

Revista aeronáutica

Janeiro/Fevereiro 1994

Número 196



AVESTRUZES

no céu da

ITÁLIA (A FAB NA GUERRA EUROPEA)

A. Bocchetti
1945



A Infraero não acompanha Você nas viagens aéreas

mas aguarda seu embarque e desembarque durante 24 horas por dia nos 62 aeroportos brasileiros que administra. Você, as empresas de serviços aeroportuários e as companhias de transporte aéreo são clientes da Infraero. Todos tratados com o mesmo alto nível de profissionalismo.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
VINCULADA AO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA



É profundamente gratificante, nos dias atuais, abrir um matutino e deparar com um artigo como "A QUESTÃO CIVIL" ("O GLOBO", domingo, 2 de janeiro de 1994) - do ilustre jornalista Walter Fontoura, reproduzido no corpo desta revista. Vê-se, de imediato, que trata-se de um profissional de excelente formação moral e intelectual, sobretudo, bom senso e sentimento de justiça.

Tem sido para nós, militares brasileiros, muito dolorida a vivência nos últimos anos. Não me refiro, absolutamente, à parte financeira — isto não compõe a nossa formação, acostumados que estamos com as necessidades — mas, sim, por força do desrespeito, da injustiça, da maldade e covardia de determinados "brasileiros"; grande parte deles com acesso fácil aos meios de comunicação.

Tais elementos procuram, a qualquer preço, sob qualquer pretexto e dentro de qualquer tema, distorcer os assuntos e partem, em tema improvisado, para agressão, difamação, desrespeitos mentirosos e ofensivos às Forças Armadas brasileiras e aos seus componentes.

Quem não se lembra de um filme nacional cujo tema central era enxovalhar, comicamente, nossos pracinhas na Itália?

Quem não se lembra do seriado aonde se enfoca, de forma total e deformada, uma parte insignificante do processo de Chefia Militar do país, totalmente marginalizado pelo chefe e sem a sua cobertura? Quem ainda não observou que a maioria dos entrevistados e entrevistadores dos nossos teleprogramas procuram, a todo instante, reviver o "período da ditadura", como que "regando" ressentimentos, muitas vezes por eles plantados?

"Mas nós somos inteligentes"...

Não somos falsos intelectuais, mas temos perspicácia e cultura; compreendemos e visualizamos o destino das mensagens; sabemos o que buscamos; mas calamoss...

Este é exatamente o ponto que gostaria de abordar, por julgar ter sido o objetivo doutrinário do artigo do Sr. Walter Fontoura.

A grande preocupação "deles" é exatamente o nosso silêncio e a nossa tranqüilidade.

É por isso que, neste momento, a esses falsos brasileiros, dirigimos a nossa palavra de calma, segurança e tranqüilidade.

Sabemos que a preocupação em agredir, tentar chafurdar

na lama um passado digno e correto de austeridade, respeito, segurança e prosperidade não é gratuito e tem endereço certo.

Sabedores que são da incapacidade política e administrativa; da carência de honestidade e respeitabilidade dos últimos governos — após a tão mal-falada "ditadura" — temem por seu futuro. São aqueles que, nos anos 60, envergaram bandeiras de "causas" e "dignidades", mal percebidas pelos seus ingênuos (mas numerosos) seguidores e que hoje se esparramam nas confortáveis poltronas das instituições políticas e estatais. Suas bandeiras de estudantes, trabalhadores e "nacionalistas" estão enroladas aguardando um novo acontecimento ou uma nova oportunidade para serem desfraldadas em busca de reeleições. As "causas" nunca lhes renderam nada, pois, por elas, jamais fizeram coisa alguma.

Os militares, sem dúvida, estão nos quartéis, preparando-se para defender o Brasil à qualquer preço, quando assim se fizer necessário. Existem outros dois locais aonde certamente eles poderão ser encontrados: em casa, junto aos seus familiares, ou no trajeto de casa para o quartel. Muito pouco lhes sobra, por falta de condições financeiras e tempo, para lazeres dispendiosos.

Fiquem, portanto, aqueles que, gratuitamente, pretendem diminuir o seu valor, colocar em dúvida a necessidade de sua existência ou mesmo mutilar aos poucos as suas atribuições, que: *"Não há questão militar; há, sim, e precisamos encarar com seriedade este fato, uma questão civil. Só quando os civis falham, quando não estão à altura das suas responsabilidades, é que os militares intervêm — e a pedido, como em 1964" (sic).*

A REDAÇÃO.

**PODEM TENTAR... JAMAIS CONSEGUIRÃO ABATER O NOSSO ÂNIMO.
FORÇA AÉREA É BRASIL. BRASIL É HISTÓRIA...**

E VOCÊ FAZ PARTE DELA.

QUEREMOS VER VOCÊ NAS PÁGINAS DE NOSSA REVISTA.

Mande-nos seus artigos e suas contribuições para o engrandecimento da sua Revista Aeronáutica.

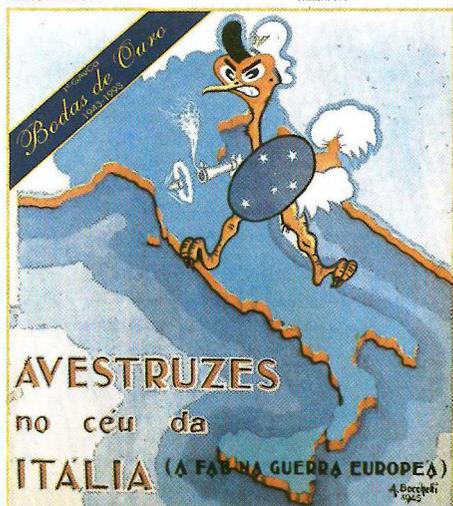
Não se preocupe com a forma...
isto é tarefa nossa!

nesta edição

Revista
aeronáutica

Janeiro/Fevereiro 1994

Numero 196



... "Nessa época nasceu um personagem muito importante que se vinha gestando havia algum tempo: o nosso avestruz" ...
AVESTRUZES NO CÉU DA ITÁLIA

imprensa

A Questão Civil

Walter Fontoura

12

bodas de ouro (1)



1º Grupo de Caça
50 anos de Heroísmo e
Tradição

Gerson A.P. Vianna

14

economia

A Nação

05 Massacrada

Aldo Alvim

panorama político

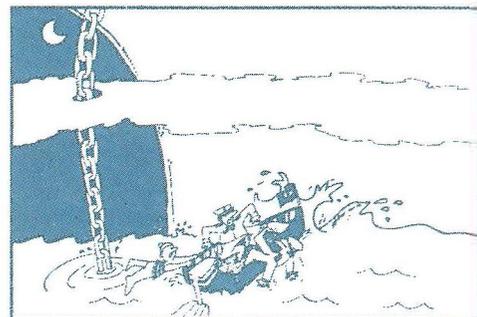
O Poder
Neofeudalismo 07

Newton de Góes Orsini de Castro

caricatura do fato

09 O Cruzador
Barroso e a
República do
Galeão

Carlos Philippe Aché Assumpção

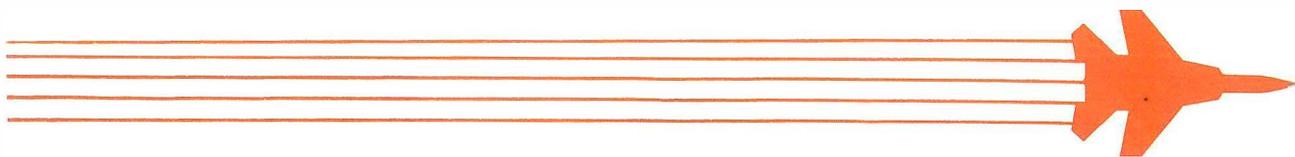


arquivo

Ponte Aérea
de Berlim

Everaldo Breves

17



crônica

19

Um Dia de Aviador

Reinaldo Nonato de Oliveira Lima

experiência

Pirassununga - 1964

Januário Sawczuk

22

crônica

E agora, Doutor?

Gerson A.P. Vianna

20

denúncia

A Hora da Verdade

Maria da Glória Marques

24

bodas de ouro (2)



1º Grupo de Caça 50 anos de Heroísmo e Tradição Batismo de Sangue

26

29

aventura

Nos Áureos Tempos do C-47 Taxiando sob a mira de metralhadoras cubanas

Walter Feliu Tavares

crônica

Pegue a Carabina e Atire!

Aloísio Quadros

32

invenções

35

Quem Inventa é Inventor

Humberto Cesar Pamplona Coelho

Seções

01 Página Um

36 Fatos & Gente

38 Aviação

Posse da nova Diretoria do Clube

13º Aniversário da COPAC

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Praça Mal. Ancora, nº 15
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200
Tel. (021) 220-3691
Fax (021) 262-9265

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Marcia Regina Galhardo

Fotografia:

Sylvio C. de Moraes

Expediente e Arquivo:

Marcos Irezer Viana Barreto

Colaboradores:

Everaldo Breves

Lauro Ney Menezes

Delano Teixeira Menezes

P. Mendonça

J. A. de Tomaso Coêlho

Gustavo Wetsch

Ronaldo Perseke

Antonio Macedo D'Acri

Ivan Martins Vianna

Fernando Hippolito da Costa

José F. Portugal Mota

Billy Kipp

Sylvio C. de Moraes

Ubirajara Carvalho da Cruz

Fotolito:

Escala Fotolito Ltda.

Gráfica:

Imprinta Gráfica e Editora Ltda.

Edição e Publicidade:

UNLIKE Sistemas de Marketing

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898

Fax: (021) 266-5762

CEP 22271-110 - Rio de Janeiro

Diretores:

Antonio Frota - Comercial

Marcus Flávio - Produção

Roberto Amarante - Editor

(RG-MT/RJ 18256)

Design/Diagramação:

Gisela Martine

Montagem/Produção:

Deni Robson/Nuno Miguel

Revisão:

Laura Figueira

**Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral do Clube de Aeronáutica.*

** Os conceitos emitidos nas matérias são de exclusiva responsabilidade dos autores.*

** Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte.*

** As matérias enviadas para publicação não serão devolvidas, mesmo que deixem de ser editadas.*

**MANTENHA ATUALIZADO
SEU ENDEREÇO.**



mensagem do PRESIDENTE

Posse da Diretoria - Biênio 94/95 - 12 jan 94

Há cerca de dois anos, precisamente 14 jan 92, em uma cerimônia idêntica a esta, assumi o honroso cargo de Presidente do Clube de Aeronáutica, juntamente com o Ten Brig Ar José Elislânde Bayo de Barros, 1º Vice-Presidente e Brig Eng RR Roberto Della Piazza, 2º Vice-Presidente. Naquela oportunidade, nas palavras que proferi por ocasião da minha posse, destaquei pontos que de certa forma sintetizaram minhas apreensões quanto às dificuldades que iria encontrar, em particular, na área administrativa.

Salientei também, que seria necessário adaptar o Clube a uma nova realidade. Sua modernização seria indispensável. Nossas atividades deveriam ser conduzidas de forma mais profissional e por pessoas também com conhecimentos profissionais para que melhor pudéssemos atingir o objetivo básico do Clube, que é, fundamentalmente, a prestação de serviços e benefícios aos seus associados.

Acredito que esses objetivos foram atingidos ou parcialmente atingidos. Devo, no entanto, creditar parcela significativa desse êxito, aos meus amigos que conviveram comigo, no dia-a-dia do Clube, ocupando cargos na Diretoria, com elevado grau de dedicação, de desprendimento e de idealismo, bem como, da colaboração eficiente de nosso Quadro de Funcionários. Estou certo de que nosso trabalho foi reconhecido, pois nunca nos faltou compreensão e apoio do Conselho Deliberativo, Conselho Fiscal e, principalmente, do nosso Quadro Social.

Hoje estou, novamente, merecendo a honraria de, por mais 2 (dois) anos, presidir nosso já histórico Clube de Aeronáutica, agora em companhia do Maj Brig Ar RR Wilson Freitas do Valle e do Brig Ar RR Guilherme Sarmento Sperry, respectivamente 1º e 2º Vice-Presidentes e do Cel Av RR Luiz Carlos de Brito, Diretor da CHICAER.

Devo dizer aos senhores, que a experiência adquirida nesses dois anos de mandato, fazem-me sentir com uma dose bem maior de responsabilidade, não só pelo fato de ter novamente merecido a confiança do Conselho Deliberativo, mas sobretudo, pelo perfeito entendimento e compreensão que hoje tenho do papel que deve desempenhar o Clube de Aeronáutica, como Entidade também representativa dos Oficiais da Aeronáutica.

É importante que os trabalhos que vêm sendo realizados em conjunto com o Clube Naval e o Clube Militar, no acompanhamento dos problemas e interesses da Família Militar e de nossas Forças Armadas, tenham continuidade e sejam incrementados.

É necessário que o Clube de Aeronáutica, que em seu Quadro Social abriga parcela significativa dos Oficiais da Ativa e da Reserva da Força Aérea, busque identificar-se com o que representa. Este também é um objetivo que não pretendo perder de vista. Dessa forma, vamos continuar lutando por um Brasil melhor, onde volte a existir justiça, ordem e progresso; onde a segurança seja estabelecida para que se possa, com tranquilidade, trabalhar e produzir por um País mais forte e mais justo. Vamos continuar lutando, para que todos nós, integrantes da Família Militar, cuja vocação é servir a Pátria, possamos cumprir nossa missão com dignidade.

