realidade afegã: o fato de os vizinhos do país – mesmo quando adversários uns dos outros e, ocasionalmente, dos EUA – se sentirem ameaçados pelo potencial terrorista do Afeganistão. Teria sido possível coordenar alguns esforços comuns de contrainsurgência? É verdade que Índia, China, Rússia e Paquistão costumam ter interesses divergentes. Uma diplomacia criativa poderia ter destilado medidas comuns para superar o terrorismo no Afeganistão. Essa estratégia é a forma como o Reino Unido defendeu as abordagens territoriais à Índia em todo o Oriente Médio por um século, sem bases permanentes, mas com prontidão constante para defender seus interesses, junto com apoiadores regionais *ad hoc*. Mas essa alternativa nunca foi explorada. Depois de fazer campanha contra a guerra, os presidentes Donald Trump e Joe Biden empreenderam negociações de paz com o Taleban, com cuja extirpação os EUA haviam se comprometido, induzindo aliados a ajudá-los, 20 anos atrás. Tudo isso agora culminou no que equivale a uma retirada incondicional dos EUA por parte do governo Biden."

Resumindo: os "experts" tentaram simplificar as coisas numa dialética de "tudo ou nada", de destruição total dos talibãs e instituição de uma democracia "à la" americana no Afeganistão, deixando de lado uma saída mais palatável: buscar um consenso diplomático entre os aliados americanos e os vizinhos do Afeganistão (como a China), que centraria esforços numa política de eliminação de riscos de insurgência, deixando de lado a "conversão" do Afeganistão numa democracia ocidental. Esse pequeno detalhe, a utilização da tradicional diplomacia para frear o terrorismo, foi deixado de lado por Trump e por Biden (como também tinha sido deixado de lado esse detalhe estratégico pelos soviéticos na sua ocupação do Afeganistão no período de 1979-1989), tendo desagradado a amigos e inimigos.

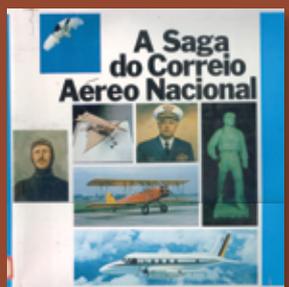
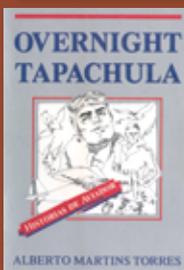
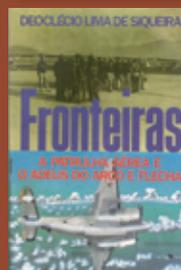
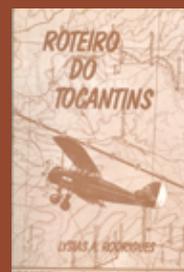
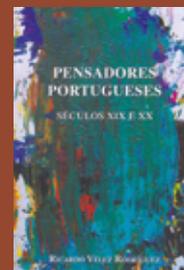
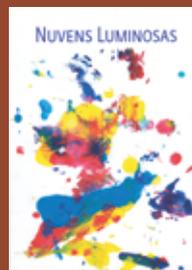
Recordemos, para terminar, que em algum momento – durante os 20 anos de guerra no Afeganistão, os americanos chegaram a pensar numa saída negociada, como a que o presidente Alvaro Uribe Vélez tinha costurado com as FARC, na Colômbia, entre 2002 e 2007) [cf. Vélez, 2010], mantendo controlados os mais exaltados talibãs mediante intervenções certeiras e pontuais. Os americanos se louvaram da experiência do exército colombiano na guerra em vales profundos contra forças guerrilheiras, com a utilização da estrela em bombardeios rápidos: o avião Tucano B-29, que a Embraer fabricava na Flórida [cf. Defesnet, 2015]. A solução negociada, no entanto, foi esquecida e passou a prelecer a estratégia do "tudo ou nada" que conduziu à atabalhoada saída do Afeganistão das forças americanas ■

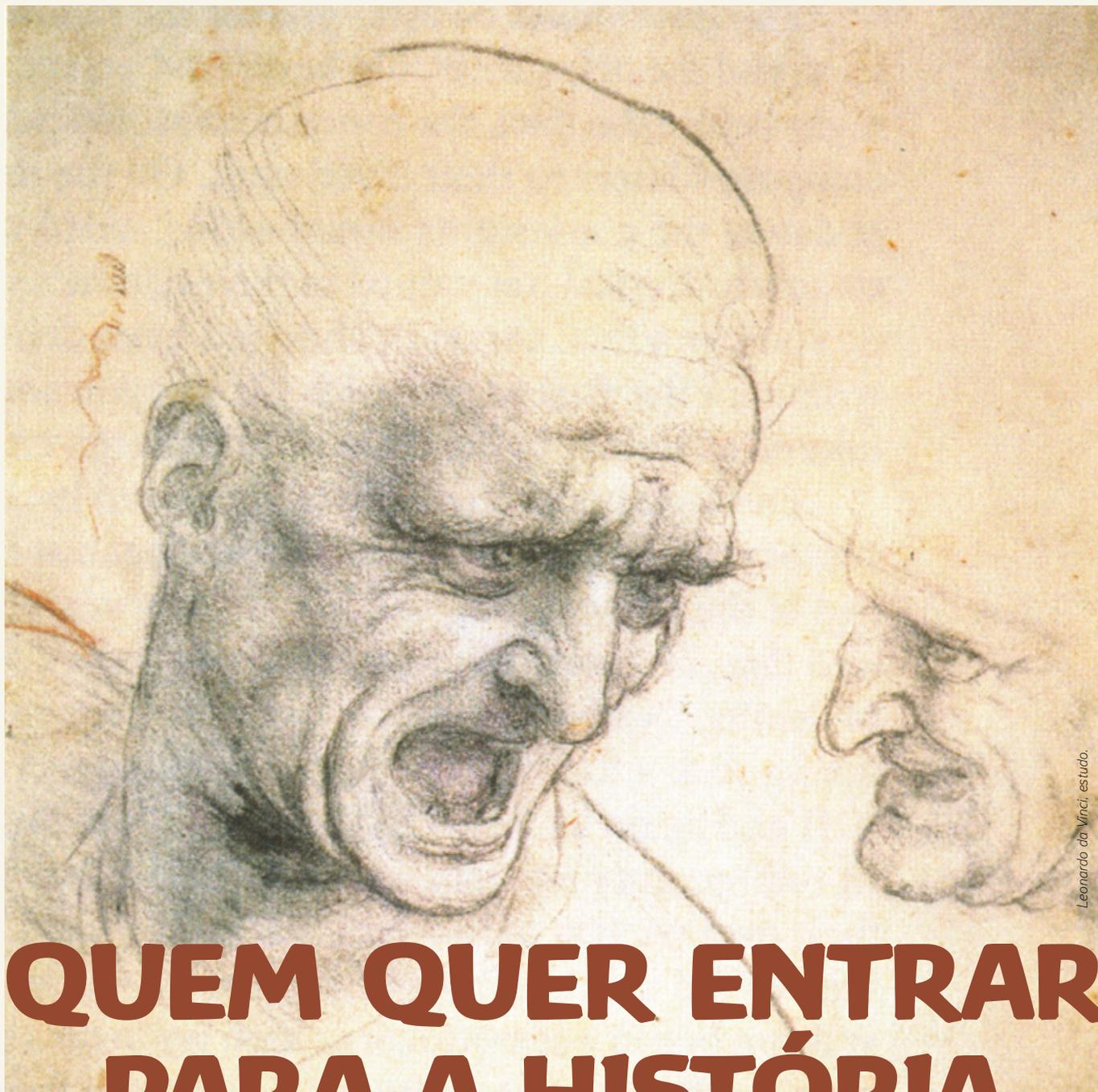
Editora Revista Aeronáutica

Um grande marco na história da editoria do CAER foi a criação da Editora Revista Aeronáutica, fundada há mais de 36 anos. Livros, ensaios e a própria “Revista Aeronáutica” integraram e hoje fazem parte do acervo editorial do Clube, com ampla diversidade de no âmbito aeronáutico e filosófico.

Diversos livros foram editados pela Editora Revista Aeronáutica. Dois deles se esgotaram na época em que foram publicados: “Aviação Militar Brasileira 1916-1984”, do autor Francisco Cândido Pereira Netto; e “Caminhada com Eduardo Gomes”, de autoria do Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira.

A Editora Revista Aeronáutica, registrada na Biblioteca Nacional em meados de 1980, permaneceu ativa, mas teve uma pausa na editoração de livros, retornando em 2019, com o lançamento do livro “Pensadores Portugueses – Séculos XIX e XX”, de autoria do ensaísta, teólogo e filósofo Ricardo Vélez Rodríguez, ex-ministro da Educação. A proposta é oferecer aos associados conteúdo qualificado que reflete o pensamento aeronáutico e brasileiro a partir de uma perspectiva filosófica, envolvendo diversos aspectos: político, econômico, cultural e social.





Leonardo da Vinci, estudo.

QUEM QUER ENTRAR PARA A HISTÓRIA

Hélio Carvalho Perez

Cel Av

perezhelio7@gmail.com

Em 25 de agosto de 1961, Jânio Quadros, que fora eleito presidente, com extravagantes, para aquela época, 10 milhões de votos, renunciou, esperando voltar nos braços do povo. Não voltou nos braços do povo. Tentou assumir o seu vice-presidente, João Goulart (Jango). Poder moderador da época, as Forças Armadas não aceitavam a posse de Goulart por causa de suas ligações comunistas. Depois de idas e vindas, Jango tomou posse no dia 7 de setembro de 1961. Em outubro de 1962, aconteceu a “Revolta dos Sargentos” em Brasília, e logo, logo, foi dominada. Era início

do ano de 1964. O Brasil fervilhava em greves, movimentos de sindicatos, reivindicações, “lockouts”, quartéis em prontidão, as reformas de base, o grupo dos onze, a revolta dos marinheiros no sindicato dos metalúrgicos, o comício de Jango na estação Central do Brasil, em 13 de março, e a reunião de Jango com os sargentos no Automóvel Club, na Cinelândia, em 30 de março. No dia seguinte, 31 de março de 1964, o Brasil parou totalmente. Eu era tenente e servia em Cumbica nessa época. No dia 30 de março, eu estava pernoitando no Calabouço, no Santos-Dumont,

com dois aviões RT-11 Beech do meu esquadrão de Cumbica. No dia seguinte bem cedo, 31 de março, ao chegar na sala de tráfego para fazer o plano de voo e voltar a Cumbica, soubemos que o campo estava fechado por ordens superiores. Era o movimento revolucionário que já tinha começado. Estávamos em duas tripulações, num total de quatro oficiais e dois sargentos. Reunimos os quatro oficiais e confabulávamos sobre o que fazer. Por acaso estávamos perto da ponta da asa do avião presidencial Viscount, que estava fechado e sem ninguém por perto. Era muito cedo e não tinha viva alma ali. Alguém sugeriu decolar na marra. Concluimos que isso não era viável. Estávamos de macacão de voo e com a pistola no cinto, como era de praxe naquela época. Eis que de repente, vem em nossa direção um carro preto, para próximo de nós e do Viscount presidencial, e quem sai do carro preto? Ele, Jango, o presidente da República, mancando de uma perna. Ficamos parados olhando aquela cena inusitada. Nesse momento, alguém do nosso grupo perguntou: – Quem quer entrar para a História? – numa alusão, acredito, de atirar no Jango, ou quem sabe rendê-lo, pois ele estava muito perto de nós. Ninguém respondeu. O Jango entrou no Viscount. Deram partida nas quatro turbinas, taxiou rápido e decolou, não sabemos para onde. Como os nossos aviões estavam presos, sem poder voar, decidimos que as tripulações estavam desfeitas, e que cada um fizesse o que bem entendesse. Tiramos o macacão de voo, colocamos o paisano e cada um seguiu o seu destino. Eu tentei voltar pra Cumbica de ônibus, onde consegui chegar depois de muitas dificuldades, às cinco horas da madrugada do dia seguinte. Estava afobado em chegar a Cumbica, pois sabia que a minha mulher estava sozinha em casa, grávida de seis meses da minha segunda filha, Cintia, e também cuidava da outra filha Simone, que já tinha dois anos. A situação estava se transformando rapidamente. A minha Base de Cumbica fervilhava com todos esses acontecimentos que sacudiam o Brasil. Situada na base, estava a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, que prestava um curso para cerca de 60 capitães, e era um cadinho para todos os gostos. Existiam também duas importantes unidades aéreas, onde, devido à situação daquela época, era preconizada a separação dos sargentos e oficiais. Segundo o meu ponto de vista de hoje, o maior erro dessa época foi a cisão entre oficiais e sargentos, pois os sargentos tinham o apoio aberto do Jango e do Brizola, e eles reivindicavam os cargos eletivos, que eram proibidos pelos regulamentos militares da época. A Base Aérea de Cumbica era a caixa de ressonância da FAB. De um lado, os gregórios, adeptos do getulismo, considerados esquerdistas, chamados também de comunistas, subversivos, ou vermelhinhos; e, do outro lado, os gorilas, que eram aqueles que se opunham aos gregórios, ao comunismo, e eram considerados conservadores e direitistas. E, finalmente, eu acredito, o grupo bem maior, que eram os neutros, nem comunistas nem direitistas. A cada greve em São Paulo correspondia uma prontidão nos quartéis, que durava, por vezes, três dias, como podia durar um só dia. Durante as prontidões, tínhamos de dormir isolados nas seções