OBRIGADO.

CLUBE DE AERONÁUTICA DIRETORIA

Presidente

Maj. Brig. R/R Octávio Monteiro de Araújo

1º Vice-Presidente

Maj. Brig. R/R Wilson Freitas do Valle

2º Vice-Presidente

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Departamentos:

Chicaer

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Brito

Administrativo

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Patrimonial

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Cel. Av. R/R Prospero Punaro Baratta Netto

Desportivo

Ten. Cel. R/R Caio Phidias Torres da Silva

Cultural

Cel. Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Finanças

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Beneficente-Cooperativo

Cel. Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

Assessoramentos Especiais:

Secretaria Geral

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil

Assessoria Jurídica

Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda

Assessoria de Relações Públicas

Cel. Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

Superintendente da Sede Campestre

Brig. Eng. Edson Martins

Superintendente da Sede Social

Ten. Cel. R/R Caio Phidias Torres da Silva

Superintendente da Sede Lacustre

Cel. Av. R/R Raymundo Nascimento Neto

NAÇÃO MASSACRADA

Aldo Alvim *

No Brasil repete-se a história do cidadão alemão que dizia não ter nada a ver com política ou religião. Primeiro, os nazistas levaram os judeus e ele não reclamou, pois não era judeu. Depois, os nazistas levaram os católicos e ele também não reclamou, pois não era católico, e assim os nazistas foram levando todas as minorias, até que um dia, chegou a vez de ele ser preso e levado. Aí ninguém reclamou, também não havia mais ninguém para reclamar... Isto é o espelho do que vem acontecendo no Brasil. A proclamação "renovação democrática" foi cassando e esbulhando direitos. Assim, foram tirados direitos e dinheiro do povo. Centenas de bilhões de dólares foram descartados do Brasil e remetidos graciosamente para o exterior. Agora chegou a vez de levarem de roldão os militares e as Forças Armadas. Dão aos militares um aumento de 80% do soldo, que quando vier já foi engolido pela inflação de mais de 90% no período. Drenam 75% do orçamento com o pagamento de DÍVIDAS ESPÚRIAS, só restando 25% do arrecadado para gerir toda a máquina administrativa do Estado. Os economistas da SITUAÇÃO vêm à público, na "MAIOR CARA DE PAU", dizer que o problema brasileiro é diminuir o Déficit Público, o que significa que querem abocanhar mais esta diminuta parcela de 25% que ainda resta para o Estado. Alegam que

gastamos dinheiro demais e querem diminuir ainda mais as dotações das Forças Armadas, que consomem apenas 0.37% do nosso PIB, contra DEZ VEZES mais do que gasta a média dos países, sendo que os Estados Unidos gastam com suas forças armadas 7% do seu gigantesco PIB. Em pesquisas científicas gastamos menos de 0.5% do PIB, contra a média mundial de 2% e até 3% em alguns países. Em Saúde gastamos apenas 3% do PIB contra 10% dos Estados Unidos e Europa. Nossa Base Monetária (valor do dinheiro em circulação) é de apenas 1.5% do PIB, contra a média mundial de 10% do PIB. Em importação, excluindo o petróleo, gastamos menos de 2% do PIB. Além desta repressão econômica e financeira, temos o vergonhoso recorde de menor salário mínimo do mundo e o Poder Público paga a inúmeras categorias básicas da Sociedade, que demandam especialização, como o pessoal de Saúde e do Magistério, o salário mínimo ou pouco mais. Somos uma das economias mais arrolhadas do mundo e o FMI e o Secretário do Tesouro Americano ainda dizem que devemos fazer um ajuste fiscal (leia-se diminuição de despesas). Diminuir despesas, nestas circunstâncias, significa massacrar mais o Brasil do que queria a Côrte de Portugal em 7 de setembro de 1822.

Os Estados Unidos têm o recorde mundial de ganância, produzindo apenas metade do que consomem, mas aconselham uma âncora para a nossa economia. Esta âncora prevê mais arrocho, acabando com a estabilidade dos funcionários públicos e colocando todas as aposentadorias, incluindo os militares, no INPS, para depois privatizar toda a Previdência. Um almirante de esquadra brasileiro ganha apenas 20% do que ganha seu par norte-americano, mas eles acham muito e querem colocar o teto da aposentadoria dos nossos militares em 10 vezes o salário mínimo, o que é amplamente defendido pelo Ministro da Previdência na reforma constitucional.

Alguns militares fazem pronunciamentos políticos, para dias depois dizer que estão ao lado do Presidente. Outros acham que a solução para a situação é se candidatar a cargos eletivos. Isto talvez resolva a situação deles, mas não vai adiantar de nada para resolver a situação do País. O problema não é ficar ao lado ou não do Presidente, nem mudar governantes, nem obter cargos no Governo. É necessário mudar regime. Urge que tenhamos um regime de maior participação da Sociedade Civil. O Estado não pode ficar nas mãos de um grupo econômico fechado, como vem acontecendo. Esta história de dizer que a simples existência de um parlamento confere o status de democracia, é conversa fiada. A Alemanha Nazista e a União Soviética tinham parlamento e eram ditaduras. No Brasil, vivemos uma ditadura mais feroz que a nazista, e a classe dona do Poder não necessita sequer de armas para esmagar o povo. As equações financeiras espoliadoras internacionais e nacionais fazem o serviço sujo, bem longe dos seus olhos privilegiados.

Internacionalmente, o Brasil pode se livrar dessa equação desastrosa do FMI e lutar por sua substituição pela Câmara de Compensação do Comércio Exterior, como preconizava o economista Keynes. Um tipo pelo menos curioso, pois adotava a política de dizer uma coisa, para o academicismo econômico, e fazer outra, para atender aos interesses saxões. O artigo do economista Sérgio Fernandes, publicado na TRIBUNA DA IMPRENSA de 14 de setembro de 93, mostra como a idéia da Câmara de Compensação do Comércio Internacional, uma brilhante idéia de Keynes, foi sabotada pelo próprio Keynes, em Bretton Woods, após a Segunda Guerra Mundial.

Qual a diferença entre a Câmara de Compensação e o FMI? A diferença é que o FMI exige que qualquer país para entrar no comércio mundial tenha dólares e como quem fabrica dólares é os Estados Unidos, todos os países têm que pedir dólares aos banqueiros

americanos, que cobram juros extorsivos e endividam o mundo inteiro. O endividamento do Brasil, com esta sistemática, tem sido tão grande que, só para pagar juros, desembolsou, no Governo Sarney, 105 bilhões de dólares e no Governo Itamar, 12 bilhões de dólares.

Os grupos estrangeiros, beneficiados com estas equações demoníacas, sabem do potencial do nosso povo e da riqueza do nosso território. Por isto, fazem esta campanha desmoralizadora contra o Brasil, sobre assassinatos de meninos de rua e de índios. Estas minorias têm morrido, mas os culpados são as equações financeiras que destruíram milhões de famílias.

Para mecanizar a agricultura e produzir barato, para a exportação, tiraram milhões de camponeses do campo e os jogaram nas periferias das cidades. Meninos de rua, famílias inteiras morando ao relento e nas calçadas, a miséria e a violência urbana são conseqüências desta sanha de enviar nossas riquezas para o exterior a troco de nada.

Falam de economia de mercado mas os países ricos subsidiam com 500 bilhões de dólares suas agriculturas e com isto mascaram para baixo o preço dos seus produtos agrícolas. Alegando Economia de Mercado compram nossa soja, cacau e algodão por preços aviltados.

Os grupos que nos dominam economicamente sabem que estamos no fundo do poço e esperam reações que podem vir a qualquer momento e de várias maneiras. Isto explica a pressa que têm nas chamadas privatizações. Nada mais, nada menos, do que abocanhar a riqueza da Nação em proveito próprio. Dizem que o Governo administra mal, só que o Governo são eles que, na iminência de deixar o poder, se apoderam de tudo, com o nome de privatização.

Para mudar este caos é necessário mudar a equação que mantém esta gente no poder. Como ensina Maquiavel, eles já estão se protegendo, quebrando a escada por

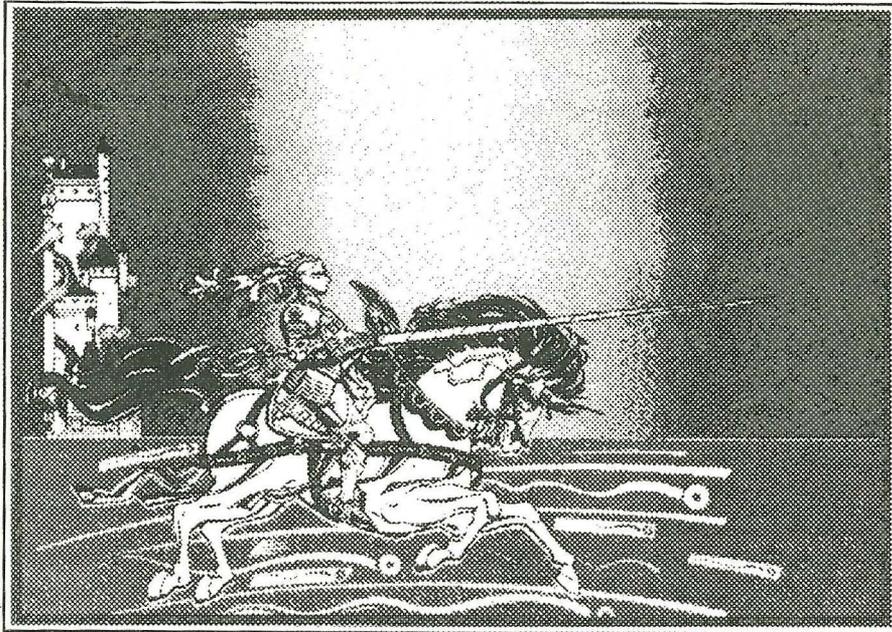
onde subiram, destruindo toda estrutura das Forças Armadas, aviltando seus vencimentos e negando equipamentos - É PARA ACABAR MESMO!

Um golpe tipo 64 ou qualquer ditadura militar só os beneficiaria. Estes privilegiados pensam até nesta alternativa: um governo forte, censura, catrificar qualquer oposição, dar algumas migalhas para os militares e mais dinheiro e mais privilégios para os grupos. Os militares serviriam para segurar a vaca para os outros mamarem.

A mudança deve ser feita dando mais poder à Sociedade Civil que, fora da sistemática dos partidos políticos, elegeria seus pares para se constituírem numa espécie de Poder Moderador, aos moldes daquele que tinha D. Pedro II no Império. Neste aspecto, a volta da Monarquia, com um imperador apenas representativo e sem qualquer poder político, ajudaria a referendar internacionalmente a mudança. Quanto a fechar o parlamento - NEM PENSAR. O parlamento deve ser aperfeiçoado e voltado apenas para sua função de legislar e não indicando e disputando cargos do Executivo, nem negociando em troca de favoritismos. Pensar num Poder Moderador, nas mãos do imperador, como propunha o deputado Cunha Bueno na campanha monárquica do plebiscito, é algo completamente inaceitável. O futuro imperador deve ser apenas um representante da Nação, sem cortes, duques, barões ou qualquer pessoa com título de nobreza.

O Poder Moderador deve estar nas mãos da Sociedade Civil, que é a coluna mestra da Nação e que vem sendo esbulhada e destruída pela atual sistemática política. A Sociedade Civil que entendemos é representada pelos órgãos de classe, como os Clubes Militares, ABI, OAB, SBPC, Conselho de Medicina, Agricultura e outros, incluindo sindicatos de patrões e empregados. As igrejas, especialmente a Católica, devem ter representantes neste Conselho Moderador.

* O autor é Ten. Cel. Int. R/R.



O PODER: NEOFEUDALISMO

Newton de Góes Orsini de Castro *

O conjunto de leis e costumes que regeram a ordem política e social numa parte da Europa, do século IX até o fim da Idade Média, chamava-se Feudalismo. Sob o regime feudal identificávamos relação de dependência entre vassalos e suseranos. Caracterizava-se, em síntese, por um certo enfraquecimento do poder central, em consequência do estabelecimento de responsabilidades mútuas, unindo estreitamente autoridade e propriedade. Entretanto, estabelecia-se vinculação por submissão (Ex: Alemanha, França, Itália, Castela, Leão, Navarra e Aragão).

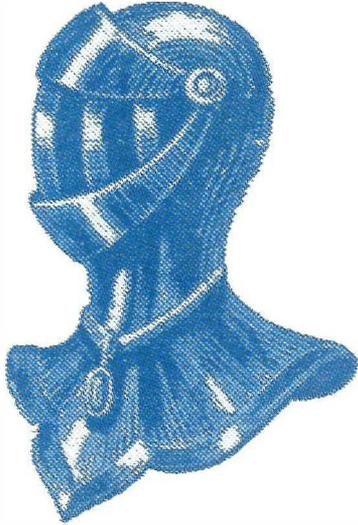
*"Multinacionais do
Primeiro Mundo
estão investindo, fora dos
países de origem, perto de
US\$ 145 bilhões por ano.
A preferência é pelos
parceiros do
Primeiro Mundo: 78%".*

Joelmir Betting

Nesse sistema, a Suserania era exercida por um senhor em seu reinado, limitado geograficamente - o mais poderoso nobre que, através de uma hierarquia, dominava os estados feudais. Possuidor do feudo do qual os outros dependiam em última instância. O rei - o suserano mais importante.

Referindo-se ao Brasil, José de Alencar, em "O Sertanejo", escreveu: "...barões sertanejos só nominalmente rendiam preito e homenagem ao Rei de Portugal, seu senhor suserano."

Hoje identificamos o Neofeudalismo. Regime implantado em quase todo o planeta. Vemos nações com as mais diversas características e padrões de relacionamento, aparentemente livres, mas praticamente feudos, dependentes dos interesses de uma suserania coletiva. Neofeudalismo, porque não há relação de troca, é unilateral, cabendo aos "barões" de cada feudo usufruírem e trabalharem para o enriquecimento da suserania, sem qualquer consciência com seu povo e território. A Suserania, hoje, não é mais limitada geograficamente, sendo composta por uma elite e não por um soberano na mais alta hierarquia, estando localizada em diversas nações, numa exploração sem precedentes. Cada país é um feudo e os povos são explorados pelo "baronato" local em proveito próprio e dos suseranos que vivem nos referidos grandes centros do Poder e que a tudo controlam sistemicamente - aí está a verdadeira concepção de aldeia global. Os conceitos de estado, nação, pátria e interesses nacionais são utilizados para manipular os povos. Os Estados Unidos da América, por exemplo, são um feudo, onde o povo, como os das demais nações, é somente um agrupamento de vassalos, ou seja, mãos e braços que produzem bens e serviços para a "nobreza". Vai às guerras como



instrumento de interesses econômicos dessa pequena elite, julgando que poderá morrer em honra à pátria. As diferenças entre padrões de vida não surgem de necessidades nacionais, mas dos benefícios que podem proporcionar à classe dominante internacionalizada.

Só prosperarão significamente as nações que sediarem Suserania.

O Poder Econômico Internacional, sufocando economicamente a Alemanha, ocasionou dois conflitos mundiais. Após a Segunda Guerra deu-se conta do valor daquele povo, adotando, conseqüentemente, como solução, constituir aquela nação como sede de Suserania. O mesmo fez com o Japão. Em conseqüência, com essa origem eliminou definitivamente a eclosão de uma terceira guerra mundial. Hoje, esse país lidera economicamente a Europa, garantindo os interesses do neofeudalismo, estando a sua elite perfeitamente integrada à Suserania, com surpreendente representatividade.

Democracia, doutrinas, ideologias, regimes, sistemas, dogmas e religiões não passam de instrumentos do Poder. Excepcionalmente estruturado e organizado, como também dotado de

ótimos meios de comunicação: diariamente, condicionamentos culturais e milhões de dólares "atravessam" os mares e continentes, sem nada produzirem beneficentemente, garantindo, cada vez, mais o enriquecimento desses privilegiados. Com total desprezo pela vida humana, guerras localizadas são planejadas para unicamente garantir e aumentar o lucro. É a ideologia que cultuam. A existência neste mundo está sendo conduzida por homens desequilibrados.

Mundialmente, as transformações do Poder, de um modo geral, têm ocorrido da bipolarização para a tripolarização, retornando à bipolarização através das guerras ou da degradação cultural. No momento, mantemo-nos em expectativa, tendo em vista que, com a desestruturação do bloco socialista, o mundo monopolizou-se, estando surgindo um novo pólo: China, Japão e Índia, que poderá levar o poder à bipolarização. Entretanto, se por ação do Poder Econômico Internacional consolidar-se a Suserania nessas citadas nações, como também nos principais países do referido bloco ex-socialista, o sistema neofeudal terá vida eterna (assim planejam), não sendo o Poder jamais conduzido à bipolarização e muito menos à tripolarização, mas, definitivamente à monopolização. Todos os povos estarão condenados, para sempre, à manipulação desumana, principalmente o terceiro mundo.

Algumas vezes vimos homens bêbados caminhando trôpegos pelas ruas, deixando, nas mãos de fracos, criações que salvariam milhares de seres humanos. A mão que tinha o capital usurpou-lhes a inteligência, a criatividade e a dignidade, apoderando-se daqueles bens e cancelando a produção, a fim de conquistar lucro mais fácil e imediato, garantindo milhares de vezes o retorno do capital aplicado em produtos obsoletos, ineficientes e prejudiciais ao nosso ecossistema. **Os pusilânimes são homens fracos que têm a força que destrói os fortes.**

Devemos desejar um mundo onde teremos sorrisos fraternos. Se todos fossem solidários, nasceriam mais rosas. Porém, isso é utopia. A realidade é a que identificamos nas nossas considerações: o Brasil necessita urgentemente sair da esfera dos países subdesenvolvidos, conquistando, assim, um melhor destino. O sistema sócio-político-econômico-militar internacional está excepcionalmente organizado e estruturado e não permitirá, nem a longo prazo, que surjam novas forças que modifiquem o que está estabelecido na sua programação hierarquizada de destinos para as diferentes nações. Hoje, o nosso dilema não é ideológico, mas somente prático ou muito sofrimentos ou nos tornamos sede de Suserania.

** O autor é Cel. Av. RR.*



O CRUZADOR BARROSO

E A REPÚBLICA DO GALEÃO

Carlos Phillipe Aché Assumpção*



Trinta e nove anos nos separam do fatídico mês de agosto de 1954 que, historicamente, começou com o assassinato do Major Rubens Vaz, culminou com o suicídio do Presidente Vargas e terminou com a divulgação do Inquérito Policial Militar realizado pela Aeronáutica. Assunto já bastante explorado chegou a ser minissérie apresentada na TV e que trouxe-nos recordações inolvidáveis da "República do Galeão". Antes que o fato seja deturpado ou se torne uma lenda com o passar dos anos, achamos melhor passar para o papel uma das grandes aventuras vividas no Galeão no mês de agosto de 54 e vinculada àquela República.

Na noite de 23 para 24 daquele mês, a Base Aérea do Galeão era

açoitada por um vento frio que soprava da boca da baía, acompanhado por uma chuva persistente que reduzia bastante a visibilidade. O mar encapelado batia na mureta e jogava água salgada nos carros que passavam pela avenida em frente à Base. Dentro do prédio 13 - sede do comando, rancho, cassino dos oficiais e prisão dos bandidos envolvidos na morte do Major Vaz, a atmosfera era tensa. Quase que uma centena de militares circulavam pelos dois andares do prédio ou formavam rodinhas para comentar o noticiário veiculado por um potente rádio instalado no refeitório. Alguns, mais cansados, cochilavam nas poltronas ou nas mesas de bilhar.

Além das notícias radiofônicas, sabia-se ainda, através de boatos ou notícias trazidas por observadores que regressavam da Vila Militar, do Ministério da Aeronáutica ou das

imediações do Palácio do Catete e sabe-se lá de que outros lugares, que havia uma reunião ministerial com o Presidente onde discutia-se o impasse político-administrativo-militar criado e, quem sabe, o destino da **República do Galeão**. Dentre as várias ações militares possíveis contra a Base Aérea, três eram as que mais nos preocupavam: o tiro de artilharia direto da Vila Militar ou dos Fortes, na pista e instalações do Galeão; a invasão da Base através da ponte, pelos carros de combate do Esquadrão sediado na Avenida Brasil, ou a tomada da Base pelo Batalhão de Fuzileiros Navais aquartelados, ou no fundo da Ilha, à nossa retaguarda.

Em conseqüência, havia um plano de fuga. Todas as tripulações e aviões disponíveis de 1º e 2º GT foram preparados para decolarem ao primeiro sinal de alarme, tomando diversos rumos e com gasolina para atingirem seus objetivos ao nascer do sol.

Um determinado número de aviões transportaria os presos e o pessoal do IPM. As ordens de missão seriam entregues junto com a pasta de navegação. Para onde iam, não sabíamos.

Por volta das 23 horas, fui convocado com mais um companheiro para uma reunião com o Comandante do 2º GT. Estavam presentes uns três ou quatro oficiais superiores. Eles fizeram um exame da situação e concluíram que o Exército estava com o governo e pela ordem; a Marinha era uma incógnita. No entanto, havia a possibilidade de termos simpatizantes nesta última, pois, dias antes, um Almirante fizera um discurso e carregara nas tintas contra o Governo. Foi destituído da função que exercia. Mesmo assim, os oficiais do Cruzador BARROSO guarneceram um escaler e levaram-no à remo para terra. Esta é a maior homenagem que se pode prestar a um marinheiro. Deduziu-se, então, que pelo menos a oficialidade do BARROSO estava conosco.

Eu e meu companheiro

recebemos a missão de estabelecer contato direto com os oficiais daquele navio de guerra, indo pessoalmente a bordo.

Nenhuma autoridade, tanto da FAB como da Marinha, seria consultada ou avisada da missão, inclusive o pessoal do Galeão. A missão era secreta e deveria ser realizada naquela madrugada. O plano mirabolante foi-nos passado verbalmente e deveríamos avisar prontamente ao Comandante do 2º GT, o resultado da missão. A senha era: *"Mãe ganso aceita (ou não) os filhotes"*.

O Cruzador BARROSO, segundo fontes fidedignas, estava ancorado no canal da baía, na altura da Ilha Fiscal, um pouco antes do tráfego das barcas Rio-Niterói. O transporte que conseguimos para executar a missão foi uma lanchinha do Salvamar de três metros - se tanto -, de comprimento, com a proa coberta e com um motor de popa de 20 a 30 HP, sem luzes de navegação, sem bússola, comandada por um mestre arrais que, quando convocado em casa para a missão, abasteceu a lancha de gasolina e o seu "latão" de cachaça. A 1 hora da manhã, sem cartas de navegação, desatracamos do cais da Base e tomamos o rumo sul(?), isto é, contra o vento e a chuva, contra a maré e as ondas do mar encapelado. Com apenas 30 centímetros de casco da popa fora d'água, a lancha arremeteu sobre as ondas. No trajeto, não fizemos outra coisa que: baldear a água que entrava na lancha por cima e por baixo; corrigir constantemente o rumo (o nosso mestre não tinha cartão IFR) e nos mantermos agarrados à cobertura da proa para melhor distribuição do peso. Nesta altura, descobri porque o mestre enchera o latão.

Depois de um século de navegação pelo "olhômetro", calculamos pelo edifício de "A Noite" que estávamos no través da Praça Mauá, mas muito aberto.

Guinamos para a direita, visando a Ilha Fiscal ou a sinalização do Aeroporto Santos Dumont.

Começamos então a receber o vento e o mar de través, pela esquerda. A coisa ficou feia. Achar o navio tornou-se, para nós, a salvação.

Navegamos uma eternidade neste novo rumo de interceptação ao Cruzador BARROSO. Finalmente a visibilidade melhorou bastante e parte da iluminação da orla marítima da cidade já se podia distinguir. De repente, meu companheiro bradou: - "Não vejo as luzes do Aeroporto e nem da Escola Naval!". Pronto, pensei eu, começou a guerra! Já tomaram o Santos Dumont.

Mas qual dos dois lados? A República do Galeão ou a República do Brasil?

Nós não vimos o Cruzador BARROSO, nós "sentimos" a sua presença e, em seguida a um baque surdo, quase fomos atirados n'água. A nossa lanchinha tinha acabado de dar uma chifrada no Cruzador BARROSO! "É ele!", gritamos os três apavorados! Instintivamente estiquei o braço para afastar com a mão a lancha. Que sensação! Aquela superfície negra, fria, úmida e porosa parecia a carapaça de um monstro marinho. Foi um senhor susto.

Conseguimos nos afastar e avaliamos os nossos danos. A colisão fora de raspão, sem maiores conseqüências. Quanto ao Cruzador, eu não sei. O apagão foi então explicado. A silhueta do BARROSO cobria parte da iluminação do Rio. Restava agora abordar o navio. Começamos a gritar e a gesticular como naufragos: "Oôô doo naaviiiooo! Estamos aqui!!!"

Nada. Dirigimo-nos para o outro bordo do navio e repetimos a cena. A coisa não estava para brincadeira. A lancha em marcha lenta jogava muito e a esportiva estava no fim. O meu anjo da guarda já estava, há muito tempo, nadando para a praia. Insistimos com os gritos, dando agora os nossos nomes, posto e de onde vínhamos. Ouvimos vozes no convés do navio. Tínhamos sido detectados, faltavamos localizar. Uma voz cristalina



e potente de um alto-falante cortou a escuridão: - "Embarcação não identificada mantenha-se ao largo. Repito: embarcação..."

Um minuto depois: - "Embarcação ao largo, identifique-se. Repito..." Identificar como? Só tínhamos a bordo uma bandeira brasileira e uma flâmula do salvamar que içamos juntos no mastro de um metro de altura que estava na popa da lancha. Em seguida, um estalido e um potente holofote jogou um fecho de luz no mar, em poucos segundos estava em cima de nós.