de trabalho, armados e prontos para o que desse e viesse. Nessas prontidões não podia entrar ou sair da base. Nem dormir nas suas casas, aqueles que moravam na vila residencial, que era dentro da base. Era um inferno para todos. Após o dia 31 de março, e antes da fuga de Jango para o Uruguai, o seu cunhado Brizola, através da rádio da legalidade em Porto Alegre, incitava todo o país para que os sargentos matassem os oficiais das bases aéreas e dos quartéis, se revoltando assim contra o “golpe” de 31 de março. A cada dia que passava a “coisa” ia ficando mais preta. Comentava-se em Cumbica: - Hoje levaram o sargento fulano, e também levaram o oficial sicrano. Éramos totalmente surpreendidos com essas ações. O coronel comandante da base sumiu. De repente apareceu um novo coronel que assumiu na marra a função de comandante da base. Aqueles que tinham contas a ajustar, ficavam preocupados em serem os próximos a serem levados. Os neutros e os gorilas certamente não tinham esse medo. Uma ala do cassino de oficiais de Cumbica teve os seus quartos lacrados com oficiais de outras unidades presos. Esteve ali um brigadeiro do ar, ex-comandante do Parque de Material de São Paulo (Marte), o ex-comandante do então Destacamento de Base Aérea de Campo Grande (Mato Grosso), e mais alguns oficiais considerados subversivos, todos pertencentes à Quarta Zona Aérea. Nos dois esquadrões de voo, de Cumbica, no meio do hangar, tiraram os aviões e colocaram beliches onde dormiam amontoados, os sargentos, cabos e soldados. Esses militares não portavam armas, somente os oficiais as usavam. Essa generalização contra os sargentos eu acho que foi o pior erro cometido, pois a grande maioria não era nem de gorilas nem de comunistas nem de subversivos. Por causa de uns poucos, todos os sargentos foram prejudicados. Aprendamos para o futuro, em vez de afastá-los num momento de conflito, ou de risco, chamem os bons para perto de si, e afastem os perigosos. Isso não foi feito, infelizmente. Erramos feio em fazer o contrário disso. Dez anos depois, eu estava conversando sobre esses fatos, com um excelente mecânico japonês do então B-25, que dormiu nesses beliches, e ele me disse que os sargentos tinham medo dos oficiais que andavam armados, até com metralhadoras, e eles desarmados e dormindo nesses beliches no meio do hangar, tinham medo do que poderia acontecer com eles. Por causa disso, muitos portavam uma arma branca escondida para se defenderem. Vejam a que ponto chegou a situação! Cisão total entre companheiros que se preciso fosse, sem nenhuma dúvida, dariam juntos, suas vidas pela mãe pátria. E muitos caíram com seus aviões, com esse sentimento de dever dessas equipagens. Realmente foram dias muito difíceis, para ambos os lados. Numa guerra regular, a gente sabe quem é o inimigo; nesse tipo de guerra civil, a gente não enxerga o inimigo, não sabe se aquele que está ao teu lado é amigo ou inimigo. Essa dúvida era muito ruim e perigosa. E mais triste ainda, por ser uma luta entre irmãos. Isso doía a todos indistintamente. Esse foi o início da guerra que eclodiu no dia 31 de março de 1964, da qual eu fui testemunha ocular. Desejo que aqueles tempos, não voltem nunca mais! ■

A ORIGEM DO DISTINTIVO DE INTENDÊNCIA PARA O CADETE DA AFA

ANTONIO CELENTE VIDEIRA

Cel Int

Membro do Corpo Docente da ESG e Membro da Academia Brasileira de Defesa (ABD)

acelente@gmail.com

Era o ano de 1987, mas tudo começara em 1986. O desligamento do voo deixava o jovem cadete confuso e perdido quanto ao seu futuro. Isso, pressentíamos, sobejamente, quando éramos procurados pelos mesmos, na então Chefia de Instrução de Intendência (Curso de Intendência). Nossa reflexão sobre a maneira como acordar um jovem de 20 anos para uma carreira que fornecesse satisfação e vibração era imperativa, na busca da mudança de seu estado psicológico.

Foi aí que, depois de muito avaliar aquele cenário, optamos por criar o Estágio de Intendência Operacional (EIO). Evidentemente que uma análise do mundo e do Brasil nos anos 80 e das décadas que se sequenciariam seriam primordiais para o cadete enxergar quão profunda passaria a ser a gestão dali para frente.

No campo político, vivíamos os momentos das “Diretas Já” e da Constituinte, para a aprovação da Carta Magna de 1988, a dita Constituição cidadã. Na economia, era a vez da reforma monetária, com o lançamento de diversos planos, como por exemplo, os planos Cruzado, Bresser e Verão, culminando com o Plano Real. Na área militar, a indústria de defesa tinha seu apogeu nos anos 80, em consequência do sucesso dos governos militares, no período do “Milagre Brasileiro”. Surgia, nessa época, o Programa de Propulsão Nuclear da Marinha, a construção do submarino classe Tupi, a aquisição de aviões de caça supersônicos Mirage I e F-5, o Tiger II. Na EMBRAER, produziu-se, sob licença da AERMACCHI italiana, um avião a jato, para treinamento avançado de pilotos, o Xavante. Nesse período, a FAB ainda concebeu e iniciou a implantação do Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Em seguida, mais

uma vez, a mesma empresa EMBRAER desenvolveu o protótipo e fabricou a aeronave de treinamento básico turboélice Tucano T-27, para atingir o estabelecimento de parceria com a Itália, visando desenvolver o caça subsônico AMX. Por outro lado, a AVIBRAS confeccionou o míssil ar-ar Piranha, e a ENGESA manufactureou o veículo blindado de reconhecimento Cascavel, somado ao de transporte Urutu. Enfim, uma constelação de equipamentos, com tecnologia sensível, nascendo e se incorporando ao acervo das Forças Armadas.

A Força Aérea Brasileira, nos anos 80, confirma, também, o Quadro de Intendência como responsável pela gestão do material técnico, utilizado no Sistema de Material Aeroespacial, como no Sistema de Eletrônica e Proteção ao Voo, além das atividades clássicas, como Finanças, Licitações e Contratos, Subsistência e Almoxarifado, Registro e Reembolsável, tradicionalmente de sua incumbência. Era o novo compromisso da Intendência com o binômio homem x equipamento. Isso levou a uma reestruturação do currículo do cadete intendente, a partir de 1985. Com essa moderna paisagem funcional, tornava-se fácil inocular outro olhar no jovem cadete, mostrando o que o esperava nas diversas unidades militares. Afora isso, surgia o microcomputador, que em rede, revolucionaria totalmente a administração e a governança no país e no mundo. Os controles dos bens materiais, financeiros e humanos passariam a ser informatizados, sob a égide da tecnologia da informação (TI).

Desta forma, tornava-se mais fácil para os oficiais instrutores do Curso de Formação de Oficiais Intendentes (CFOINT) convencerem seus alunos para o exercício das funções gerenciais,



Foto: Ten Inforzatio/FAB

evocando nova narrativa, estimulando-os ao estudo e à pesquisa, pois iriam ingressar, como tenentes, em uma era de transformação. A esses oficiais que nos ladearam na AFA, de 1985 a 1988, nesse mister, somos-lhes grato, e os nomearemos no final desta lavra como registro histórico.

Nesse contexto, desenhamos a grade curricular do Estágio de Intendência Operacional (EIO), para aprofundar o distintivo de cadete de intendência àqueles jovens, pela conquista do primeiro patamar do profissional de intendência. As disciplinas que compunham esse currículo eram as seguintes:

- **Administração Militar**

Baseava-se na exposição das boas práticas administrativas no âmbito militar, em especial na Força Aérea, elencando os regulamentos norteadores do gerenciamento. O fulcro dessa instrução marcava o entendimento do antigo Regulamento de Administração da Aeronáutica (RADA), aprovado pelo Decreto nº 31.402, de 8 de setembro de 1952. Concluía esse trabalho acadêmico aplicando um estudo de caso real, em que a legislação pertinente da época fora adotada.

- **História do Serviço de Intendência**

Consistia em apresentar a importância do apoio ao longo da história das guerras. Mostrava quão relevante era o assessor dos generais da Antiguidade, cujos aconselhamentos logísticos interpunham no curso das batalhas. Concluía aquela disciplina apresentando a origem do então Serviço de Fazenda da Aeronáutica, revelando seus precursores e as conquistas realizadas em prol da grandiosidade da Força Aérea Brasileira.

- **Logística**

Fundamentava-se nos conceitos de logística militar consagrados pelo então Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), e ministrados na Escola Superior de Guerra (ESG) e na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR). O último tópico dessa disciplina resumia-se no entendimento dos procedimentos adotados pelo Escalão Móvel de Apoio (EMA), com sua estrutura funcional. Ofertava-se ao cadete, que iniciava no estudo da administração da aeronáutica, os métodos da cadeia logística na FAB em caso de guerra, sem perder de vista o princípio da mobilidade, característica da Força Aérea.

- **Intendência em Campanha**

Apresentava a doutrina para procedimentos de Intendência no campo de refrega, tanto nas montagens como desmontagens de acampamentos, incluindo aí práticas de destruição de gêneros e equipamentos, em casos de evacuações inusitadas, diante de um ataque do inimigo. Fazia ainda a análise do espaço e do terreno, com identificação dos meios ofertados pela natureza para uma melhor adequação de equipamentos empregados nas campanhas, como purificador de água, lavanderia e cozinha operacional. Filmes também eram exibidos, em especial os relativos ao Serviço de Apoio Americano na Segunda Guerra Mundial.

- **Manobra de Suporte às Operações Militares**

Prática do conhecimento adquirido nas aulas de intendência em campanha. Isso ocorria quando os cadetes do primeiro ano eram submetidos ao Estágio de Instrução Básica Militar (EIBM), em que uma grande manobra era aplicada à turma. Aí o terceiro ano de Intendência, simultaneamente, vivenciava a operacionalidade da Unidade Celular de Intendência (UCI), com montagem de barracas de diversas destinações, como por exemplo, para alojamento, rancho, comando e cassino. Também incluía a instalação de estrutura para banhos coletivos, originária de uma base hidráulica bem posicionada no terreno. O planejamento era estimulado pelo cálculo de víveres destinados à alimentação diária da tropa, a partir do rancho da AFA. No que tange ao manejo de dinheiro, adotava-se a contabilização do suprimento de fundos objetivando as pequenas despesas. Enfim, era a simulação de práticas administrativas em plena zona de conflito.

- **Ressuprimento Aéreo**

Nessa instrução, a AFA contava com o apoio do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS), o conhecido PARASAR. Situava-se como último patamar da instrução, com a participação de oficiais e graduados do efetivo daquela unidade. Fundamentava-se na identificação de paraquedas de lançamento de carga, na liberação da mesma da aeronave em voo e no seu recolhimento no campo de lançamento. O cadete tomava ciência dos cuidados adotados na montagem por tipos de fardos, bem como na prevenção e segurança da aeronave nessa missão. Essa era a última disciplina ministrada, pois o EIO se coroava com a instrução aeroterrestre para o cadete intendente do terceiro ano, enquanto o EIBM se encerrava com o salto individual de paraquedas para o cadete do primeiro ano.

Tão logo o término de ambos os estágios, na semana subsequente, havia a brevetação do distintivo de intendência, com solenidade alusiva àquela conquista. Simbolizava, portanto, o batismo de fogo submetido àqueles jovens que iniciavam nas missões de apoio. Essa honraria perdura desde 1987, e caracteriza a bravura e predisposição daqueles que iriam engrandecer a intendência da aeronáutica. É o galardão calcado em um passado de veteranos que se propuseram a deixar algo tangível, o distintivo, como símbolo daquilo que fora intangível, o Estágio de Intendência Operacional (EIO).