De cara ficamos cegos e nos encolhemos no fundo da lancha devido ao calor da luz. Aquela zorra fora feita com potência para o fecho de luz atingir 10.000 metros e nós estávamos a menos de 200 metros!...

Passemos por cima dos palavrões que foram ditos e imaginemos o que os marujos do BARROSO viram depois que trocaram o holofote por "spot-lights" manuais: dois homens de roupa káqui, em pé, numa lancha prestes a sossobrar, de japona, por cima dela um papo-amarelo e, por cima de tudo, um cinto de guarnição de soldado, um coldre com pistola 45, várias cartucheiras e

cada um com uma metralhadora Thompson 45 na mão, um civil sentado na popa com um sorriso imbecil e o polegar virado para cima, murmurando "tudo jóia!..."

Nunca, nos anais da Marinha Brasileira, um vaso de guerra fora abordado durante a madrugada por três integrantes do Exército de Brancaléone.

Em boa hora recebemos ordens para atracar no sopé da escada que tinha sido baixada. Um marinheiro safo conseguiu com o croque dominar a nossa lancha que ainda corcoveava indócil. Passamos para a escada, sem antes atender a uma ordem imperiosa do oficial fuzileiro que recolheu todo o nosso armamento. Lembrei a ele que as armas estavam sob cautela no Material Bélico da Base e que o extravio de uma arma iria dar um tremendo "bode" para nós.

Conseguimos abrir caminho entre os fuzileiros armados até os dentes, e que guarneciam a escada. Chegamos finalmente ao convés do navio, que estava às escuras, e fomos guiados através de compartimentos iluminados por lâmpadas vermelhas como um laboratório foto-gráfico. Ouvíamos o burburinho em nossa

volta, mas não dava para identificar as pessoas. De repente, uma porta se abriu e um jato de luz branca incomodou novamente as nossas vistas. Entramos num recinto cheio de gente fardada de azul marinho. À nossa frente, uma mesa e, por detrás dela, levantou-se um oficial de porte avantajado que disse: - "Bom dia". Molhados até os ossos, com frio, cansados, enxergando mal, roucos de tanto gritar, com as pernas bambas e ainda cambaleando devido ao balanço da lancha, conseguimos reunir forças e nos apresentar com dignidade ao Comandante. Convidados a sentar, jogamos nossos corpos doloridos nas confortáveis poltronas. Um relógio de parede indicava 3h5min. Apesar de termos treinado durante o percurso como seria a nossa apresentação, falamos os dois ao mesmo tempo e sem parar. Explicamos a nossa vinda incógnita para que não houvesse vazamento da nossa missão, as peripécias da nossa viagem e como conseguimos chegar ao destino; fornecemos detalhes do plano de fuga dos aviões do Galeão e, finalmente, a proposta da "República do Galeão". Falei mais ou menos assim: - "Por ocasião da decolagem dos aviões, seria nossa intenção embarcar os prisioneiros numa lancha fornecida por este cruzador e trazê-los para bordo, lubrifiando, assim, as forças governamentais, e colocando a salvo os prisioneiros, aqui, no Cruzador BARROSO. O Comandante levantou-se de um salto e falou exaltado: - "Capitães! Os senhores cometeram um grave erro! Este aqui não é o BARROSO, e sim o Cruzador TAMANDARÉ, navio Capitânea da esquadra!..."

Nota do autor: Dias antes, o Cruzador TAMANDARÉ que estava atracado no Arsenal de Marinha, trocou de posição com o seu irmão gêmeo o Cruzador BARROSO.



* O autor é Cel. Av R/R.

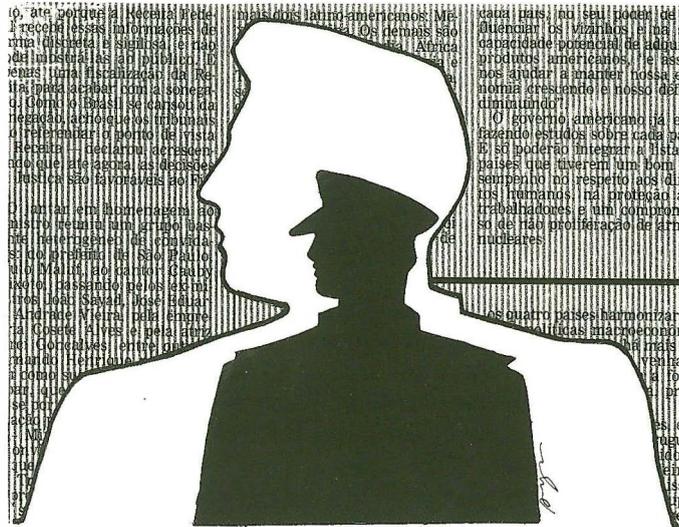
A QUESTÃO CIVIL

Walter Fontoura*

Não há, como se murmura em alguns recintos, uma questão militar no Brasil, embora o comportamento de alguns atores da nossa vida pública possa introduzir à crença de que há. Temos, nos ministérios militares, um problema, aliás não exclusivo deles, que é a falta de verbas.

Afeitos, como nenhum outro segmento da vida nacional, à disciplina e ao regulamento, os militares estariam — como estão — pacificamente em seus quartéis, se tivessem vencimentos decentes e meios adequados ao cumprimento de suas tarefas, deixando às chamadas autoridades competentes o trabalho de desfazer o embrulho em que meteram o país. A insatisfação, a indignação que repontam aqui e ali, e não são maiores nem menores que entre nós, civis, não constituem ameaça às instituições. Também entre os civis há espanto e revolta, e sede de justiça, quando se expõem à Nação as mazelas, a cupidez, o descaramento e a desenvoltura com que se mexem nos desvãos do Congresso ou do próprio Executivo, algumas ratazanas, com e sem mandato popular.

Tanto quanto qualquer brasileiro, sabem os militares que somos um país pobre. Mas um país pobre, se decide ter exército, precisa equipá-lo. E, se não o faz, também não pode contar aos milhares os funcionários, por exemplo, da gráfica do Senado, alguns com salários escandalosamente altos. A gráfica do senado seria uma indústria, como qualquer outra, mas não é: para começar, apenas cerca de 300, dos seus três mil e tantos servidores trabalham efetivamente lá; a maioria



esmagadora está em outras funções e serviços, todos cumprindo jornada de seis horas e trabalhando apenas oito meses por ano. Entram em recesso, que ninguém é de ferro.

Anda em moda, há já algum tempo, nas empresas privadas, o que se chama terceirização, isto é, a contratação de serviços de terceiros. Por que não terceirizar, por que não contratar a execução dos serviços gráficos do Governo — Executivo, Legislativo, Judiciário — numa concorrência pública, com as gráficas de Brasília, que as tem excelentes? O objetivo do Congresso é produzir leis. Publicá-las, ou publicar o Diário Oficial da União, é trabalho gráfico que pode, perfeitamente, ser feito por um particular — e a custo bem menor.

O que produz revolta e desalento é ver esse e outros "ralos" do Tesouro, como diz o ministro da Fazenda, enquanto nos quartéis milhares de jovens brasileiros são mandados para casa mais cedo, antes do almoço, porque não há verba para comida. E, como se sabe, não são poucos os

jovens, neste nosso desgraçado país, que vão servir alegremente, na esperança de encontrar no quartel os confortos que não têm em casa.

Militares, queiramos ou não, constituem grupo à parte, na cada vez mais permissiva sociedade brasileira. Parece outro mundo, e é. Hora é hora, regulamento é regulamento. Não há tolerância, não há falta sem punição. Na carreira militar, feita em ambiente de respeito à ordem e à hierarquia, e de culto a valores morais e éticos, o acesso se dá, inapelavelmente, por concursos e provas.

Aprende-se a obedecer, para aprender a comandar. Aprende-se, e eles se orgulham justamente disso, a amar o Brasil. Parece piegas dizer isto, parece desnecessário ensinar a amar o Brasil. Não é. No culto permanente aos valores, aos símbolos, aos exemplos, forja-se no militar um cidadão com espírito público, noções de dever e responsabilidade, e é o quartel, infelizmente, o único lugar em que há essa preocupação.

Não há questão militar, há, sim, e precisamos encarar com seriedade este fato, uma questão civil. Só quando os civis falham, quando não estão à altura das suas responsabilidades, é que os militares intervêm — e apedido, como em 1964.

A questão, agora como sempre, é civil, não militar.

* O autor é diretor da sucursal do GLOBO em São Paulo. (Artigo publicado no jornal "O GLOBO" - 02/01/1994).

Unlick

Uma assinatura definitiva para o Marketing da sua empresa.
Sistemas de Marketing

266-7898



1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA

50 ANOS DE HEROÍSMO E TRADIÇÃO

*"Na história dos povos
coube-nos assim a honra
de sermos a pioneira força
aérea sul-americana que
cruzou oceanos e veio
alçar as suas asas sobre
os campos de batalha
europeus."*

*Nero Moura
(Tarquínia - Itália - outubro
de 44)*

Miguel Dau*

O 1º Grupo de Aviação de Caça, sediado na Base Aérea de Santa Cruz, Rio de Janeiro, completou 50 anos de existência. Foi criado em 18 de dezembro de 1943, um ano e quatro meses após a declaração de guerra do Brasil aos

países do eixo. Para comandá-lo foi nomeado o então Major Aviador Nero Moura, "Patrono da Aviação de Caça" da FAB.

A verdadeira história desta unidade se iniciou quando o seu comandante, juntamente com o "Pessoal-Chave", foi deslocado para a Escola de Tática, em Orlando, Flórida.

Enquanto isso, o restante dos voluntários da unidade seguiu para a Base Aérea de Agua Dulce, aonde os pilotos realizaram o curso de caça a bordo de aeronaves P-40, da Força Aérea do Exército americano — ainda não existia a USAF. Após esta fase do treinamento, todos se engajaram nas missões de defesa do Canal do Panamá até 22 de junho de 1944.

No Brasil, entrava em fase de preparação um novo grupo de voluntários, voando o mesmo tipo de aeronave em Fortaleza-CE, Recife-PE, Natal-RN e Salvador -BA.

Terminada esta primeira fase, os pilotos que já se encontravam fora do Brasil, foram reunidos em Suffolk, Long Island, a fim de se adaptarem ao avião que iria equipar o Grupo de Caça na campanha da Itália: o Republic P-47 "Thunderbolt". Este Caça-Bombardeiro dispunha de um motor de 2.000 HP, 8 metralhadoras .50, com uma cadência de 7.200 tiros por minuto, podendo levar foguetes e bombas de até 1.000 libras em cada asa. Dependendo da configuração empregada, o P-47 ultrapassava o peso de um Douglas C-47.

Encerrada a adaptação ao novo caça, os pilotos embarcaram em Patrick Henry, Virgínia, no navio de transporte americano UST Colombie, com destino a Itália.



Solenidade de recebimento da bandeira brasileira que iria tremular no cenário europeu, durante a 2ª Guerra Mundial. Na foto, Ministro Salgado Filho e esposa e um dos representantes do Grupo de Caça, Cap Av Francisco Sabroza.



Tarquínia - "As garças" sendo, cuidadosamente, preparadas pelos eficientes homens da manutenção. Durante todo o período do conflito, jamais comprometeram a eficiência do Grupo.

Após o desembarque que se deu em Livorno, o efetivo foi imediatamente transferido para a Base Aérea de Tarquínia. O Grupo de Caça passou então a integrar o 350th Fighter Group (USA), com a denominação de "1st Brazilian Fighter Squadron".

Durante a primeira cerimônia de hasteamento da bandeira brasileira em Tarquínia, o Comandante do Grupo de Caça, então Major Aviador Nero Moura, raro exemplo de dignidade e coragem, dotado, ainda, de profundo sentimento de solidariedade humana, por isso "Patrono da Aviação de Caça" da FAB, disse em sua ordem do dia, com o ardor de quem ama e respeita este país:

"Na história dos povos coube-nos, assim, a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-Americana que cruzou oceanos e veio alçar as suas asas sobre os campos de batalhas europeus.

Antes de entrar em ação, aqui no velho mundo, o 1º Grupo de Caça cumpre o sagrado dever de plantar em território inimigo a bandeira do Brasil.

Camaradas: para frente, para a ação, com o pensamento fixo na imagem da Pátria, cuja honra e integridade juramos manter incólumes.

Cumpra-nos tudo enfrentar, com fortaleza de ânimo, a fim de manter intacto esse tesouro jamais violado: a honra do soldado brasileiro! E nós o faremos, custe o que custar."

Ao Grupo foi designado o código rádio de **JAMBOCK**. Segundo um levantamento feito pelo Maj Brig Rui

Moreira Lima, também piloto do grupo na Itália e autor do famoso livro "Senta a Pua!", este nome é oriundo da África do Sul e significa um tipo de chicote confeccionado com o couro do rinoceronte. Entretanto, a famosa gíria "Senta a Pua!", tradicional no nordeste daqueles tempos, incorporou-se naturalmente aos homens do Grupo de Caça. Passou a ser o grito de guerra da unidade até os dias de hoje.

O Grupo de Caça foi, então, deslocado para a Base Aérea de San Giusto, em Pisa, 200 km ao norte de Tarquínia e bem mais próxima das linhas inimigas ao norte da Itália. Em momento algum a Unidade deixou de operar durante esta transferência. Os aviões decolavam de Tarquínia para as missões de ataque e já pousavam na nova Base de Pisa. Segundo o relato do Comandante do Grupo, Brig Nero Moura, o pessoal de apoio terrestre teve um desempenho fundamental na realização impecável desta operação.

O auge das missões ocorreu no dia 22 de abril de 1945. Data que até hoje é comemorada como o "Dia da Aviação de Caça". Somente neste dia foram realizadas 11 missões de 44 sortidas, com apenas 22 pilotos. Vale ressaltar que, durante toda a campanha da Itália, o 1º Grupo de Aviação de Caça jamais recebeu qualquer piloto para substituir aqueles que ultrapassavam a média de 60 missões. Já os pilotos americanos, após realizarem a 35ª missão, regressavam aos Estados Unidos para um descanso obrigatório.

No período de 6 a 29 de abril de

1945, o Grupo de Caça Brasileiro vôou 5% do total das saídas executadas pelo XXII Comando Aerotático e, no entanto, dos resultados obtidos por este Comando, foram oficialmente atribuídos aos brasileiros 15% dos veículos e 28% das pontes destruídos e 36% dos depósitos de combustível e 85% dos depósitos de munição danificados.

Alguns dos trechos da Proposta de Citação Presidencial de Unidade enviado pelo Comandante do 350th Fighter Group, Coronel Ariel Nielsen, ao XXII Comando Aerotático, resumem fielmente as atividades do Grupo de Caça nesta fase da guerra:

"Proponho-vos seja o 1º Grupo de Caça Brasileiro citado pelos relevantes feitos realizados no conflito armado contra o inimigo, no dia 22 de abril de 1945.

Este Grupo entrou em combate numa época em que era máxima a oposição da anti-aérea aos caças-bombardeiros. Suas perdas têm sido constantes e pesadas e têm tido poucas substituições. À medida que se tornaram menos numerosos, cada um passou a voar mais, expondo-se com maior freqüência. Mesmo assim, em várias ocasiões, tive que refreá-los quando queriam continuar voando, porque considerei que já haviam ultrapassado o limite da resistência.

A perícia e a coragem demonstradas nada deixam a desejar. Chamo-vos a atenção para a esplêndida exibição do seu excelente trabalho contra todas as formas de interdição e coordenação de alvos.

Em minha opinião, seus ataques na Região de San Benedetto, no dia 22 de abril de 1945, ajudaram a preparar o caminho para a cabeça de ponte estabelecida pelos Aliados, no dia seguinte, na mesma região. A fim de completar isso, o 1º Grupo de Caça Brasileiro, em seus feitos, excedeu os de todos os outros Grupos e sofreu sérias perdas.

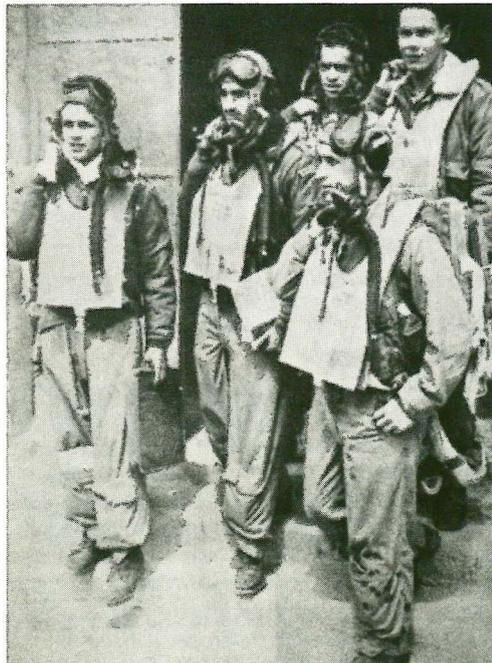
Acredito estar refletindo o sentimento de todos os que conheceram o trabalho do 1º Grupo de Caça Brasileiro, ao recomendar



que eles recebam a Citação Presidencial de Unidade (PUC- Presidential Unit Citation). Tal citação é não só meritória, mas tornar-se-ia carinhosa à lembrança dos brasileiros, na comemoração dos esforços que foram desenvolvidos neste Teatro de Operações."

A condecoração acabou não sendo oficializada após a guerra, pois este tipo de comenda somente é atribuída a unidades americanas e de tamanho superior ao do Grupo de Caça.

Esta grande injustiça só foi reparada 41 anos após o final da 2ª Guerra Mundial. No dia 22 de abril de 1986, por determinação do então Presidente dos Estados Unidos, Ronald Reagan, o 1º Grupo de Aviação de Caça recebeu, durante as comemorações do "Dia da Aviação de Caça" realizadas anualmente na Base Aérea de Santa Cruz, a merecida Citação Presidencial Americana. Somente uma unidade inglesa que



Após o briefing, informações recebidas, rumo aos aviões. Da esquerda para direita, Ten Meira, Ten Pessoa Ramos, Ten Rocha, Ten Tormin e Ten Coelho de Magalhães.

Total de missões executadas _____	445
Total de saídas ofensivas _____	2.546
Total de saídas defensivas _____	4
Total de horas de voo em operações de guerra _____	5.465
Total de horas de voo realizadas _____	6.144
Total de bombas lançadas _____	4.442
- Bombas incendiárias (F.T.I) _____	166
- Bombas fragmentação (260 lbs) _____	16
- Bombas fragmentação (90 lbs) _____	72
- Bombas demolição (1.000 lbs) _____	8
- Bombas demolição (500 lbs) _____	4.180
Total de munição calibre .50 _____	1.180.200
Total de foguetes lançados _____	850
Total de litros de gasolina consumida _____	4.058.651

lutou durante a Batalha da Inglaterra detêm, juntamente com o Grupo de Caça, a honra de possuir tal distinção. Infelizmente, por motivos até hoje desconhecidos, os atuais integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça estão proibidos de usar tão importante condecoração. Esta proibição inclui também o estandarte da Unidade.

A guerra na Itália encerrou-se em 2 de maio de 1945. O Grupo de Caça, no período que ali permaneceu, teve 22 baixas. Cinco pilotos foram mortos abatidos pela artilharia anti-aérea, oito tiveram seus aviões abatidos e saltaram de pára-quedas sobre o território inimigo (três deles foram aprisionados em campos de concentração e hospitais-prisão alemães e libertados pelos aliados ao final da guerra), seis foram afastados de voo por indicação médica devido a esgotamento físico e três faleceram em acidentes de aviação.

No quadro acima temos um pequeno sumário estatístico das atividades do 1º Grupo de Aviação de Caça durante a campanha na Itália.

As operações de guerra foram encerradas e a grande maioria do pessoal do Grupo de Caça foi embarcada no navio transporte americano General Meighs, no porto de Nápolis, chegando ao Brasil, no cais da Praça Mauá, Rio de Janeiro, em 18 de julho.

Os caças P-47 "THUNDERBOLT", num total de 19, liderados pelo Ten Cel Av Nero Moura, foram transladados de Kelly Field, Texas, para o Brasil. Estas aeronaves faziam parte de

um estoque existente nos USA e que seria enviado para a Itália, a fim de recompletar as perdas em combate. Realizaram diversas passagens aéreas sobre o Rio de Janeiro antes de pousarem em Campos dos Afonsos (RJ), no dia 16 de julho de 1945.

Desde a sua criação, o 1º Grupo de Aviação de Caça operou as seguintes aeronaves: P-40, P-47 "Thunderbolt", T-6 North American, TF-7/ F-8 "Gloster Meteor" (primeiro avião a jato a voar no Brasil), T-33/ F-80 "Shooting Star" e AT-26 "Xavante". Atualmente, opera os supersônicos F-5E "Tiger II" da Northrop.

O legado deixado pelos heróis do Grupo de Caça na Itália serviu de alicerce para a formação dos futuros pilotos de caça da FAB e, com certeza, foi o principal responsável pelo surgimento da verdadeira mentalidade guerreira na Força Aérea Brasileira. A eles tudo devemos.

** O autor é Cap Av R1 (turma AFA de 80). Atualmente é Piloto da VARIG e Vice-Presidente da Associação de Pilotos da VARIG.*

... "Nunca se supôs que tantas nações manobrassem e avançassem unidas num caminho vitorioso: ingleses, americanos, neozelandeses, brasileiros, sul-africanos, hindús, poloneses, judeus, italianos livres têm marchado juntos na grande camaradagem e solidariedade daqueles que combatem pela libertação e pelos direitos do gênero humano. A grande ofensiva final da Itália por muito tempo será salientada na História como um dos mais famosos episódios da 2ª Guerra Mundial..."
Winston Churchill

PONTE AÉREA DE

BERLIM BERLIM

ORIGEM E EVOLUÇÃO (1948-1949)

Everaldo Breves*

Em agosto de 1945, depois da rendição do Japão, muitos imaginavam uma continuada colaboração entre a União Soviética e as democracias ocidentais, como ocorreu durante a Segunda Guerra Mundial.

Enquanto os países aliados entravam na transição da guerra para a paz, a União Soviética continuava a utilizar suas tropas na Europa Oriental ajudando as minorias comunistas a se infiltrarem nos grupos não comunistas, como o objetivo de instalar governos soviéticos.

Dessa forma, após três anos de ações, em 1948 os comunistas já exerciam o controle na Polônia, Checoslováquia, Hungria, Iugoslávia, Bulgária e na Zona da Alemanha ocupada pelos soviéticos.

Em princípios de junho de 1947, o Secretário de Estado George C. Marshall, da América do Norte, elaborou um vasto programa para restaurar as economias de vários países da Europa.

O "Plano Marshall", como veio a ser chamado esse programa, oferecia dinheiro, suprimentos e máquinas aos países europeus que desejassem dele participar.

Embora a URSS e os países da Europa Oriental da órbita soviética estivessem incluídos na oferta, recusaram-se a participar do plano.

Esse plano tinha em vista apoiar

a transição da guerra para a paz e envolvia 12 bilhões de dólares em bens e serviços: fora lançado em abril de 1948 e contribuiu para a recuperação econômica de 16 países desde a Islândia até a Turquia.

Enquanto se processava o Plano Marshall, surgia em Berlim Ocidental uma situação crítica na área ocupada pelas forças aliadas - inglesas, francesas e norte-americanas.

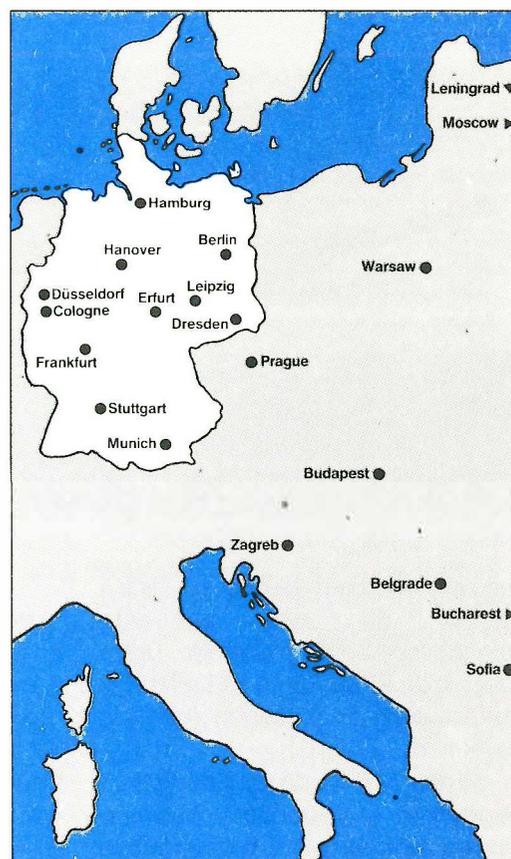
As presenças dessas forças, pertencentes a países democráticos favoráveis ao Ocidente, instaladas a cerca de 175 quilômetros de distância para dentro da Zona Soviética da Alemanha era um incômodo para as lideranças comunistas.

Numa tentativa para forçar as potências ocidentais a abandonarem Berlim, as autoridades soviéticas, no início da primavera de 1948, primeiro restringiram e a seguir bloquearam totalmente o tráfego rodoviar e ferroviário para aquela área.

A resposta anglo-americana a esse desafio não se fez esperar.

Foi rapidamente montada a Ponte Aérea de Berlim, a qual, começando no verão de 1948, prolongou-se por um ano até 1949.

Foram transportados pelo ar mais de dois milhões de toneladas de



alimentos, combustíveis, remédios e outros produtos indispensáveis à população de Berlim Ocidental.

A Força Aérea Norte-Americana utilizava cerca de trezentos aviões DC-4 que decolavam de Rhein Main (Wiesbaden) rumo a Tempelhof (em Berlim), a cada minuto. O tempo de voo previsto para percorrer a rota do corredor Rhein Main-Tempelhof era de 1h 40min, aproximadamente. Os aviões não podiam perder o pouso em Tempelhof. No caso de arremetida eram obrigados a retornar ao ponto de partida.