Oficiais que participaram da formação dos oficiais intendentess no período de 1985 a 1988:

Cel Modesto Donatini Dias da Cruz, Cel Darcio Jesuino Barbado, Cel Manoel Gomes de Araújo, Cel Jorge Aluizio Marinony Fernandes, Cel Jefferson Gomes Batalha, Cel Eliezer dos Santos Escobar, Cel José Newton de Almeida, Cel Roberto Lazzarotti, Cel Sinay Pires Vargas Filho, Cel José Stéfano Ferrarezi, Cel Luiz Eduardo do Amaral de Menezes, Cel Walter Miglorancia Filho, Cel João Bosco de Salles, Cel Milton Rios, Cel Luiz Carlos D'agostino ■

PAULO FREIRE E A RUÍNA DA EDUCAÇÃO

Percival Puggina

Membro da Academia Riograndense de Letras e arquiteto

puggina@puggina.org

Tenho mencionado repetidas vezes em artigos, vídeos e palestras que, enquanto conservadores e liberais estão sempre dispersos e atomizados nacional e internacionalmente, os marxistas, comunistas, fabianos *et alii* formam e dispõem de uma quase secular rede de mútuo socorro em suas múltiplas organizações. O efeito disso se faz sentir ante qualquer necessidade em vários níveis da comunicação, da política dos povos e da política internacional, da cultura e das igrejas. Paulo Freire foi mercadoria bem iluminada nas vitrinas desses poderosos organismos.

Sua fama foi erguida sobre dois fundamentos: o livro “A Pedagogia do Oprimido” (1968) e a anterior experiência de Angicos (pequeno município potiguar), onde, com grande repercussão internacional, alfabetizou 300 pessoas em 40 horas (1963). Se você chutar uma pedra perto de um curso de pedagogia no Brasil, salta debaixo dela uma tese sobre Paulo Freire. Recentemente li uma. O texto revela o pouco interesse do mestrando pela alfabetização e o encanto que lhe suscitou a missão politizadora da educação. O paraíso desceria à Terra porque a consciência daria forma à utopia.

Isso acontece na história dos povos. A “natureza” provê às sociedades indivíduos propensos às hecatombes, sempre com motivações palavrosas, aparentemente nobres. Tal é o trabalho de Freire e seus seguidores, muitos dos quais agem movidos pelo mimetismo comum no nosso meio acadêmico, sem uma real compreensão daquilo que fazem.

A geração de Paulo Freire é muito próxima à minha. Ele tinha 23 anos mais do que eu. Li a “Pedagogia do Oprimido” com 25 anos, e minha primeira constatação foi a de que se tratava de um livro muito mal escrito. A segunda: era um dos mais políticos que já lera. Voltando a ele, quase meio século mais tarde, para escrever um capítulo do livro “Desconstruindo Paulo Freire”, organizado pelo historiador Thomas Giulliano, confirmei inteiramente os dois conceitos então emitidos.

Parcela significativa da minha geração, politizada e ideologizada até a raiz dos cabelos por outras influências que não as suas, quando chegou às cátedras passou a fritar o cérebro dos alunos em banha marxista. Foram esses professores, cujos mestres não eram ainda freireanos e, por isso aprenderam um pouco mais, que deram eco a Paulo Freire. Multidões abandonaram os

conteúdos e partiram para a militância. Construíram a ignorância dos alunos, mas conseguiram seus objetivos políticos. Mentiram sobre história, abandonaram os clássicos, optaram pelas piores vertentes do pensamento e produziram uma geração onde só evoluíram aqueles que, voluntariamente, chutaram o balde e trataram de avançar por conta própria.

Hoje, essa orientação pedagógica cobra das novas gerações um preço descomunal. Muitos carregam o ônus da ignorância preservada, do talento contido na fonte e da futura mediocridade. Os números brasileiros do Pisa, entre 80 países, colocam-nos em lugares que variam entre 58º e 74º. Dois terços sabem menos do que o básico em matemática.

Nenhum desenvolvimento social sustentável pode advir da degradação qualitativa de nossos recursos humanos. Somente o esforço conjunto – de alunos, pais e bons mestres ainda remanescentes, permite a alguns escapar das malhas da mediocridade. E o resultado da “educação politizadora” se representa perfeitamente nos políticos que temos ■



AVIAÇÃO E O MEIO AMBIENTE

UM POLO DE TREINAMENTO AERONÁUTICO EM ARACATI,
NA FOZ DO RIO JAGUARIBE, NUM DOS MAIS BELOS
TRECHOS DO LITORAL CEARENSE:
A PRAIA DE CANOA QUEBRADA.

Felipe Alberto Bastos Siaudzionis

Cel Av

Piloto da Aviação Executiva
felipe.siau@gmail.com



Recentemente manifestei-me sobre a exemplar postura do Brasil em relação ao meio ambiente. É o momento de afirmar que, no Brasil, a aviação continuará se desenvolvendo em um convívio integrado à natureza. Para tal, faz-se mister que desde o início de sua formação e, para os atuais integrantes, durante seu contínuo processo de aprimoramento, o profissional seja e se mantenha inserido em um grupo dotado dessa salutar mentalidade.

Ao iniciar a leitura da obra “O Propósito do século XXI”, de James Martin, deparei-me com o seguinte trecho, ainda no Prefácio: “Há inúmeras maneiras de direcionar os acontecimentos futuros de modo a evitar as catástrofes que espreitam em nosso caminho e a criar oportunidades para um mundo melhor”.

No primeiro parágrafo do Capítulo 1, corretamente intitulado “A geração da transição”, o autor adverte: “No início do século XXI, a humanidade se encontra num curso não sustentável – um curso que, a menos que seja mudado, levará a catástrofes com consequências apavorantes. Ao mesmo tempo, estamos descobrindo novas e formidáveis capacidades que podem levar a uma vida muito excitante e a civilizações gloriosas. Esse pode ser o último século da humanidade, ou pode ser o século em que a civilização parte para um futuro muito mais espetacular. As decisões que levarão a essas conclusões drasticamente diferentes têm que ser tomadas logo. Elas dependem da nossa capacidade de compreender as opções do século XXI, de pensar de modo lógico sobre nosso futuro e de partir coletivamente para ações racionais”.

Com base nos dizeres do escritor, voltemos ao nosso tema e foquemos na aviação, parafraseando a “Cultura SIPAER” – Sistema de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos, no convívio entre homem, meio e máquina. Para facilitar o entendimento, aviação integrada ao meio ambiente.

Um grupo de empreendedores – por natureza, visionários e conscientes de suas responsabilidades com as próximas gerações – do qual me orgulho de fazer parte, idealizou a criação de um grande polo de formação e de aprimoramento aeronáutico na região, aproveitando-se a infraestrutura existente no Aeroporto Regional de Aracati (designativo ICAO: SBAC), repito, já integrada ao meio ambiente, e expandindo-a focado nessa integração.

Inspirou-nos Las Vegas, cidade norte-americana situada no estado de Nevada, em pleno deserto de Mojave; nascida, com o perdão da expressão, “no meio do nada”, tornou-se um centro de entretenimento mundial. Aracati, modéstia à parte, “no centro de tudo”, município localizado numa das mais belas regiões litorâneas do Nordeste do Brasil, quiçá do planeta, possui todos os requisitos necessários para se tornar um centro mundial de formação e de aprimoramento aeronáutico. E, o que é melhor, totalmente integrado ao meio ambiente.

Meteorologia propícia “365 dias por ano”, baixa densidade de tráfego aéreo, região litorânea plana, enfim, um ambiente calmo, seguro, saudável e adequado para a instrução terrestre e aérea de novos pilotos, e teórica e prática de novos integrantes desse fascinante mundo aeronáutico.

Atualmente, a maior parte da formação de profissionais da aviação ocorre em regiões de tráfego aéreo saturado e meteorologia adversa, fato que, incontestavelmente, prejudica o aprendizado, além de tornar o ambiente de instrução, já naturalmente tenso, menos produtivo para o aluno. Acrescente-se ao baixo nível de aprendizagem o elevado potencial de perigo futuro. Tal qual pregamos na aviação militar: “Você luta como treinou”; se o treinamento for deficiente...

Agreguemos ao período de formação (ou ao de aprimoramento) dos profissionais da aviação, os momentos de lazer, também incontestavelmente necessários para tornar o aprendizado mais produtivo. Acessem o “Google Maps”, digitem “Canoa Quebrada”, e apreciem as belas imagens que valerão por milhões de adjetivos. Imaginem-se aprendendo a voar, sentindo-se parte da natureza...

Adequemos as aeronaves de treinamento, obrigatoriamente de tecnologia moderna e propulsadas por combustíveis não poluentes, aos requisitos para realização de “voos panorâmicos” com turistas. Que tal uma “ponte aérea” entre Aracati e Fortaleza, capital do Ceará, num trecho de 150 quilômetros, em um voo visual “500 pés sobre o litoral”? As ideias são muitas; todas factíveis.

O profissional que se formar, ou se aprimorar, integrado à natureza, e todos os que conosco conviverem nesse ambiente, irão respeitá-la por toda a vida.

Finalizo com expressões locais típicas de nossa região: “Peeeeeeense! Tudo de bom!”

E aamos! ■



Luiza Siaudzionis Alvim

O ÍNDIO QUE VIROU SARGENTO DA FAB

Aristeu Teixeira de Mendonça

Cel Av

atm@ajato.com.br

História dos tempos saudosos da nossa Força Aérea, hoje, um tanto quanto diferente. Diferente, não por ela em si, mas pela insensatez de governos que insistem em enfraquecê-la, quiçá alijá-la do contexto nacional. Todos nós da Turma, que chegamos ao final do quarto ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), tivemos o privilégio de conhecer, pessoalmente, o sertanista Orlando Villas Boas e o Parque Leonardo, quando da nossa instrução prática de Sobrevivência na Selva, no Alto Xingu. Foram coisas para nunca esquecer. Depois, já como oficial, tive a oportunidade de retornar, por várias vezes, a esse maravilhoso local. Uma delas, com o nosso amigo Saldanha (65-337), no dia 30 de dezembro de 1984, às vésperas do Ano Novo, quando ninguém, devido à proximidade desse período de Festas, quis efetuar esta missão considerada “boca porquíssima”, lá para o meio do mato. Eu e o Saldanha nunca fomos de negar voo, e para lá fomos nós, e lá vibramos e rememoramos o nosso tempo de cadetes, bem como a personalidade marcante de Orlando Villas Boas. (Rocival)

Era uma vez uma grande lagoa que se chamava Ipavú, com águas calmas que espelhavam o azul do céu, cercadas pelo arvoredo da floresta nativa. E uma aldeia de índios kamaiurás, onde havia um gavião preso numa gaiola feita de troncos de palmeira e várias casas de palha com formato cilíndrico cortadas ao meio longitudinalmente, onde moravam muitas famílias. E um “capitão” de nome Tacumã.

Era uma vez um Parque Nacional no Xingu, onde existiam muitas tribos de índios, os trumais, os cajabis, os aurás, os tchicãos, os iualapitis. E, na sede do parque, que se chamava Posto Capitão Vasconcelos, um chefe de nome Orlando, que era irmão do Cláudio, que era irmão do Leonardo. O trio era conhecido como os irmãos Villas Boas. Não carece falar muito deles. Todo mundo já sabe quem eles eram. Quando o Leonardo morreu, o posto passou a se chamar Posto Leonardo. E, então, quando a gente pousava lá, não sabia se estava chegando no Posto Cap Vasconcelos ou no Posto Leonardo. Assim, para não errar muito na escolha, cada piloto chamava do seu jeito.

Era uma vez um destacamento da FAB, lá no Xingu, próximo ao parque e a alguns quilômetros ao sul das corredeiras do Rio Culuene, o Morená, onde, segundo os índios, o mundo começou!

E, no Xingu, como dizíamos nós, ou Jacaré, como falava o Orlando, um cozinheiro, o TM Nízio, especialista em tucunarés, piraras, jaús, além de churrasco dos bois do destacamento.

Era uma vez a Fazenda Bananeiras, no município de Olímpia (SP), cujo dono era um “cabra” alegre e “gozador”, o Darcy da Rocha Campos, ex-piloto da FAB na Itália durante a guerra; sobreviveu pilotando um frágil e desprotegido teco-teco, fazendo observação aérea para a FEB e orientando os tiros da artilharia. E tinha um cartório de paz e um juiz de direito. Eis aí os personagens e o cenário deste “causo”. Só faltou o Teuê!