Havia um controle perfeito do tráfego aéreo nos dois sentidos. Os serviços de carga e descarga do material transportado pela ponte aérea eram realizados com perfeição em frações de tempo. Todas as atividades daquela imensa ciranda aérea desenvolviam-se com muita precisão.

Na cabeceira da pista, se houvesse pane que impedisse a decolagem do avião da vez, este era imediatamente substituído pelo reserva que se encontrava pronto e carregado.



Na foto, um DC-4 do tipo utilizado na ponte-aérea de Berlim.

Tudo era feito com muita segurança e dentro de um esquema cronometricamente planejado. Daí o sucesso da Ponte Aérea de Berlim. Foi a maior operação desse gênero havida no mundo.

Entre 23 e 26 de abril de 1949, o Brigadeiro Eduardo Gomes, acompanhado por uma comitiva constituída por oficiais vinculados ao CAN (1º e 2º GT), visitou as instalações da Ponte Aérea de Berlim.

Fizeram parte daquela comitiva os Majores Aviadores Ricardo Nicoll, Oswaldo Carneiro Lima, Phídias Piá de Assis Távora e os Capitães Aviadores Ormuzd Rodrigues da Cunha Lima, Geraldo Labarth Lebre e Everaldo Breves (Ajudante-de-Ordens).

Naquela ocasião o Brigadeiro era o Diretor do Correio Aéreo Nacional que administrava todas as atividades do transporte aéreo da Força Aérea Brasileira. Os Grupos de Transportes, equipados com aeronaves C-47 proporcionavam excelente aperfeiçoamento profissional às suas tripulações. A visita à Ponte Aérea de Berlim seria uma oportunidade de colher ensinamentos e novas experiências.

Por essas razões, o Brigadeiro Eduardo Gomes decidiu aceitar o convite que lhe formulara o Comandante da Força Aérea dos Estados Unidos para conhecer *"in loco"* as atividades da Ponte Aérea de Berlim, o que foi feito em Wiesbaden, Rhein Main e Berlim.

De Rhein Main, o Brigadeiro e comitiva voaram para Tempelhof como observadores em avião DC-4 da Ponte Aérea de Berlim, onde foram recepcionados pelo Tenente-General John K. Cannon (Comandante das Operações Aéreas na cidade de Berlim Ocidental).

Ele era um grande admirador da Força Aérea Brasileira, pois havia tido contato com o Primeiro Grupo de Aviação de Caça quando comandou a 12ª Força Aérea dos Estados Unidos no Teatro de Operações da Itália.

No dia 26 de abril de 1949 os visitantes regressaram à Frankfurt e a seguir ao Brasil.

Sem dúvida, as atividades da Ponte Aérea de Berlim proporcionaram

a todos concepções e experiências valiosas, principalmente no que se refere à potencialidade do transporte aéreo com uma utilização maciça constante e, convenientemente ordenada, fazendo com que os soviéticos suspendessem o bloqueio.

Daí foi o seu valor, como componente do Poder Aéreo de uma nação, evidenciado em termos estratégicos ou táticos. Em *"Conflitos da Guerra Fria - Evolução do Poder Aéreo"*, Murilo Santos, faz a seguinte e inteligente apreciação:

"O inimigo foi paralisado tão-somente pelo receio de que a Força Aérea Estratégica Norte-Americana entrasse em ação. Essa forma de atuação denominou-se subsequentemente de dissuasória, ensejando o surgimento de uma das concepções estratégicas mais bem elaboradas pelo pensamento militar."

E foi o que aconteceu com o confronto da Guerra Fria desencadeada pelos soviéticos na área crítica de Berlim Ocidental, entre 1948 e 1949, que os levou a sustar o bloqueio sem que se tornasse necessária uma ação mais violenta a nível de guerra verdadeira.

** O autor é Brig-do-Ar R/R*



Visita do Brig Eduardo Gomes à Ponte Aérea de Berlim. Recepção oferecida pelo Ten Gen John K. Cannon - Cmte das Forças Aéreas na Alemanha Ocidental, em 24/04/1949.

Um dia de aviador

Reinaldo Nonato de Oliveira Lima*



Era uma manhã ensolarada de domingo. A cidade estava "acesa" — praias multicoloridas, Maracanã já lotado à espera do jogão que se aproximava, chope correndo solto nas mesinhas das calçadas, um ruído vai-e-vem de ônibus e carros, turistas tentando decifrar o segredo da alegria contagiante dessa gente bronzeada, tudo enfeitado pela beleza singela das nossas mulheres a desfilar suas esculturas nas areias brancas de beira-mar.

De repente, um estrondo anormal naquele etéreo azul-céu de brigadeiro...

Por um segundo, a maioria parou. Todos olharam para o alto. No céu, três rastros prolongados de fumaça branca riscavam, num admirável paralelismo, aquele azul tão cristalino. Aqui, talvez ali também, um breve comentário — "é da FAB". Houve até um "expert" que arriscou mais — "são caças, rompendo a barreira do som". Tudo muito simples...

Foi, então, que comecei a meditar na grandiosidade desse "tudo muito simples".

Três caças rompendo a barreira do som...

Três pilotos brasileiros rasgando os céus do Brasil com suas máquinas de guerra. Três cidadãos fardados de azul, superpreparados no físico, na mente, no coração. Um

só sistema: homem-máquina. Peças amalgamadas entre si pela coragem, pela ousadia, pelo ideal maior de se doar, de corpo e alma, aos misteres sagrados de assegurar a soberania da Pátria. Três guerreiros do espaço, talvez partindo para uma interceptação real, talvez apenas adestrando-se no seu ofício de defender o nosso espaço aéreo. O que, na realidade, lhes exige o mesmo esforço, a mesma habilidade.

Cá embaixo, três famílias no recesso de seus lares, orando pelos esposos, filhos, pais ausentes, que, abnegadamente, estão a demonstrar que não temem se imolar, se preciso for, em prol da paz que agora paira sobre todos nós, que estamos a nos divertir nessa manhã ensolarada.

Três heróis anônimos do dia-a-dia de soldado. E quantos mais existem desses, fardados de azul, desde as sentinelas nas Bases até esses deuses. Um só sistema. Um só ideal maior.

Manhã ensolarada de domingo — 25 de outubro. Ainda bem que, dois dias antes, comemorava-se o Dia do Aviador. Mas não deveria ser apenas no 23 de outubro, pois todo dia é dia de aviador. Basta olhar para o alto. E saber enxergar...

* O autor é TCART

PIRASSUNUNGA

*"Pirassununga, terra
do curimatã, a gente sai
dá uma vontade de vortã."*

"Éh! Apargata roda no corte de cana, sô."

"Alvorada Massey Ferguson..."

1964

Januário Sawczuk*

Pela porta de um dos quartos do "Hotel de Trânsito", o som da ZYK-630, Rádio Difusora de Pirassununga, saía para o corredor e provocava, com sua música caipira (ainda não era chamada de sertaneja ou "country") e suas chamadas comerciais, uma alvorada real para aqueles que ali dormiam.

O Hotel, agora, estava quase que com sua capacidade total esgotada. O corredor, quase sem movimento, começava a tomar vida. O que estaria acontecendo? Alguma manobra? Algum esquadrão pernoitando?

Não! Aquele pessoal lá estava para ficar. A maioria dos oficiais estava chegando para compôr o quadro de instrutores do Estágio Avançado e do Estágio de Vôo por Instrumentos, que iria ministrar a instrução aos Cadetes do 3º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, naquele ano transferidos para o Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica (DPEAER).

Para elucidação do currículo, à época, a instrução aérea era realizada cumprindo o detalhamento a seguir (Estágios e Aeronaves), ocorrendo o vôo em todos os anos do curso, que era de três anos:

1º ano: Estágio Primário - T-21

2º ano: Estágio Básico - T-21

3º ano: Estágio Avançado - T-6D e Estágio de Vôo por Instrumentos - T-6G.

Era o início de 1964. O som que se ouvia no corredor do "Hotel de Trânsito" era provocado por algum dos Tenentes solteiros, recentemente transferidos para o DPEAER que, tendo como cúmplice a ZYK-630, descobrira como perturbar a todos os companheiros.

Em realidade, era dado o primeiro grande passo para a implantação daquilo que iria se tornar a Academia da Força Aérea, na cidade paulista de Pirassununga.

Este primeiro passo trazia, em sua realização, um sem número de

difficultades.

A maioria dos novos instrutores era de oficiais que haviam concluído o curso em Natal. Havia a premência do tempo a forçar um Estágio de Padronização, realizado na Escola de Aeronáutica, ministrado pelos oficiais já instrutores e que haviam sido transferidos para o DPEAER, bem como por aqueles que não iriam para Pirassununga. Também foram padronizados os oficiais já pertencentes ao DPEAER.

Durante este Estágio de Padronização, as transferências eram efetivadas, a montagem dos Estágios Avançados e de Vôo por Instrumentos continuava a ser executada em Pirassununga (SBYS). Parte do acervo pertencente aos Estágios da Escola de Aeronáutica, sediada no Campo dos Afonsos (SBAF), seguiu para SBYS e, incorporando-se à sua nova localização, fazendo parte de uma nova página da história, marcou sua presença, como a querer demonstrar que, mesmo em outras paragens, o espírito do Campo dos Afonsos permanecia vivo. Dentre este acervo, estavam as miniaturas em alumínio, produzidas pelo Parque de Aeronáutica dos Afonsos, largamente utilizadas, principalmente nos *briefings* de vôo de grupo. Os quadros das classes foram retirados da paredes e, apoiados em novo tipo de armação, continuariam a receber os nomes dos instrutores e dos cadetes, juntamente com a já conhecida numeração dos T-6.

Eram muitas as viagens entre SBYS e SBAF para tratar dos mais variados assuntos, tais como a padronização, a manutenção, o traslado de aeronaves, o ferramental, as transferências e muitos outros. Todos estavam envolvidos na importante tarefa, dando o máximo de si mesmo.

As instalações utilizadas na época eram supermodestas, se comparadas com o atual complexo arquitetônico existente. O croqui da página ao lado apresenta, de maneira geral, a

localização e a finalidade das construções à época, principalmente aquelas mais diretamente ligadas à instrução. A maioria destas edificações ainda existem, porém com destinação completamente diferente. Um bom exemplo era o "complexo cultural-esportivo", mais precisamente: um cinema e uma quadra localizadas no hangar mais próximo à cabeceira da pista 19L. Cumpre estabelecer que as duas atividades não podiam ser realizadas simultaneamente.

A infra-estrutura necessária para todo o complexo envolvido na responsabilidade, recebida a partir daquele ano, deixava a desejar.

O desafio era grande. Mas, com o esforço de todos, as etapas foram vencidas. Em 16 de março de 1964 tinha início a instrução aérea para os cadetes do 3º ano.

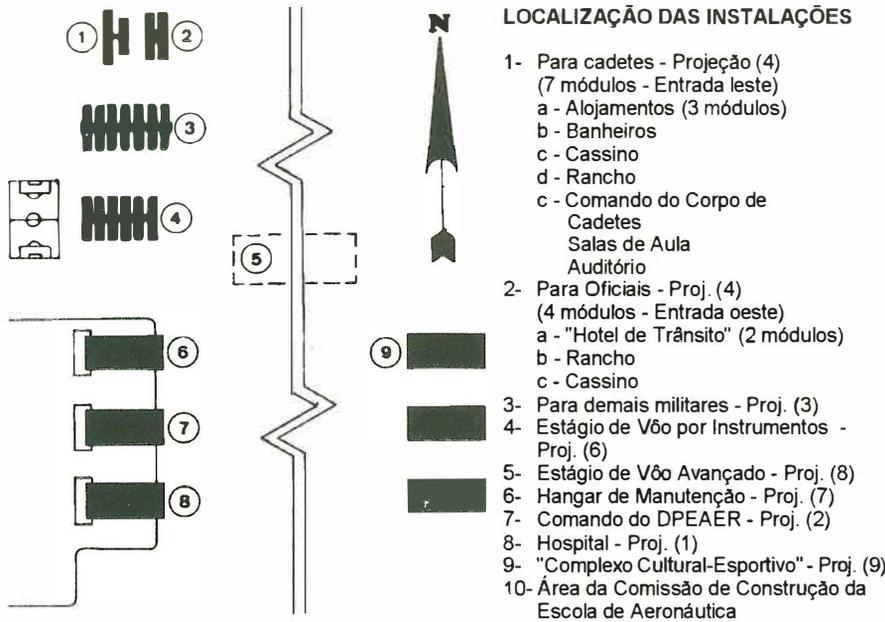
No tocante às pistas de pouso e decolagem, em comparação com o quadro atual, a situação era a seguinte (entre parênteses a denominação da pista na época):

- **Pista 01C/19C** (Pista de Asfalto):

Estava em fase final de conclusão das obras de engenharia, estando portanto indisponível para a utilização (embora houvesse sido "inaugurada" quando ainda existiam tambores em toda a sua extensão, indicando a proibição do uso);

- **Pista 01R/19L** (Pista de Grama):

Era a pista em melhor estado de conservação, sendo a principal para a instrução. Alguns cupins na Pista de Táxi obrigavam a uma vigilante observação durante as operações no solo. Muito cuidado, também, era tomado com as emas que costumavam passear pela pista e pelo táxi, agindo como proprietárias do local, agora invadido por alienígenas. Algumas andavam calmamente à frente dos T-6 no táxi, completamente à vontade em seu habitat. Ao início da instrução aérea, os caminhões de reabastecimento não



estavam chegando até esta pista, obrigando a uma manobra que prejudicava o tempo disponível para instrução (esta manobra será comentada após as características da outra pista);

- Pista 01L/19R (Pista de Terra):

Embora fosse a pista principal do DPEAER, se considerada administrativamente, nada mais era que um atalho esburacado. Dos lados mais mato do que grama e, nos pontos de toque das cabeceiras, aqueles areais que podem ser vistos na pequena área de muitos campos de futebol.

A falta de apoio às aeronaves na Pista de Grama, aliada ao estado da Pista de Terra na fase inicial da instrução, obrigou a esta manobra incomum por parte dos instrutores. O instrutor decolava da Pista de Terra e pousava na Pista de Grama ocupando a nacele dianteira, quando trocava de posição com o cadete, para que as condições na fase pré-solo fossem as mais favoráveis ao aluno. No regresso, o cadete vinha para o pouso na Pista de Grama, após o qual as posições eram novamente trocadas para o retorno à Pista de Terra. É claro que os instrutores mais antigos logo estavam dando o golpe neste procedimento (se é que os houvessem utilizado).

Com o passar do tempo as condições foram melhorando; a ligação terrestre entre as pistas foi restabelecida, possibilitando o reabastecimento e a troca de tripulação na Pista de Grama. A Pista de Asfalto foi concluída e entrou em operação, fornecendo melhores condições para o desenvolvimento da instrução.

A instrução acadêmica também possuía seus problemas. Como exemplo,

temos as aulas de inglês, cujo professor era apanhado e deixado em Campinas (Aeródromo de Amarais - SSAM).

Com referência às residências para oficiais, a Vila de Capitães e Tenentes possuía apenas duas ruas, sendo o número de casas (dezesseis) insuficiente para o efetivo existente. Assim sendo, uma das ruas da vila dos Taifeiros (Zona E) foi utilizada para receber oficiais e familiares.

Como esta rua estava localizada paralelamente à Pista de Asfalto, destino final das aeronaves ao término da jornada diária, os filhos de oficiais ficavam reunidos nos fundos das residências, acompanhando o desenrolar dos pousos. Não foram poucas as brigas que aconteceram, pois cada um reivindicava para seu pai o último pouso.

O sistema de abastecimento de água não previa a existência de caixas d'água, sendo o suprimento realizado sob pressão, através de bombas elétricas. Para que não houvessem problemas com a energia elétrica para as bombas, deveria haver dois circuitos independentes de alimentação. O sistema nunca funcionou. A falta de água era constante e, hoje, podemos ver as caixas d'água em toda a Academia da Força Aérea.

A Zona E era uma área quase que inóspita. Não havia uma só árvore. Não havia grama. A terra vermelha e seca produzia um pó que manchava as roupas e sujava as casas. A mesma poeira acompanhava quem ia para a cidade pela Estrada de Aguai (na época não pavimentada). Mastros enormes elevavam antenas de televisão para que

fossem obtidas apenas imagens fracas e com muito chuva. Insetos, alguns com tamanho avantajado, eram encontrados nas residências. Escorpião em berço e cobra em cesto de gêneros foram outras ocorrências à época.

A situação enfrentada teve como consequência a união do pessoal. Na adversidade uma grande família apareceu.

Nos fins de semana, o lazer era as compras pelas esposas, enquanto tomava-se um chope com pastel no bar da praça. À noite, uma escapada até Porto Ferreira, os casados, ou São Carlos ("Saint-Charlie sur le Mogi"), os solteiros, eram os programas para a passagem do tempo. A Fazenda de Aeronáutica de Pirassununga também colaborava, patrocinando alguns churrascos.

Era esta a situação àquela longínqua data. Ao sacrifício dos oficiais e cadetes juntava-se o sacrifício das famílias. Era uma situação fora dos padrões normais de vivência da Força Aérea. Mas esta situação adversa foi percebida pelo Comando que, dentro de suas possibilidades, procurou apoiar os militares nos primórdios da instrução em Pirassununga.

Às esposas, chamadas de "Pioneiras" (ou "Piotárias", como diziam alguns), foi oferecido, em 12 de dezembro de 1964, pelo Comando do DPEAER, o Diploma de Pioneira de Pirassununga, pelo "muito que contribuiu para a constituição da Família Aeronáutica de Pirassununga, na fase de instalação da Escola de Aeronáutica de Pirassununga."

E assim começou mais uma página da história da Força Aérea Brasileira. Em novo ninho, outros aviadores eram formados para juntarem-se ao nosso mundo de homens do ar. A missão do Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica foi cumprida, apesar dos entraves ocorridos.

Trinta anos já se passaram. A cada ano, nova turma foi formada. Os cadetes que hoje lá se encontram, ainda não eram nascidos quando a água iniciou a mudança de seu ninho para aquelas paragens. A estes jovens, pedimos um instante de reflexão. A importância das atuais instalações é grandiosa face àquelas encontradas nos dias iniciais. Mas o espírito nascido durante gerações, forjado no Campo dos Afonsos é, e sempre será, o mesmo, a levar mais alto a Bandeira do Brasil.

* O autor é Cel Av R/R.



E AGORA, DOUTOR???

Gerson A. P. Vianna*

João era pedreiro, um bom pedreiro, oficial daqueles para o qual nunca faltava trabalho. Saía de casa muito cedo, ainda escuro, e voltava à tardinha. Para João não havia crise, as coisas podiam estar um pouco mais caras que antes, mas não faltava trabalho e sempre entrava um dinheirinho para manter a família com conforto e relativa fartura na pequena casa do subúrbio e as crianças na escola do bairro. Quando a coisa apertava, arranjava uns trabalhos extras para reforçar o orçamento e ajudar a pagar umas prestações que precisava fazer, como a que pagava agora da geladeira nova, que teve que comprar, porque as crianças estavam crescendo e a veta Gelomatic tinha ficado muito pequena. Trabalhava muito, mas sentia-se recompensado em poder levar, sempre, um pouco mais de conforto para sua família.

Maria era uma boa dona-de-casa, doméstica como se diz, ou melhor dizendo: "do lar". Era o braço direito do João, mantinha a pequena casa sempre arrumada e limpa, cuidava de todas as tarefas sozinha, já que não sobrava dinheiro para ter uma empregada. Acordava mais cedo para preparar o café da manhã da turma e a marmitta do marido, onde nunca faltava um guisadinho, a comida preferida do João. Após a saída deste, partia para a tarefa de arrumar crianças, mochilas e merenda e saía para levar o casal de filhos para a escola. Voltava e começava a preparar o almoço, porque as crianças chegavam sempre esfomeadas das aulas. À tarde lavava, passava, costurava e preparava o jantar. À noite, após a novela na televisão preto e branco, sempre sobrava um tempinho para bordar uns paninhos de copa ou uma toalha nova para a sala.

Zezinho tinha dez anos e Rosinha, oito. Estavam muito bem na escola, onde eram os primeiros de suas turmas; ele gostava de matemática e dizia que

queria ser engenheiro para fazer prédios iguais àqueles onde seu pai trabalhava, ela gostava de história e queria ser professora para, mais tarde, ensinar na mesma escola onde estudava. À noite, após a novela, enquanto a mãe bordava, as crianças estudavam com o pai as lições das aulas daquele dia. Dormiam e acordavam cedo. Uma família feliz.

O bairro onde moravam era afastado do centro da cidade e, para chegar lá, era preciso pegar um trem suburbano, desses que vivem lotados, e sem nenhum conforto na hora do "rush". Era a condução que João tomava todos os dias para chegar ao trabalho, após uma longa caminhada desde sua casa até a estação, em ruas de terra e sem iluminação, na escuridão da madrugada, ainda muito cedo. Antigamente era um bairro tranquilo, mas estavam aparecendo por ali alguns malandros e pivetes viciados e já se falava da ocorrência de alguns assaltos a mão armada.

Certa madrugada chuvosa, um senhor caminhava com uma pasta na mão e a atenção voltada para as poças d'água que tentava driblar na escuridão da rua deserta e não percebeu a aproximação de dois vultos que chegavam por trás dele, rapidamente. Foi surpreendido quando, com extrema violência, foi jogado ao chão e tentaram tirar a pasta de sua mão. Reagia bravamente, segurando firme a alça da pasta com uma mão enquanto, com a outra,

tentava-se livrar do bandido, quando ouviu-se um estampido e o senhor tombou pesadamente para trás. As luzes das casas próximas se acenderam e algumas pessoas apareceram para ajudar, mas já era tarde demais. Um filete de sangue saía de um orifício na testa do senhor caído na lama e, ali perto, uma pasta que os ladrões abandonaram porque o que havia nela não interessou a eles. Na pasta só havia uma colher de pedreiro, uma desempenadeira, um prumo e uma marmita. No bolso da camisa do senhor, uma identidade com seu nome: João...

A polícia foi rápida em descobrir e prender os criminosos. Um já era velho conhecido dos policiais do bairro, com várias passagens pela delegacia, e um outro, que se dizia menor de idade, embora fosse bem mais alto e mais forte do que seu companheiro, era foragido da FEBEM, onde era considerado um elemento perigoso. A população revoltada queria linchar os assassinos, mas logo apareceu um doutor de paletó e gravata que, se dizendo juiz de menores, correu em defesa de um dos bandidos e, invocando a lei dos direitos da criança, levou-o abraçado para seu carro, protegendo-o das pessoas que o cercavam, cobrindo seu rosto para que não pudesse ser fotografado. Foi levado para um tal de CRIAM, onde seria tratado com todo o respeito e consideração das autoridades. Dormiria em camas limpas, teria saudável alimentação e, sobretudo, muito lazer e proteção. Tudo de acordo com as leis de proteção ao menor, apesar do vagabundo ter o porte de um estivador e a maldade de um chagal. O Doutor Juiz dormia tranqüilo pelo dever cumprido.

Na família de Maria as coisas mudaram muito. O patrão de João lamentou muito a perda de seu melhor pedreiro, mas disse que João trabalhava como autônomo e, portanto, não tinha vínculos empregatícios com ele e, por isso, não precisava recolher INSS nem Fundo de Garantia, nem lhe devia férias proporcionais ou décimo terceiro. Deu

à Maria apenas o que devia pelos dias trabalhados por seu falecido marido, naquela semana, e *tchau!* Maria consultou um Doutor Juiz trabalhista, que lhe disse não poder fazer nada, porque ela não tinha nenhum direito.

João não tinha dinheiro guardado, já que o pouco que ganhava, entregava em casa para as despesas do dia. No dia seguinte de sua morte, a família só tinha o que comer o que estava na geladeira e algum mantimento que sobrou na despensa. Os vizinhos ajudaram como podiam no início mas, poucos dias depois, lamentaram e não puderam mais. A prestação da geladeira não pode ser paga e o homem da loja da esquina veio buscá-la. Venceu o aluguel e o senhorio da Maria deu-lhe ordem de despejo. Maria consultou um Doutor Juiz, que lhe disse não poder fazer nada, porque, neste caso, ela não tinha nenhum direito.

Maria teve que se mudar para a casa de uns parentes que, naquela hora, foram muito bons com elas e os filhos, oferecendo um cantinho no barraco que tinham num subúrbio distante. As crianças saíram da escola que freqüentavam e, como na roça não havia outra com vaga, deixaram de estudar. A Diretora da escola disse que não podia fazer nada porque, chegando ao meio do ano, ela não tinha nenhum direito.

Maria não tinha profissão e só sabia cuidar de sua casa e de sua família e se tornou um peso para seus parentes, também pobres, apesar de tentar ajudar lavando e cozinhando para eles. Logo a dona da casa começou a reclamar e Maria teve que arranjar um barraco para ela, onde passou a viver na miséria com os filhos, tentando sobreviver lavando roupa para fora, o que não rendia nada naquele lugar, onde todo mundo tentava fazer o mesmo. As crianças, sem o trato devido, foram cariando e perdendo os dentes, sem estudo, foram ficando alienadas e, num lugar tão rude, foram se embrutecendo. Maria procurou um Doutor Juiz de Família que lhe disse não poder fazer nada, pois não era de sua alçada e, em sua

área, ela não tinha nenhum direito.

O bandido "menor" vivia bem no CRIAM, comia bem e muito, estudava pela manhã, embora não gostasse, mas era obrigado, fazia ginástica à tarde com um uniforme bonito que lhe era fornecido de graça pela instituição, tomava banho quente e possuía lindos dentes tratados por um bom dentista, tudo de acordo com os direitos que lhe eram outorgados pelas leis de proteção à infância. O Juiz a tudo observa e sente-se feliz pelo dever cumprido.

O bandido maior, por seu "bom comportamento", passou a cumprir sua pena em regime aberto, saindo pela manhã para vagabundear por aí, voltando à noite para jantar bem e dormir tranqüilo em sua cama limpa do presídio albergue. Tudo no mais perfeito cumprimento das prerrogativas às quais faz jus pelas Leis de Direitos Humanos. O Juiz a tudo observa e sente-se feliz pelo dever cumprido.