Era uma vez um indiozinho que nasceu na aldeia do Tacumã, nas margens do Ipavú, dentro do Parque do Orlando, no Xingu. Seu nome era Teuê. O Teuê foi crescendo, crescendo, nadando na lagoa e pescando os seus peixinhos a flechadas. Um dia o Teuê foi dar com os seus costados lá no Jacaré. Foi ficando, foi ficando e acabou por aprender a cozinhar como só o Nízio sabia! Certa vez, como estava faltando gente na cozinha do Destacamento de Xavantina, também da FAB, lá foi o Teuê reforçar o time. E lá foi ficando, foi ficando. Aproveitou e entrou para o grupo escolar. Aprendeu a ler e a escrever (é incrível, mas naqueles tempos, o grupo escolar até ensinava a criança a ler e escrever. É verdade, podem crer! Bons tempos aqueles!). E, também, a tabuada, história, geografia... Voltou para o Jacaré, e foi crescendo, crescendo, até que um dia alguém teve a ideia:

– Vamos levar um papo com o Orlando e pedir a emancipação desse curumim, pois ele já está completamente aculturado.

E o Orlando, caboclo matreiro, respondeu:

– Tudo bem, só depende da FUNAI autorizar.

Bem, se é só isso que falta vamos oficiar a FUNAI. E a resposta veio logo, “curta e grossa”, e não se fez esperar: não era possível a emancipação, porque existia um “projeto de lei” que proibia (veja só, um projeto de lei). E agora? Agora? Pernoitando na Fazenda Bananeiras do Darcy, o “cabra” alegre e gozador que havia escapado dos alemães durante a guerra, deu rapidamente a resposta:

– Ora, vamos registrá-lo como tendo nascido aqui na fazenda.

– Elementar, meu caro Watson – diria Sherlock Holmes.

E, assim, lá se foi a turma de quatro ou cinco para o cartório fazer o registro. O escrivão, sentado no seu “trono de armas”, ou melhor, de caneta na mão, começou a anotar:

– Nome da criança?

– Teuê Kamaiurá Cardamone – (nunca entendi porque o Teuê queria ser um Cardamone).

O escrivão olhou meio surpreso com o nome escolhido:

– Nome do pai e da mãe?

– José Kamaiurá e Maria Kamaiurá.

O escrivão começou a ficar meio “cabreiro”.

– Local do nascimento?

– Fazenda Bananeiras, município de Olímpia (SP).

– Dia?

Aí se armou o “barraco”, pois uns queriam 20 de janeiro (dia da criação do Ministério da Aeronáutica) e, outros, 23 de outubro (Dia do Aviador).

– Três de junho – dizia eu – (afinal esse era o dia do meu aniversário).

E todos, ao mesmo tempo, declinavam outras datas. O escrivão, perdendo as estribeiras, levanta-se e diz:

– Índio eu não registro sem a autorização do juiz.

Darcy conhecia o juiz. Tinha comido muito churrasco de ovelha lá na fazenda (o Darcy fazia churrasco de ovelha todos os dias. Ele tinha decidido acabar com o rebanho de ovelhas à custa dos seus convidados para um churrasco...). Só que o juiz se mudara naquela semana. Resolvemos falar com o substituto dele. O substituto, um juiz novinho que estava hospedado num hotel, almoçava tranquilamente quando lá chegou a “tropa” toda e “se convidou” a se sentar à mesa com ele, logo após sermos “apresentados” como membros da comissão de “boas-vindas” pelo Darcy. Logo se armou uma tremenda confusão. Todos falavam ao mesmo tempo, enquanto o Darcy empurrava para o coitado do juiz um documento urgente para ele assinar, dando autorização para o registro de uma criança nascida na fazenda. Coisinha à toa, sem importância e, claro, convidando-o para um churrasquinho na fazenda (quando mais uma ovelhinha ia virar um assado). O jovem juiz, atordoado, louco para se livrar daquele bando barulhento e poder terminar o seu almoço sossegado, acabou por assinar o papel. E assim surgiu o cidadão Teuê Kamaiurá Cardamone, futuro soldado da FAB!

Certo dia o Teuê apareceu fardado na aldeia do Tacumã, nas margens do Ipavú, no Parque do Orlando, para visitar os seus pais. E, a partir dessa visita, toda a “indiada” queria ser também soldado da FAB. Foi o diabo! Mais tarde, o Teuê prestou concurso para taifeiro cozinheiro e passou em primeiro lugar dentre todos os candidatos, sendo designado para Xavantina. Lá se casou com uma caboclinha da terra, comprou casa, carro e teve um filho, que, anos mais tarde, eu soube ser soldado servindo no SRPV-4. O Orlando “virou onça” quando soube da história. Mas sei que de onde ele está agora, junto a Tupã, está dando mais um daqueles seus sorrisos marotos e já nos perdoou. O Teuê agora é sargento da FAB.

Que bom se todos os índios pudessem ter oportunidades como essa, ao invés de, muito frequentemente, serem apenas “moeda de troca” entre políticos inescrupulosos, ONG’s suspeitas, falsos missionários, artistas se autopromovendo e tudo o mais! ■





O INESQUECÍVEL SETE DE SETEMBRO

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

hugobmacedo6716@outlook.com.br

Tive a honra e o privilégio de comandar o 2º/8º GAv, um Esquadrão guerreiro, que tinha a figura do índio Poti como símbolo. Os dois anos de comando – 1981 e 1982 – foram coroados por momentos de realizações e alegrias. Dentre eles gostaria de ressaltar um que foi muito significativo e que merece ser citado. Foi o desfile aéreo de Sete de Setembro.

Tínhamos como missão, além da Busca e Salvamento, a Ligação, o Reconhecimento e o Ataque. O Esquadrão era dotado de três capitães aviadores, vinte e nove tenentes aviadores, um tenente de armamento, um tenente médico e um tenente de suprimento técnico, além de centenas de graduados, cabos e soldados. Ocupávamos dois hangares na Base Aérea de Recife (BARF). Dispúnhamos de seis helicópteros UH-1H, armados com foguetes e metralhadoras, seis L-42 e dois Sêneca.

O 2º/8º GAv era conhecido como Esquadrão Poti, em homenagem a Felipe Camarão, um índio guerreiro que ajudou a expulsar os holandeses de Pernambuco, tendo sido o introdutor da guerra de guerrilha no Brasil. Operávamos noturno com os três tipos de aeronave e fazíamos emprego de foguetes e tiro no estande de Maxaranguape, em Natal.

O Sete de Setembro se aproximava. O Rivaldo era o A-3 do COMAR II e foi designado para ser o coordenador do desfile. Na oportunidade, conversei bastante com ele a respeito de fazermos um desfile aéreo, sincronizado com o terrestre, e ele perguntou quem participaria do aéreo. Eu disse a ele então que já havia conversado também com os comandantes do 1º/6º GAv, do 2º ETA e com os representantes do Parque de Recife, que eram o Santa Clara (Coringueiro) e o Jansen. Ficou acertado que o 1º/6º GAv abriria o desfile com dois R-130, seguido do 2º ETA com quatro C-95, o Parque Recife com quatro AT-26 e, finalmente, o 2º/8º na formação inédita de um Diamantão, com um Sêneca, liderando quatro L-42 e quatro UH-1H.

Antes mesmo de a proposta ser aceita, iniciamos nosso treinamento. O Sêneca teria de voar com baixíssima velocidade, com meio flap baixado e sem ultrapassar 95 kt. As manobras deveriam ser feitas com movimentos bem suaves e contínuos, pois os L-42, voando ala de ala não tinham motor suficiente para se manter na posição. Foi um voo épico, fantástico, digno do Dia da Pátria.

Apesar da decolagem complicada, era a única forma viável de facilitar uma reunião “rápida”. É importante lembrar que o voo de ala do helicóptero é diferente do avião. O ala, no helicóptero, voa na posição acima do líder, o que complicava bastante. Entretanto a nossa imaginação suplantava todas as dificuldades que poderiam surgir.

Tivemos a oportunidade de realizar três treinamentos, inclusive com procedimentos de descida na ala, simulando IFR. Os pilotos disponíveis para o dia eram o Santa Clara e o Jansen, mas eu gostaria de participar com quatro Xavante. Na ocasião, o Santa Clara, ao saber que tínhamos alguns pilotos que haviam voado Xavante, nos solicitou dois tenentes para equipar os outros dois AT-26. E assim foi feito. Antigamente as coisas eram resolvidas de forma mais simples e sem complicações.

O Dia da Pátria amanheceu chuvoso e nebuloso. O início do desfile estava previsto para as 10h. O coordenador do desfile aéreo era o Rivaldo. Ele estava posicionado no alto de um prédio, da rua, por onde a tropa iria passar, e dispunha de um rádio que mantinha comunicação com todos os aviões.

Iniciei o brifim às 7h e disse que poderíamos ter de realizar um procedimento de descida instrumentos na ala em função das condições meteorológicas, mas que todos estavam capacitados a realizar esse tipo de procedimento, pois já o havíamos treinado, bastava apenas se manterem na ala aem posição. A decolagem estava prevista para as 9h10. Por volta das 8h30, o Rivaldo entrou em contato conosco, informando que o 1º/6º e o 2º ETA haviam cancelado a sua participação em virtude das condições meteorológicas e solicitando a nossa opinião. Decidimos então, eu e o Santa Clara, mantermos a nossa participação no desfile.

Chegada a hora, demos a partida, cheque rádio, e decolamos. Mas nos reunimos mais rápido que nos treinamentos, após realizarmos uma passagem baixa pela pista. O mau tempo persistia. Fomos para o nosso ponto de espera, aguardando a ordem para iniciarmos o desfile. A emoção era grande, a prancheta com o procedimento de descida estava na minha perna. Recebemos, então, a ordem para iniciarmos o deslocamento da nossa passagem, e o fizemos de forma brilhante, um pouquinho mais baixo do que o previsto por causa do teto.

O coordenador do desfile, do alto do prédio, falou alto, claro e em bom tom pelo rádio:

– Que beleza, Esquadrão Poti!

Isso foi muito gratificante para nós. Tudo havia sido cumprido e, o que é mais importante, a forma como ocorreu, em face das condições meteorológicas adversas.

Após, fizemos uma passagem baixa na vila e, outra, sobre 2º/8º GAv. Realizamos o debrifim, ocasião em que disse que estava muito orgulhoso de comandá-los. Em seguida, fomos comemorar a “apoteose” do nosso voo, do Dia da Pátria, no bar do Cassino dos Oficiais.

Foi um dos dias mais felizes que tive no comando do 2º/8º GAv. Reviva o passado grandioso, comemorando o presente exitoso! ■

UM TRÁGICO ACIDENTE AÉREO NA BOLÍVIA

Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto

Prof. Dr. Vitorino Modesto dos Santos

astornetto@yahoo.com.br
vitorinomodesto@gmail.com



Inicialmente cabe dizer que o Dr Vitorino Modesto dos Santos foi colocado como coautor deste texto para prestar uma justa homenagem a este abnegado médico, cuja atuação foi essencial para salvar dez vidas e resguardar o nome do Brasil na Bolívia. Feita esta observação, volto-me para o passado.

Em janeiro de 1976, como major, cheguei à Bolívia para cumprir a dupla missão de instrutor da Academia da Força Aérea Boliviana e chefe dos Postos do Correio Aéreo Nacional (CAN) de La Paz e de Santa Cruz de la Sierra. A Academia da Força Aérea está sediada em Santa Cruz de la Sierra, cidade do interior da Bolívia; e na época contava com três majores estrangeiros como instrutores: eu, um argentino e um norte-americano.

Em outubro de 1976, ocorreu um acidente aéreo em Santa Cruz de la Sierra que atingiu centenas de pessoas. Uma aeronave Boeing 707, cargueira, teve uma pane após a decolagem, bateu primeiro numa escola, onde se encontravam dezenas de alunos; a seguir vitimou várias pessoas que estavam na rua, numa fila para comprar gás; e, finalmente, explodiu no estádio de futebol da cidade, onde se realizava um jogo, com a participação de muitos assistentes. Resultado: mais de uma centena de mortos e outros tantos feridos graves. Naquela época, por ser uma cidade do interior, Santa Cruz de la Sierra dispunha apenas de um único hospital.

No dia seguinte ao do acidente, um C-130 da Força Aérea Argentina levou para Buenos Aires cerca de 90 queimados, todos em estado muito grave. Dois dias depois, pousou em Santa Cruz de la Sierra um avião hospital da Força Aérea dos Estados Unidos, trazendo significativa ajuda para o hospital local. Nenhum socorro imediato ocorreu por parte do Brasil e o nosso país começou a ser atacado de forma depreciativa pela mídia boliviana. Rádios e jornais disseram que o poderoso vizinho nada estava fazendo para ajudar as

vítimas daquele trágico acidente aéreo. Tudo era por mim informado ao adido aeronáutico do Brasil em La Paz, Cel Eli Silveira, um dos mais competentes chefes que tive na minha trajetória pela Força Aérea.

Cinco dias após o acidente, graças à interferência do Cel Eli e ao apoio do chefe do Serviço Médico do Itamaraty, Dr Evane Soares, chegou a Santa Cruz de la Sierra um avião Bandeirante da FAB, trazendo medicamentos e o Dr Vitorino Modesto dos Santos, médico do Hospital das Forças Armadas (HFA), em Brasília. Imediatamente o Dr Vitorino foi comigo ao hospital avaliar a situação dos acidentados e constatou a existência de dez pacientes com queimaduras extensas, necessitando de cuidados por equipes especializadas no tratamento de grandes queimados. Diante da necessidade de preservar aquelas vidas e resgatar o bom nome do Brasil naquela conjuntura, o Dr Vitorino decidiu relatar a situação emergencial à direção do HFA e solicitar a disponibilização de um andar com leitos desocupados naquele hospital para internar os pacientes que seriam transferidos. Fui então com ele para a minha residência, de onde foi contatado por telefone o diretor do HFA, que se prontificou de imediato a receber os acidentados. A seguir, falei com o Cel Eli, dizendo que ele ou eu teria de fazer um contato imediato com o Gabinete do ministro da Aeronáutica, pois o Bandeirante retornaria a Brasília no dia seguinte e poderia levar o queimado que estava em pior situação. Disse também ao adido que, como eu tinha sido ajudante de ordens do ministro Araripe Macedo, conhecia bem o Brig Vespasiano Ramos, chefe do Gabinete do ministro, e tinha a certeza do seu apoio. O Cel Eli autorizou os contatos diretos com o Gabinete do ministro dizendo:

– Trata-se de salvamento de vidas humanas e não podemos perder tempo. Você está em Santa Cruz de la Sierra e deve tomar



Foto: Sgt Johnson

todas as providências necessárias, só peço que me mantenha informado. Vou comunicar ao Estado-Maior da Aeronáutica que o autorizei a estabelecer contatos com o Gabinete do ministro.

Em determinadas situações, os verdadeiros líderes não hesitam em autorizar a quebra de cadeias de comando nem têm suscetibilidades para permitir que os seus comandados façam ligações diretas com altas autoridades. Com a permissão do adido, fiz contato com o chefe do Gabinete do ministro e, em pouco mais de 20 minutos, o ministro Araripe Macedo determinou o apoio aéreo para o traslado dos pacientes.

Voltamos ao hospital e reunimos os familiares dos acidentados para informar que eles poderiam ser internados em um excelente hospital no Brasil – o HFA, onde teriam o tratamento por especialistas em cirurgia plástica, com melhores possibilidades de recuperação das lesões. Embora tendo de viajar desacompanhados, o Dr Vitorino afirmou que cuidaria deles como se fossem seus parentes, e eu prometi que daria a todos constantes notícias do estado de saúde dos seus familiares. Fiquei comovido quando a esposa de um paciente disse que confiava no Brasil e não se perdoaria se o seu marido perdesse aquela oportunidade e viesse a falecer.

Em seguida, fomos novamente para minha residência, onde preparamos nosso relatório detalhado com dados do acidente aéreo e do estado de saúde dos pacientes que deveriam ser transportados para Brasília.

Na manhã seguinte, o paciente mais grave (Dario Viruez, de 15 anos) seguiu para o HFA no Bandeirante, acompanhado pelo Dr Vitorino, que providenciou a internação sob os cuidados da equipe de cirurgia plástica chefiada pelo Dr José Carlos Daher. No mesmo dia, o Dr Vitorino entregou o nosso relatório ao Gabinete do ministro da Aeronáutica, que coordenou o transporte dos demais. Um dia depois, o Dr Vitorino retornou a Santa Cruz de la Sierra em um SA-16 Albatroz do 2º/10º GAv (Esquadrão Pelicano), que transportou os nove pacientes restantes para Brasília. O embarque foi tocante. Os parentes choravam e colocavam as mãos sobre os pacientes, já que não era possível abraçá-los. Naquele momento, partilhei da dor da despedida daqueles feridos, que sofriam no corpo os efeitos de graves queimaduras e, na alma, a tristeza da separação dos seus familiares. Perguntei a mim mesmo se todos voltariam vivos e rezei para que isso acontecesse.

Montei no Posto CAN uma espécie de central de informações. O Dr Vitorino me enviava relatórios periódicos sobre o estado de cada acidentado. Esses relatórios eram transmitidos aos familiares e à Imprensa. Era preciso elevar o nome do Brasil na mídia. O Dr Vitorino teve relevante papel nesses fatos, participou deste objetivo e muito contribuiu para cumprir a nossa promessa de manter os familiares das vítimas constantemente informados.

Infelizmente vários queimados levados para a Argentina faleceram, o que era de se esperar, pois foi conduzido para aquele país um grande número de pacientes, todos em estado muito grave.

Graças ao tratamento médico dispensado pelo HFA, todos os queimados levados para o Brasil se recuperaram. Com eles

de volta a Santa Cruz de la Sierra, mandei celebrar uma missa em ação de graças. Com a catedral lotada pela presença de autoridades locais, parentes e amigos das vítimas e por uma maciça representação da Academia da Força Aérea Boliviana, os dez acidentados entraram sob calorosos aplausos, formando um cortejo comovente. Não consegui conter as lágrimas ao ver aquelas pessoas recuperadas, algumas desfiguradas, com reflexos de queimaduras nas faces e nos braços. Na ocasião, manifestei a Deus a minha gratidão pela cura dos queimados, por ter sido eu um instrumento da providência divina e estar vivendo aquele momento extraordinário.

Como um dos queimados evoluiu com quelóides na face, posteriormente fiz contato telefônico com o Dr Ivo Pitanguy, cirurgião plástico mundialmente conhecido. Identifiquei-me como major da aeronáutica em missão no exterior, falei-lhe do acidente, da importância de elevar o nome do Brasil na Bolívia e do meu interesse em ajudar uma pessoa de poucos recursos financeiros, que muito necessitava melhorar a sua aparência. Depois de examinar as fotos que enviei, o sensível médico prontificou-se a operar gratuitamente o paciente, que viajou para o Rio de Janeiro em avião do CAN, tendo a cirurgia sido realizada com total sucesso. Poderia até afirmar que o Dr Ivo Pitanguy fez um autêntico milagre, propiciando ao paciente uma nova face.

Decorridos 45 anos daquele terrível acidente e revendo o passado, cabe-me renovar os meus agradecimentos ao Dr Vitorino Modesto dos Santos por sua eficiente participação e cooperação nos acontecimentos aqui registrados. Sem isso não teria sido possível a recuperação de dez vítimas daquele acidente e a preservação do prestígio do Brasil na Bolívia.

Finalmente, ressalto a rápida e eficiente atuação do ministro Araripe Macedo, do Brig Vespasiano Ramos e do Cel Eli Silveira nestes episódios. Agradeço também a Deus a feliz oportunidade de ter convivido com esses notáveis oficiais e assimilado suas preciosas lições de vida, que muito contribuíram para o sucesso da minha carreira na nossa querida Força Aérea. Foi uma bela carreira, por permitir que eu vivesse as emoções de um piloto e fosse útil ao próximo e ao nosso país ■



Imagens históricas da FAB



Base Área de Santa Cruz, 1967.
Último voo de F-8 em esquadilha.

Da esquerda para a direita:
Ten Av Carvalho Júnior, Ten Av Danilo,
Ten Av Bhering e Cap Av Pereira.

O LENÇO COLORADO

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

sergio.p.bambini@gmail.com



Valentim Bresolin era meu avô, pai de minha mãe. Nasceu no norte da Itália, um pouco acima de Veneza, na localidade de Cavaso del Tomba, província de Treviso. Não tive a oportunidade de conhecer essa pequena cidade, mas, em visita à Itália, a convite da Força Aérea Italiana, conheci a Base Aérea de Istrana, Treviso, onde está o 51º Stormo, ao qual está subordinado o 103º Grupo, equipado com aeronaves AMX. Também, na mesma localidade está o Parque de Manutenção dessas aeronaves. Nesse dia, fui brindado com uma série de fotos aéreas de Cavaso del Tomba, obtidas por uma aeronave de Reconhecimento AMX, naquela mesma manhã, mostrando-me ângulos jamais vistos pela própria

população ou visitantes. Uma cortesia inesquecível!

Com seus pais, no final do século XIX, o jovem Valentim emigrou para o Brasil e foi parar no Rio Grande do Sul. Casou-se na cidade de Encantado, segundo as histórias familiares. Já casado, foi para o Passo Espumoso, onde adquiriu terras em quantidade considerável, entre os arroios Tigreiro e Mangueirão. Em alqueires ou hectares não sei, mas sempre ouvi que a área era grande, lembrando que terras, naquela época, valiam muito pouco, quase nada. O terreno original do atual cemitério municipal, a área antiga, estava em suas terras e foi doado com a reserva de um pequeno pedaço onde estão os túmulos dele e de outros familiares, entre os quais meus pais.

Valentim Bresolin, que era conhecido pelo apelido carinhoso de Pai Velho, formou e criou uma grande família com a esposa Maria, a Mãe Velha. Pai Velho, enquanto a saúde permitiu, foi agricultor. Plantava trigo e milho. A casa do Pai Velho era a primeira, no lado esquerdo da, hoje, Rua Monsenhor Augusto Rizzi. O portão de entrada, no entanto, era na Rua da Casa Canônica, atual Duque de Caxias. Um terreno grande e sobre o qual uma casa, também, grande e de madeira, foi assentada sobre uma base de alvenaria. Nessa base, um amplo, e fresco porão onde diversas atividades eram desenvolvidas, como carnear porcos, fazer salames, linguiças, copas, que ficavam dependuradas, no teto do porão, por meses, às vezes, anos. Também era um local de repouso nos dias quentes de verão, pois lá sempre era fresquinho. No terreno, uma horta cuidada por minha avó, um galpão para as atividades agrícolas e um local para a aranha, nome local para uma espécie de charrete, e a estrebaria do cavalo. Na parte da frente da casa, uma varanda onde ele lia, diária e religiosamente, seu exemplar do jornal “Correio do Povo” e onde permanecia em suas noites insones, quentes ou frias, maltratado pela asma que o torturava. De minha casa, no outro lado da rua, escutava, nessas ocasiões, sua respiração pesada e sofrida.

Atrás, o terreno ia até o Arroio Tigreiro, sempre limitando com o de Dona Raquel Rotta. Era dividido em duas partes pelo “valo”, um canal, que cruzava toda a cidade até a serraria do Sr. Alexandre Tramontini, que ficava onde a Rua Pedro Bambini encontra a Rua Monsenhor Augusto Rizzi. No terreno, um parreiral com uvas “cor de rosa”, isabel, francesa e “formigueira”, essa, uma uva com grãos pequeninhos e muito ácidos. Havia muitas árvores frutíferas e uma oliveira, que, coitada, não dava azeitonas, talvez por ser a única de Espumoso, mas, que, no entanto, cedia seus galhos mais finos, e cheios de folhas, para as comemorações do Domingo de Ramos.

Pai Velho era dedicado e cioso no cuidado de suas frutas. Para os netos, era uma conquista e uma grande satisfação ganhar de suas mãos, em ocasiões especiais, uma ameixa branca graúda, ou um pêssego de qualidade, ou, ainda, um cacho da uva formigueira. Isso acontecia raramente como, por exemplo, no momento de mostrar a ele o boletim escolar de aprovação e de passagem de ano.

Pai Velho era o italiano mais brasileiro que jamais conheci. Não falava a língua pátria com os netos porque, dizia, estávamos no Brasil e, aqui, fala-se português. Era muito ativo na comunidade, nas Festas da Igreja, na Banda de Música, na parte religiosa. Era assíduo na igreja onde assistia à missa todos os dias. Era amigável do Monsenhor Augusto. Dedicou-se muito na construção dos hospitais, o de madeira e o atual. Trabalhou pela emancipação do município e teve a alegria de vê-la consolidada dois anos antes de sua morte. Foi, pelo que sei, o primeiro representante de Espumoso na Câmara Municipal de Soledade, sede municipal. Para as reuniões, deslocava-se a cavalo, numa jornada de um dia inteiro para vencer os quarenta e dois quilômetros que separavam

o distrito de sua sede. Pagava todas as despesas com seu próprio dinheiro, posto que os Edis, de então, não eram remunerados, apenas prestavam um serviço voluntário.

Pai Velho era Maragato, designação gaúcha dos integrantes do Partido Libertador, liderados, à época, por Raul Pilla. Quando, com suas roupas de montar – belas botas, esporas, bombacha, guaiaca, camisa de mangas longas, pala branco de seda, Pai Velho usava um lenço vermelho no pescoço.

Alberto Feltrin era o filho homem mais velho da Tia Henriqueta Feltrin, irmã do Pai Velho, italiana também. A família toda morava no Mangueirão, uma comunidade rural nas proximidades de Espumoso. Eram agricultores e possuidores de terras que, hoje, dizem ser as mais férteis do município. Alberto era um típico gaúcho e Maragato. Sempre calçava botas e vestia bombacha, camisa de mangas compridas, casaco e, sim, um lenço vermelho no pescoço. Na guaiaca – cinto largo com bolsinhos de couro – dois itens dos quais não se separava: um revólver calibre .38 e uma faca de lâmina longa, quase uma adaga. Estrupulias na juventude, brigas feias com armas brancas, o haviam feito ajustar-se com a justiça, passando alguns anos na cadeia municipal em Soledade. Sua sobriedade, sua maneira arredia de ser e o fato de viver sozinho, conferiam a ele a fama de gaúcho valente. E, por isso, muito respeitado e temido. Em qualquer ambiente que chegasse, sua presença era notada, fazia-se silêncio e, imediatamente, os sussurros começavam.

No ano de 1957, meu avô, Valentim Bresolin, o Pai Velho, faleceu. Um câncer o consumiu durante meses e, finalmente, o levou. Tristeza geral em Espumoso! O sino da igreja anunciou em toques monocórdios, uma batida de cada vez.

No velório, a casa cheia. Meu avô tinha o semblante sereno e tranquilo. A serenidade de quem sempre fez o bem. A tranquilidade do dever cumprido. Monsenhor Augusto – grande amigo, confiante e confessor, consternado pela perda – encomendou o corpo e fez as últimas orações. Fosse em tempos atuais, certamente uma bandeira do Brasil cobriria seu caixão.

Alguém pegou a tampa de madeira e o volume do choro, na sala, aumentou consideravelmente. Soluços, até então contidos, escaparam de várias bocas. No momento em que iam colocá-la, uma voz forte e decidida ecoou pela sala:

– Esperem um pouco. Não coloquem a tampa!

Silêncio total!

Era Alberto Feltrin, que avançou resolutamente em direção ao caixão. O tilintar das esporas chegava a doer nos ouvidos de todos. Olhando para os presentes, Alberto falou alta e pausadamente:

– Meu tio pediu para eu não o deixar ser enterrado sem o lenço colorado. E não será!

Incontinentemente, retirou o lenço vermelho de seu pescoço, desfez o nó, dobrou em dois e o colocou, longitudinalmente, no lado esquerdo do corpo do Pai Velho, o lado do coração.

E o corpo de meu avô, Valentim Bresolin, o Pai Velho de todos os espumosenses, foi enterrado com o lenço colorado ■



COMO SE FAZ UM PILOTO DE CAÇA

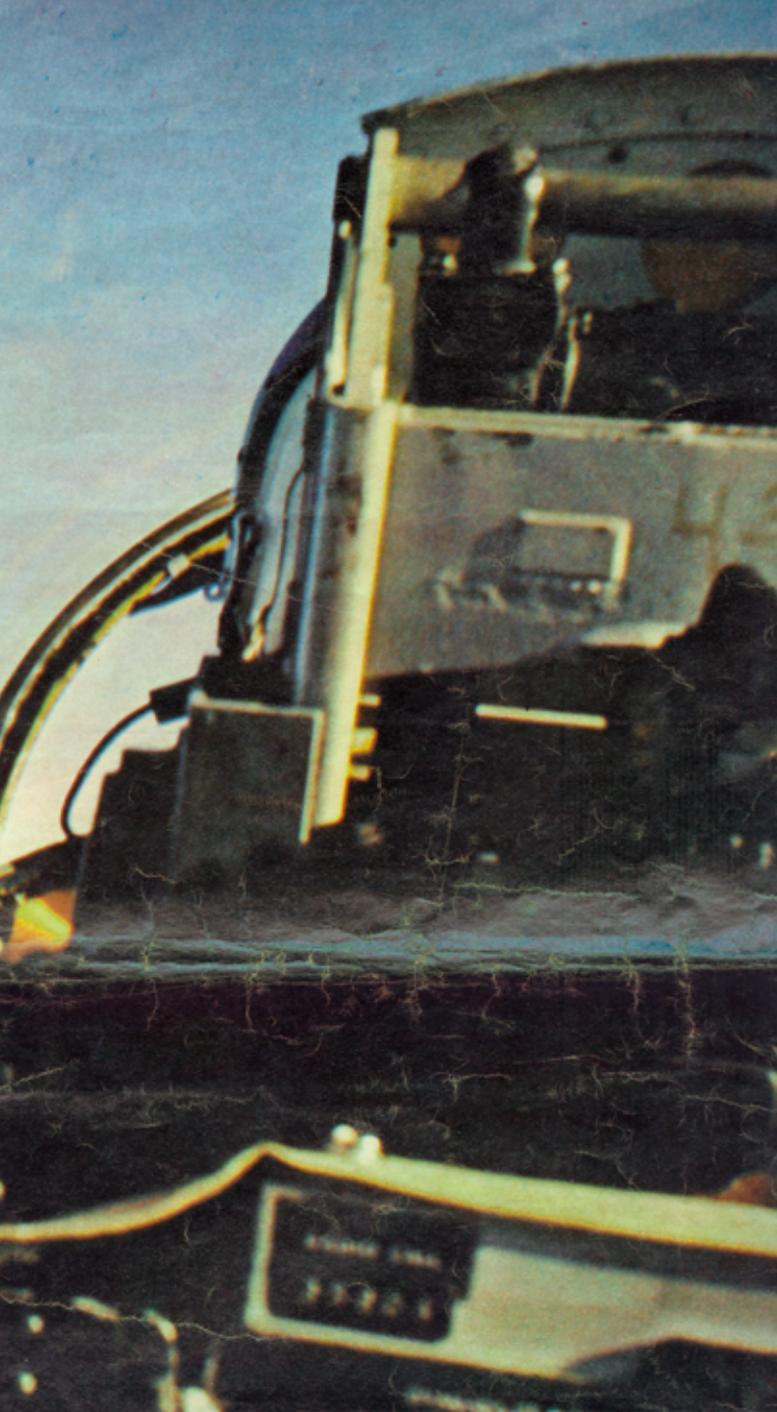
Texto de Ricardo Noblat e fotos de Peter Frey

Revista Manchete

O treinamento de pilotos de caça, em Fortaleza, inclui exaustivos exercícios para o voo em formação, como se vê na foto acima. A boa performance dos alunos nos céus dependerá, em grande parte, da atenção que prestam às aulas teóricas, quando são usados modelos de madeira.

Um curso difícil, que exige homens agressivos e resolutos, prepara jovens brasileiros para a nossa defesa aérea.

Camargo observa atentamente o painel de controle do avião: vôo absolutamente tranquilo. O jato de caça TF-33, a uma velocidade extraordinária, parece imóvel no espaço. Camargo olha as mãos enluvadas, sente o ar inflando sua roupa e comprimindo o abdome, provocando uma leve dor. Mais um quarto de hora e ele iniciará a descida. Levanta a vista novamente para o painel de controle e vê uma pequena luz vermelha perturbando a normalidade da cabine. Em frações de segundo compreende: o avião está pegando fogo.



Base Aérea de Fortaleza, dez horas da manhã, tempo bom, temperatura em elevação. Militares de alta patente, oficiais, instrutores, alunos, acompanham a tragédia do TF-33 e do seu piloto.

O avião deixa um rastro de fumaça. Há perda de rotação e pressão de combustível. Camargo reduz o manete para dar menos combustível. Não adianta continua engrossando o rolo de fumaça que penetra na cabine.

Camargo observa o fogo se alastrando e pequenas explosões de instrumentos. Só há uma coisa a fazer: abandonar o avião que explodirá em segundos. Ele senta-se erecto, puxa os punhos da cadeira, e prepara-se para acionar o gatilho que o lançará ao espaço. Do lado de fora o instrutor acena. Camargo solta as correias e sai da cabine.

— Perfeito. O seguinte.

O aluno Rosalvo aperta o capacete e entra no simulador de vôos. Dentro de pouco tempo seu avião entrará em parafuso perdendo o controle.

Os Futuros pilotos são jovens que se empolgam quando falam de aviões. “Voar pela primeira vez e sentir o caça obedecer às minhas ordens foi uma sensação extraordinária” — disse um deles

É longo e penoso o caminho que percorre um homem em busca da patente de piloto de caça do Brasil. Todos os anos, 5 a 6 mil candidatos se inscrevem no concurso à Escola Preparatória de Cadetes do Ar em Barbacena, Minas Gerais, e disputam 300 vagas. Aprovados no concurso, e também em rigorosos exames médicos e psicológicos, esses homens estudam durante três anos, o que equivale ao curso científico.

Em Natal, Rio Grande do Norte, iniciam verdadeiramente sua formação de pilotos militares. Aprendem a voar e pilotam o *Uirapuru*, avião nacional e o T-37, jato que também é utilizado pela Força Aérea norte-americana. No fim do curso são considerados pilotos militares, mas estão somente no meio do caminho que os levará a Fortaleza, ao Esquadrão de Caça.

De Natal esses homens vão para Pirassununga, em São Paulo, para a Academia da Força Aérea. Metade dos 300 aprovados em Barbacena já ficou pelo meio do caminho barrada por provas de conhecimento, por exames de saúde, testes psicológicos ou observações dos instrutores. São três anos de estudos em Pirassununga, o equivalente ao curso superior. Ao mesmo tempo em que estudam matérias teóricas, eles pilotam jatos T-37 em vôos de manutenção e treinamento. Em março de cada ano, dos 150 que chegaram a Pirassununga apenas 26 ou 30 são aprovados e enviados para Fortaleza, para o curso de deleção de pilotos de caça. Convivi com os 30 alunos deste ano. No cassino, nos jogos, nas brincadeiras, me pareceram homens absolutamente iguais àqueles que foram ficando pelo meio do caminhos. Têm as mesmas aspirações que os outros, as aspirações de um homem da classe média: um bom emprego, mulher, filhos, realização afetiva e profissional.



Os instrutores se reúnem semanalmente para decidir sobre o aproveitamento dos alunos. Deste encontro depende o futuro de muitos pilotos.

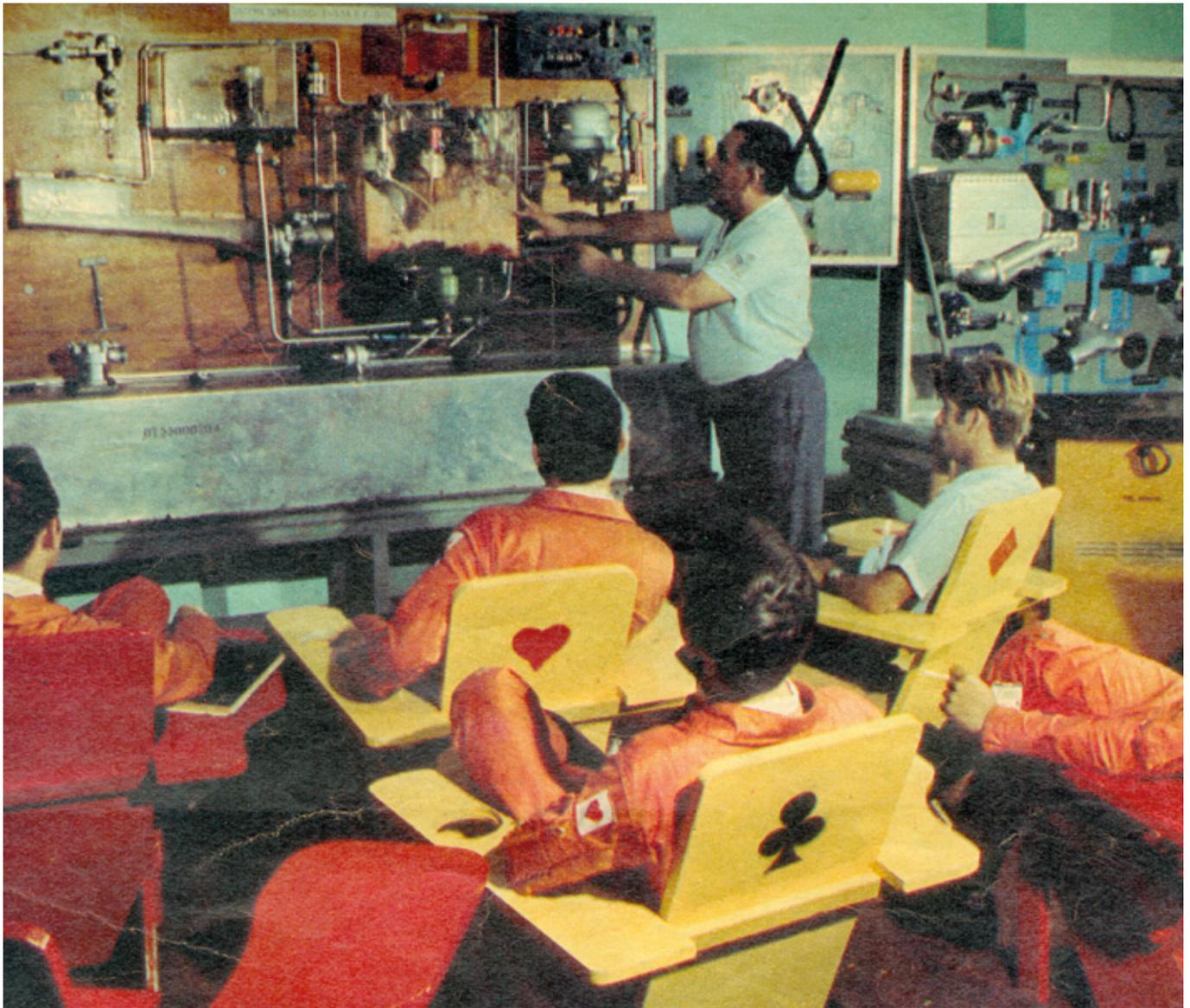
Quando conversei com eles sobre avião, sobre a formação de um piloto de caça, dificuldades, problemas, sonhos, comecei a compreender por que eles não ficaram pelo meio do cainho. Têm percepção agudíssima para tudo, e memória extraordinária. São agressivos, combativos. Quando falam sobre aviões, sobre missões de guerra, se empolgam, percebo que seus olhos brilham mais, retesam alguns músculos, parece que se transpõem para dentro

Os instrutores transmitem aos alunos conhecimentos teóricos sobre os detalhes do equipamento que eles utilizaram em voo. São examinados os problemas das máquinas e possíveis soluções.

de uma aeronave. “A sensação mais extraordinária que senti até hoje foi, ao voar sozinho pela primeira vez, sentir o avião obedecer a todas as minhas ordens” — observa um aluno do curso.

O curso é cansativo, mas eles enfrentam os estudos com alegria, e nas horas de folga não dispensam as brincadeiras.

Em fortaleza, assistidos por 17 instrutores, esses homens fazem, primeiro, um curso teórico de instrução técnica do TF-33. Num imenso pavilhão eles estudam minuciosamente cada peça de um TF-33 todo desmontado, da parte de combustível ao controle de voo, passando pelo sistema elétrico, hidráulico, de armamento. Este treinamento leva duas semanas. Depois são submetidos a um teste onde a menor nota para aprovação é sete. Se o aluno não passa na prova, tem uma segunda. Se não for aprovado mais uma vez irá ao Conselho de Instrução que decidirá seu destino: ou lhe dará uma terceira chance ou desligará definitivamente do curso.

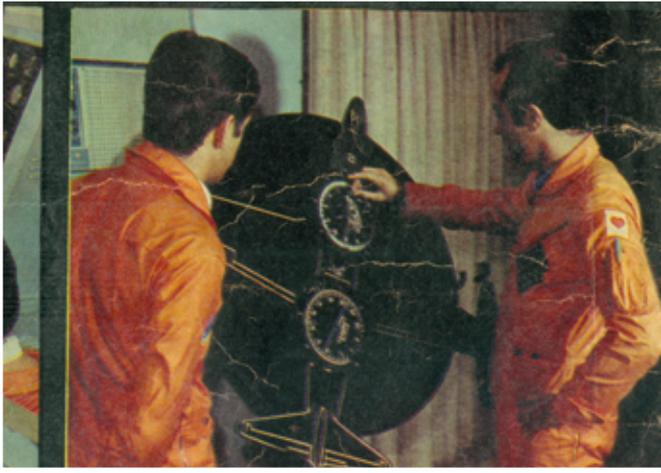


O sistema de combustíveis e o motor do TF-33 são minuciosamente estudados por todos os alunos.

A fase seguinte é a de aprendizado de pilotagem de um TF-33.

- Inspeção externa feita?
- Positivo.
- Sistema de armamento checado?
- Tudo ok.
- Qual deve ser o procedimento em voo caso o motor pare?
- Ligo o Gangstart para acionamento imediato de um novo ciclo normal de partida, ponho o manete em *idle* para reduzir o motor à marcha lenta. Antes de começar a voar com o instrutor, e depois sem ele, o aluno tem de conhecer teoricamente e com profundidade todos os procedimentos de voo. Para isso ele decora uma imensa apostila de instrução e vive no simulador todas as situações que enfrentará num avião, desde situações normais (saber fechar o canopi, ligar os motores, se comunicar com a torre de controle) até as emergências (se a porta de armamento





Antes de voar no caça a jato, o aluno realiza vários exercícios no simulador. Os painéis também são utilizados.



mal fechada se abrir com o avião no ar, que fazer? Se o fogo começar na cabine, como se salvar?).

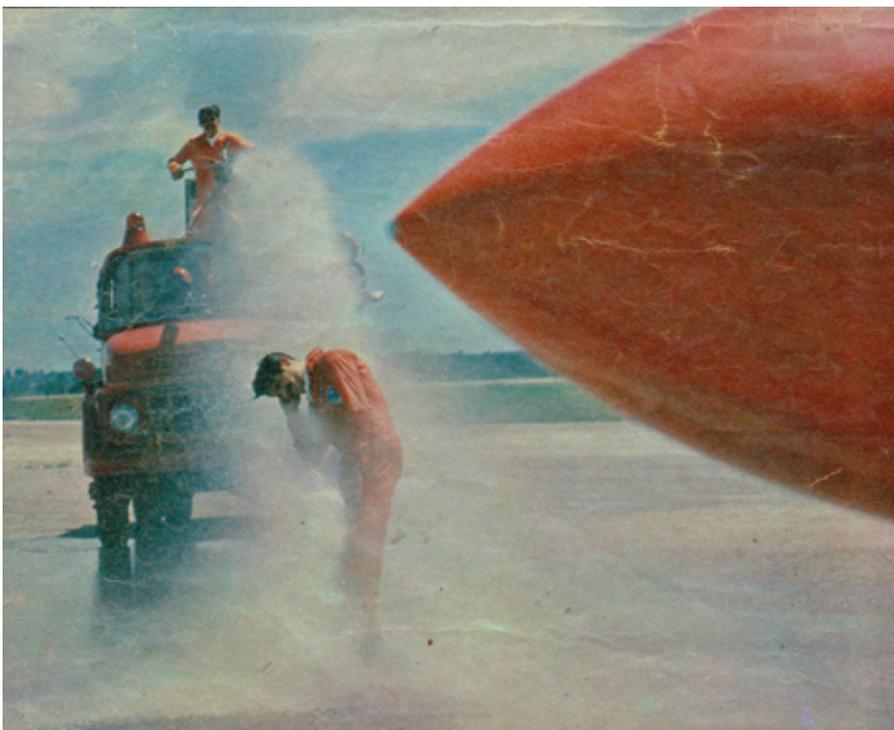
Numa cabine indepassável no simulador de voo o aluno aprende a pilotar exclusivamente através dos instrumentos do avião, sem enxergar absolutamente nada a não ser os instrumentos. E finalmente o voo.

Instrutor: Reginaldo. Aluno: Perez. Numero do avião: 4362. Missão: IF6. Área de instrução: L1.

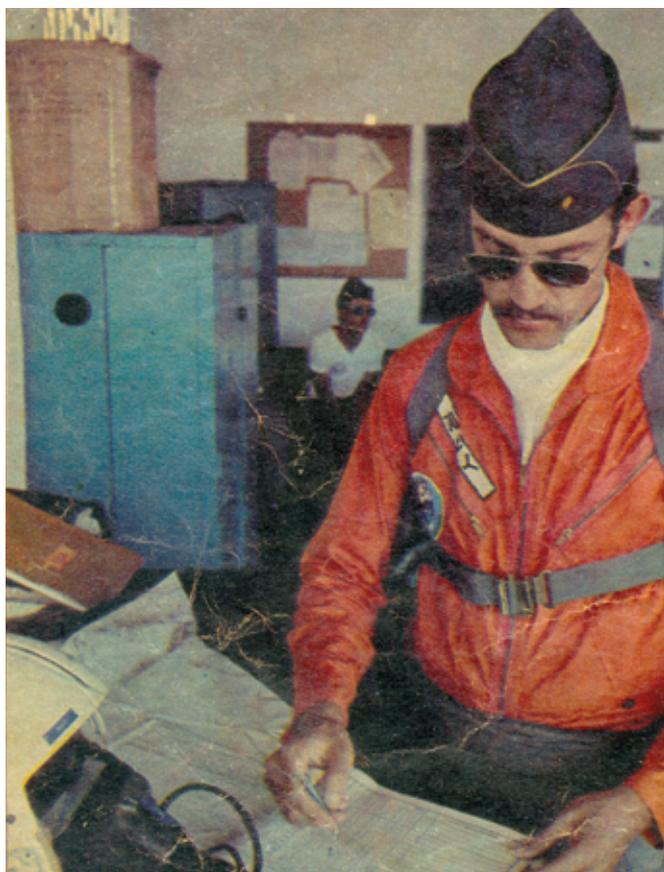
Às sete e quarenta e cinco da manhã Reginaldo e Perez dão início ao briefing, apronto de voo. Durante uma hora discutem o que vão fazer, a área que sobrevoarão com todos os seus acidentes geográficos, as prováveis situações que terão de enfrentar e o comportamento nessas situações. Às oito e quarenta e cinco Reginaldo e Perez entra no avião e começa a prepará-lo para o voo. Às nove e trinta disparam pela pista e decolam.

Quando o piloto aprende a voar sozinho, passa para a etapa do armamento. Primeiro treina o tiro terrestre. Depois o bombardeio picado, o rasante, o ataque com foguetes e, finalmente, o tiro aéreo, onde o alvo é rebocado por outro avião.

Reginaldo está no comando, em comunicação direta com a torre de controle. Perez observa as manobras e recebe explicações. Um mês depois desse voo Perez voará sozinho. Depois aprenderá a voar à noite, com o instrutor e sem ele. Chegará ao voo de formatura que é o voo de caca por excelência. Voará acompanhado por mais um, três ou sete



No cassino, os alunos relaxam um pouco e mantêm convívio ameno e fraterno. Entre eles reina um espírito de camaradagem e alegria, que está presente em todos os momentos. Como na hora do batismo dos calouros, que não escapam a um banho de mangueira, quando chegam a Fortaleza.

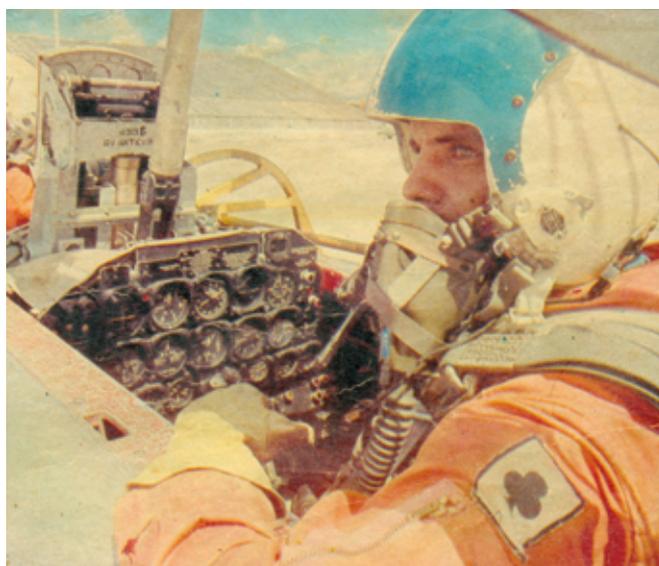


aparelhos. É nessa fase em que se registra o maior número de desligamentos e mais homens vão ficando pelo meio do caminho.

A etapa seguinte é a de emprego de armamento de avião. O aluno aprenderá primeiro o tiro terrestre. Depois o bombardeio picado, o rasante, o ataque com foguetes e, finalmente, o tiro aéreo, onde o alvo é uma faixa de tecido de *nylon* com seis pés de largura por 30 de comprimento, rebocada por outro avião.

De terça a sexta-feira é quase inalterável a rotina no Esquadrão de Caça. Oito horas, Nem mas um segundo de tolerância, é feita a chamada dos alunos. Depois aulas, simulação de voos, trabalho nas seções até o meio-dia, e voos para os instrutores e alunos escalados. À tarde a mesma coisa. Além de instrução de voo os alunos estudam 19 matérias diferentes até o fim do ano. O fim de semana é livre. Na segunda-feira há esportes, aulas, educação física e reuniões administrativas. É nesse dia que todos os instrutores e mais o comandante do esquadrão, Cel Luiz Carlos da Silva, se trancam numa sala sem janelas onde não são interrompidos por motivo nenhum e discutem os problemas dos alunos: aproveitamento, dificuldades, questões pessoais. Não existe um prazo previsto de duração para uma reunião dessas. Ano passado uma começou às 10 horas da manhã e terminou às 10 da noite.

Depois dos três anos de Barbacena, um em Natal, mais três em Pirassununga e mais um em Fortaleza, os homens que venceram todos os obstáculos são declarados pilotos de caça do Brasil. Além dos estudos intensivos voaram, em média, 15 horas por mês. São designados então para o Esquadrão de Caça Operacional de Santa Cruz, no Rio, ou para o Esquadrão de Porto Alegre. Num desses dois lugares continuarão estudando e pilotando aviões. E, certamente, o mesmo sonho será comum a todos esses homens: pilotar o Mirage ■



O aluno observa um verdadeiro ritual, antes de voar. Examina as roupas, anota num livro especial suas observações – ele repetirá este procedimento ao regressar – e por fim instala-se na cabine. Está preparado para mais uma missão nos céus.

ESSE EU VOEI

Nelson Schwartz

Cel Av

nelson.schwartz@me.com



O L-19 – “BIRD-DOG”

O Cessna 305 Bird-Dog recebeu na Força Aérea Brasileira a designação militar de L-19. Manufaturado pela Cessna

Aircraft Company, é uma aeronave monomotora de asa alta, totalmente metálica, com trem de pouso fixo e equipada com um motor Continental O-470-11 a pistão, que entregava uma potência de 223 HP. Possuía um alcance de 853 quilômetros, podendo ser operada por dois tripulantes em posição tandem, ou seja, um tripulante atrás do outro. Suas operações no Brasil iniciam-se em 12 de dezembro de 1955, com a recriação da Primeira Esquadilha de Ligação e Observação (1ª ELO), sediada no lendário, místico e inolvidável Campo dos Afonsos. Sua atribuição precípua era o apoio ao

Exército Brasileiro, cumprindo missões de regulação de tiro de Artilharia, de Ligação e Observação e de apoio ao Curso de Formação de Observadores Aéreos, ministrado pela Escola de Instrução Especializada do Exército. Faz-se mister ressaltar que a 1ª ELO foi criada através do Aviso nº 57, de 20 de julho de 1944, com a finalidade de prover a Artilharia Divisionária (AD) da Força Expedicionária Brasileira, com os meios aéreos necessários para o cumprimento das missões afeitas aos irmãos em armas da “poderosa artilharia”, (como nos ensinam os versos de sua vibrante canção). Após seu regresso vitorioso do Teatro de Operações da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, com a expressiva marca de 1.654 horas de voo, 682 missões de guerra e mais de 400 regulações de tiro de artilharia cumpridas, a 1ª ELO foi extinta em 11 de outubro de 1945.



A Força Aérea Brasileira contava em seus portafólios com as aeronaves L-19 modelo “A” e modelo “E”. As diferenças mais significativas entre os modelos era devido à maior velocidade do modelo “E” e este possuir flapes com acionamento elétrico, coisa hoje corriqueira, mas que, à época, era espantosa novidade. As aeronaves L-19 fizeram parte do acervo das seguintes unidades aéreas: 1ª ELO no Campo dos Afonsos, 3ª EIO na Base Aérea de Canoas, 5ª EMRA na Base Aérea de Santa Maria, 3ª EMRA na Base Aérea de Santa Cruz e 1ª EMRA na Base Aérea de Belém. Com a desativação progressiva das citadas unidades, as aeronaves foram progressivamente desincorporadas do acervo da FAB, tendo sua desativação total ocorrida no final do ano de 1980.

Corria o ano de 1972. Numa destas gentilezas da vida, fui classificado para servir na 1ª ELO, sediada no Campo dos Afonsos. Materializava-se, então, o acalentado sonho de voar esta maravilhosa máquina, que desde os tempos de cadete aviador, nos momentos de folga e de lazer, meus olhos esbugalhados não se cansavam de flertar. Foi uma idiosincrasia difícil de decifrar, uma vez que a maioria dos cadetes ambicionava ser piloto de

caça, ou piloto de bombardeio. Com absoluta certeza, foi a mais pura empatia.

Era uma aeronave elegante, dócil de comando, com grande manobrabilidade e maneabilidade, era puro prazer pilotá-la. Sua espaçosa cabine de primorosa ergonomia, proporcionava conforto ao voar, e permitia o manuseio tranquilo de cartas e mapas de navegação, assim como facilitava na hora de saborearmos o lanche de bordo. Sua envergadura de 10,9 metros, seu trem de pouso projetado com lâminas super-resistentes e flexíveis, (que atuavam como absorvedores de energia, no caso de um pouso mais brusco), aliados aos seus flapes, que totalmente acionados formavam um ângulo de 60 graus, permitiam ao L-19 efetuar decolagens e pousos extremamente curtos, em terrenos não preparados e pistas precárias. A aeronave utilizava apenas 180 metros para efetuar essas operações. Esta característica operacional reduzia em muito as dificuldades de emprego da aeronave em apoio às forças terrestres, considerando que tais operações eram levadas a efeito, nas mais recônditas e inóspitas regiões do nosso imenso país. Uma estória recorrente entre os pilotos era de que o fabricante daria uma aeronave nova para aquele que conseguisse o feito de quebrar

o trem de pouso durante uma aterragem. Até os dias atuais, a verossimilhança dessa estória não foi confirmada. Uma curiosidade: O manche traseiro era maior em comprimento do que o dianteiro, permitindo ao instrutor, com maior facilidade, sobrepujar ao comando do aluno. Nosso código de chamada rádio era “Paquera” – expressão da gíria que se incorporou ao vernáculo para significar aquele que observa e não tira o olho do alvo que quer conquistar – a imagem e semelhança de nossas missões de ligação e observação.

O leque multifacetado de missões cumpridas pela 1ª ELO, fazia com que o dia a dia dos seus integrantes fosse um caleidoscópio de atividades não rotineiras. Vou elencar aqui as principais missões, esperando não cometer o pecado mortal do esquecimento, em razão da idade já longeva, do então segundo tenente aviador: pequenas ligações de comando, regulagens de tiro de artilharia, controle de itinerários, lançamento de fardos, apanha e lança mensagens, leitura de painéis no solo, pouso noturno com balizamento de emergência, controlador aéreo avançado, lançamento de foguetes sinalizadores, evacuação aeromédica utilizando maca e missões de apoio ao curso de formação de observadores aéreos. Para o atendimento dessas missões, o L-19 tinha como principais características: janelas laterais inclinadas para melhor observação do terreno; painéis transparentes sobre a cabine, que permitiam a observação do tiro de artilharia mesmo com a aeronave em curva; fuselagem traseira com desenho que proporcionava uma visão direta da retaguarda; comandos do leme direcional do assento traseiro rebatíveis, oferecendo maior espaço ao observador e uma porta lateral de tamanho compatível para o emprego de uma maca.

As missões do curso de observadores aéreos eram, prioritariamente, realizadas na área do aeródromo dos Afonsos e sobre o município do Rio de Janeiro, numa altitude de 1.000 pés acima do nível do mar. O escopo dessas missões era basicamente identificar: acidentes geográficos, pontos notáveis do município, entroncamentos rodoferroviários, interseções de estradas, pontes sobre arroios e, por vezes, identificar construções com formato peculiar. Dessa última me vem à memória a missão para o aluno que ocupava o assento traseiro: identificar um prédio com formato de ferro elétrico, no bairro de Rocha Miranda. Também são dignas de registro as missões de apanha e lança mensagens levadas a efeito na área de treinamento da Escola de Instrução Especializada, no bairro do Realengo. Nas missões ambientadas sobre a Baía de Guanabara, tínhamos a oportunidade única de sobrevoarmos a Ilha do Sol, morada da primeira naturalista brasileira, Luz del Fuego.

Tive o ensejo de participar em uma missão de apoio ao Nono Batalhão de Engenharia do Exército, que foi o responsável pela abertura e construção da rodovia BR163, ligando a cidade de Cuiabá (MT) à cidade de Santarém (PA). A abertura dessa estrada fazia parte do Plano de Integração Nacional do governo federal, cujo lema era: “Integrar para não Entregar”. Nossa base de operações era o Destacamento de Aeronáutica de Cachimbo

(PA). Os voos se constituíam basicamente em lançamento de fardos com víveres nas clareiras onde se encontravam as equipes de topografia, sem máquinas, longe de seus acampamentos, completamente isolados na mata. O L-19 tinha capacidade para transportar quatro fardos em pontos duros localizados sob as asas. Devido ao considerável arrasto produzido pelos fardos, a velocidade da aeronave sofria grande degradação, e caso a clareira não fosse avistada, os fardos eram alijados, para permitir o regresso à Base de Cachimbo. Esta operação ganhou contornos épicos quando tivemos de dar apoio à expedição de atração aos índios krenakarores, tendo em vista que o traçado da rodovia passava próximo à aldeia dos indígenas, em região inóspita nunca ocupada por “homens brancos”. Os krenakarores, que se distinguíam pela estatura elevada, eram chamados de gigantes da Amazônia. Realizávamos sobrevoos na aldeia e informávamos à expedição sobre a possível localização e intenção dos índios. A expedição era chefiada pelos irmãos indigenistas Cláudio e Orlando Villas Boas.

O L-19 recebeu o epíteto de “Bird-Dog”, em um concurso promovido pelo Exército Americano. Este apelido foi escolhido, em razão da missão para qual aeronave foi projetada – de encontrar o inimigo e em seguida informar a sua posição, para que fosse realizado o ataque – em muito se assemelhar ao cão de caça perdigueiro, que após encontrar a caça vai entregá-la a seu dono.

Recomendo com empenho uma visita ao Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos, onde a graciosa águia repousa em seus belíssimos acervos. Coloco um ponto final nessas minhas reminiscências e digressões, prestando continências na exata medida de sua representatividade, aos guerreiros alados da 1ª ELO e, em alto e bom som, brado o seu grito de guerra, que nos céus da Itália, traduzia a extrema eficiência com que foram realizadas as missões de regulagens de tiro para as unidades de artilharia.

– OLHO NELE!

O autor é Cel Av, graduado pela Escola de Aeronáutica, em 1970. Foi piloto operacional de Ligação e Observação, de Transporte de Tropa, de Reabastecimento em Voo, de Ataque e de helicópteros, tendo voado entre outras, as seguintes aeronaves: T-21, T-6, T-37, AT-26 Xavante, C-115 Buffalo, C/KC130, UH 1H e CH 34 Super Puma. Voou na FAB um total de 6 250 horas.

Possui todos os cursos de carreira inerentes ao seu posto. É diplomado pela United States Air Force University, com o Curso de Guerra Aérea.

Foi comandante da Base Aérea dos Afonsos, subcomandante da Academia da Força Aérea, comandante do 5º/8º Grupo de Aviação, chefe do Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais, e instrutor acadêmico da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

Atuou como docente na Faculdade Integrada Estácio de Sá, foi supervisor pedagógico do Centro de Cultura Anglo-Americano. Trabalhou por cinco anos como auditor de qualidade em operações de voo, na empresa Bureau Veritas ■

zetra

.eConsig

UMA NOVA EXPERIÊNCIA NAS SUAS CONSIGNAÇÕES

Com o aplicativo eConsig, é necessário apenas um smartphone ou tablet conectado para:

- Consultar a margem consignável atualizada em tempo real;
- Visualizar o extrato de descontos e o seu contracheque;
- Simular e solicitar um crédito consignado;
- Ranking com as melhores taxas praticadas pelos bancos conveniados;
- Acompanhar as transações através de notificações.



Acesse agora mesmo!

Aponte a câmera do celular, escaneie o QRcode e baixe o aplicativo **eConsig**