Maria e os filhos, sem direitos nenhum, vivem na maior miséria chorando a morte do trabalhador João, covardemente assassinado pelos bandidos, que as leis protegem.

Maria não é amparada por nenhuma lei de proteção dos direitos humanos, seus filhos não receberam nenhuma benesse das leis de proteção à infância. Nenhum Doutor de gravata apareceu para abraçar e proteger aquelas crianças desvalidas, nenhum Deputado fez discursos na Câmara, nenhum "cara pintado" foi para sua porta com cartazes pedindo justiça, nenhum Bispo apareceu em nenhuma igreja bonita para fazer uma Homilia em defesa daquela família destruída... ninguém apareceu para defender os Direitos do Cidadão, ninguém se importa com os Direitos das Vítimas.

Qualé, Doutor, será que nesta terra só existe direito pra bandido?

E AGORA, DOUTOR?

* O autor é Maj. Av. R1
(Turma de 1962).



s Três Poderes permanecem realmente em meio a uma crise sem precedentes na história brasileira: o Executivo pela incapacidade de estabelecer um núcleo de

poder com amparo "patriótico" do Congresso; o Legislativo através da venda de mandatos de alguns deputados, a falta de decoro na sessão de abertura na revisão constitucional e, principalmente, pelo escândalo provocado pela CPI da máfia do Orçamento que vem arrebatando a cena de mazelas anteriores; e o Judiciário ao vivenciar total falta de credibilidade perante a sociedade, com ameaça de receber controle externo de suas atividades.

Alguns articulistas julgam que o processo é episódico e representa apenas um período de purificação das instituições, ao custo de suas apurações e depurações. No entanto, convém lembrar que o fator tempo torna-se decisivo para aplacar a paciência do clamor público que começa a dar sinais de esgotamento diante de um panorama de desordem, corrupção e impunidade. Ninguém pode ficar indiferente ao estado patológico em que se encontra a cúpula do poder. É bem provável que o povo não adote uma atitude de distância, complacente com o crime e a impunidade. Democracia também é indignação. A ameaça de romper a ordem pública torna-se maior, no momento em que se constata a desarmonia entre os Poderes Constituídos provocada, única e exclusivamente, pela falta de ética de seus membros, colocando-os em rumo de colisão uns contra os outros.

É hora de dar um basta ao fisiologismo que corre frouxo no Congresso Nacional, de interromper o hábito imoral dos membros do Judiciário que buscam se locupletar com fartos salários conseguidos mediante a independência dos Poderes.

Enquanto o povo brasileiro amarga uma tenebrosa inflação de 37% ao mês e derrama o seu suor para sustentar Brasília - bêrço esplêndido embalado pelo dinheiro público - assiste-se, dia-a-dia, à escalada exponencial da corrupção, carreando em seu bojo a desordem.

A corrupção desenfreada tem dilapidado a tal ponto o patrimônio público que, anualmente, 20% do PNB -

A HORA DA VERDADE

Maria da Glória Jacques

o equivalente a US\$ 72 bilhões - servem de juguete nas mãos dos atores que atuam no palco das falcatruas federais. Os recursos financeiros esvaem-se pelos ralos da economia através de licitações fraudadas, superfaturamento de obras e bens contratados ao Estado, comissões embutidas, depositantes fantasmas, tráfico de influência de atravessadores, intermediação de empréstimos de pai para filho (sendo pai, ou mãe de tetas generosas, o sempre malsinado Estado), assalto aos Fundos, participação na onda de privatização com papéis podres, empresas fantasmas, manipulação de verbas com esfomeamento de crianças e extermínio de aposentados, dentre outras... Todas essas mazelas fazem parte do vergonhoso cenário de ritos degradantes na malfadada "Ilha da Fantasia".

Segundo o Professor Robert Klitgaard da Universidade de Yale: "Não basta prender os peixes maiores, pois eles podem ser facilmente substituídos; é preciso mudar as estruturas". Só mediante a erradicação da maldosa sistemática de destruição da cidadania,

da educação e da saúde do povo é que se poderá forjar homens cientes de seus direitos, suficientemente capazes de não serem mais explorados.

Em meio à desordem e ao desrespeito às leis, qual seria o papel das Forças Armadas? As Instituições Militares desfrutam, no momento, de grande credibilidade perante à Nação, justamente pela rígida obediência aos preceitos democráticos. O estamento militar tem-se mantido afastado da degradante arena política, conforme vem sendo exaustivamente enfatizado pelos Ministros Militares.

As Forças Armadas devem ser encaradas como um instrumento à disposição do Estado, neste momento de crise da sua representação política. Portanto, devem acompanhar atentas, a despeito de qualquer evolução dos acontecimentos, como um verdadeiro baluarte institucional e fiel da balança entre o Governo e o Povo.

Os mecanismos de alarme piscam em sinais de advertência diante das alternativas constitucionais que começam a ser descartadas pelo ceticismo da sociedade marginalizada pela decepção. A crise não pode ser encarada como simplesmente uma maldição que possa se eternizar.

A hora é de cobrança! A sociedade deve exigir rapidez no processo de cassação de direitos políticos, despachando para trás das grades os criminosos de colarinho branco, cobrando-lhes o ressarcimento aos cofres públicos dos montantes arrebatados desonestamente.

O povo deve reclamar por mudanças estruturais profundas, por meio de uma insidiosa e contundente campanha de resgate da moralidade. A indignação e a crise criam um clima propício às mudanças. Se necessário for, as Forças Armadas devem intervir, de acordo com o preceito constitucional, na manutenção da Lei e da Ordem com vistas à permanência do verdadeiro Estado de Direito Democrático Nacional.

A Nação não tem mais tempo a perder. Chegou o momento de repensar o Estado para submetê-lo aos verdadeiros interesses da sociedade. A hora da verdade exige a criação de um contexto institucional político, econômico e social, além de um quadro jurídico adequado para uma reforma de base que o Brasil aguarda, há longo tempo, e que não pode mais tardar.

FORD

EXPLORER

Como este mundo é pequeno



utilitário mais vendido nos Estados Unidos está agora disponível no Rio de Janeiro.

São 160 cavalos de potência, **2 anos ou 50.000Km de garantia**, freios ABS nas 4 rodas e injeção eletrônica EEC-IV para você explorar este mundão.

FORD EXPLORER, uma exclusividade do seu distribuidor **FORD SEDAN**.



Sedan. O Rio está mais Ford.

PRONTA
EXPLORER
ENTREGA

 **SEDAN**
Distribuidor

UNLIKE



Pisa - junho de 1945. Efetivo do Grupo de Aviação de Caça, após o término da Guerra.

1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA 50 ANOS DE HEROÍSMO E TRADIÇÃO BATISMO DE SANGUE

Paulo Costa*

Muito já se escreveu sobre o 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA, inúmeras foram as homenagens prestadas aos seus integrantes, àqueles que perderam a vida em defesa da honra nacional, de suas idéias, de sua soberania como nação livre. Neste artigo, porém, gostaria de alinhar, num cronograma — histórico e resumido — o que foi esta Campanha Aérea, enfocando os envolvimento que, tristes e doloridos, marcaram com sangue brasileiro a nossa participação. Ao mostrar aos jovens aviadores brasileiros o cronograma no qual estão envolvidos momentos de tristeza vividos pelos integrantes do 1º GAv CA, no Teatro de Operações europeu, presto, também, um preito de homenagem e gratidão àqueles que deixaram dor e sofrimento nos seus entes queridos, a saudade e a admiração nos seus companheiros e o registro de seus nomes entre os heróis nacionais.

Setembro de 1939 - dia 1º - a Alemanha ataca a Polônia e dá início à segunda Guerra Mundial.

Janeiro de 1941 - dia 20 - o Governo Brasileiro cria o Ministério da Aeronáutica. Surge a Força Aérea Brasileira da junção da Aviação Naval e da Aviação Militar.

Setembro de 1941 - dia 7 - o Japão ataca Pearl Harbour e os Estados Unidos entram na Guerra. Os submarinos alemães e italianos começam a hostilizar a navegação dos países aliados e, em particular, nossa navegação de cabotagem.

Agosto de 1942 - dia 22 - o Brasil declara guerra às potências do Eixo, em represália aos múltiplos afundamentos de nossos navios.

Dezembro de 1943 - dia 18 - para honrar nossa declaração de guerra, o Governo brasileiro cria o 1º Grupo de Aviação de Caça para combater na Europa junto com as tropas terrestres da Força Expedicionária Brasileira (FEB).

Dezembro de 1943 a março de 1944 - Período dedicado ao treinamento e adaptação dos pilotos. O "Grupo-Chave" segue para Orlando-Flórida, os demais seguem para a Base Aérea de "Água Dulce", no Panamá. Inicia-se o treinamento para voluntários, no Brasil.

Março de 1944 - Unem-se os grupos de treinamento, bem como o pessoal de terra, em "Albrook Field" — Zona do Canal do Panamá em "Água Dulce". Aí temos a lamentar nossa primeira perda. O nosso colega de turma, Ten GASTALDONI, D.I perde a vida em um acidente aeronáutico durante



Ten Gastaldoni - primeira vítima da Guerra no Grupo de Caça. Falecido no período de treinamento, em Agua Dulce (Panamá).

uma missão de treinamento.

Julho de 1944 - dia 6 - Chegada a "Suffolk Army Air Base". Nesta base, localizada nas cercanias de "New York", o 1º GAVCa permanece em treinamento até meados de setembro, agora voando os P-47 "Republic-Thunderbolt". Nesta ocasião, temos a registrar a trágica morte do Ten Int BARCELOS, A.A., por suicídio.

Outubro de 1944 - dia 6 - Chegada a Livorno — Norte da Itália — daí, de trem para Tarquinia. Aqui, no final de outubro, os nossos pilotos já voaram suas primeiras missões, liderados por pilotos americanos, veteranos nos seus Esquadrões.

Novembro de 1944 - Clima hostil, com muito frio e neve na área de operações no Norte da Itália. Os maus fados se abatem sobre o Grupo, o que levou o PERDIGÃO a escrever na versão de seu livro "Os Avestruzes no Céu da Itália": *"Entramos na Itália com o pé esquerdo."* De fato. Num vôo de treinamento, o Ten. OLDEGARD, O.S. falece num acidente de P-47; o WALDYR, P.P.M. e o RITMEISTER, R. morrem em um acidente de C-47; eles pegaram uma carona naquele avião para fotografar a Esquadilha Verde que, a bordo do C-47, seria

filmada. O número dois da esquadrilha chocou-se com a asa do C-47 que entrou em parafuso, chocando-se contra o solo. O piloto do P-47, Tenente PERDIGÃO, saltou de pára-quadras, sofrendo apenas pequenos ferimentos.

O CORDEIRO, J.R.C.S. em sua primeira missão, e liderado por um piloto americano, é atingido seriamente. Decide tentar regressar às linhas amigas e, então, salta de pára-quadras, mas, pela pouca altura do momento do salto, este não se abre completamente e ele vem a falecer no choque com o solo.

Final de novembro, princípio de dezembro, o Grupo se desloca para Pisa, cerca de duzentos quilômetros ao Norte de Tarquinia.

Dezembro de 1944 - dia 23 - o MOTTAPAES, I.M.P. é abatido, salta de pára-quadras, cai num canal de irrigação e torna-se nosso primeiro POW ("Prisoner of War").

Janeiro de 1945 - dia 2 - PEREYRON, F.P.M., é ferido em combate e o MEDEIROS, J.M.C.M. é abatido, salta de pára-quadras, mas cai sobre uma rede de alta tensão e morre eletrocutado.

Janeiro de 1945 - dia 22 - AUGRÉLIO, A.V.S. é atingido pela Artilharia AA e se choca com o solo, falecendo.

Janeiro de 1945 - dia 29 - ASSIS, J.M.A. é atingido. Seu avião se incendeia, ele salta de pára-quadras e torna-se nosso segundo POW.

Fevereiro de 1945 - dia 4 - JOEL, M. e DANILO, M.M. são atingidos no mesmo ataque. Ambos saltam de pára-quadras. O JOEL é resgatado por guerrilheiros e fica escondido até o fim da Guerra. O DANILO cami-

nha cerca de 400 km e, com uma pequena ajuda dos guerrilheiros, consegue regressar às nossas linhas. Mas foi retirado do vôo.

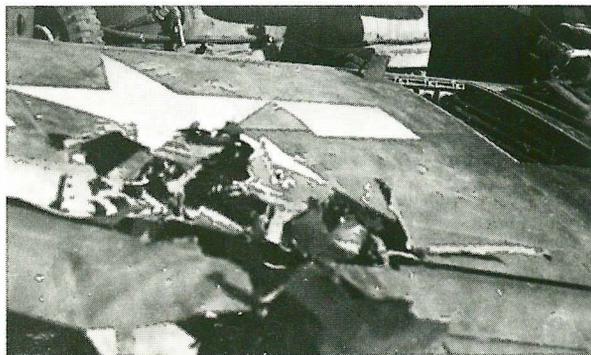
Fevereiro de 1945 - dia 10 - BRANDINI, R. é atingido na cabeça por um estilhaço de granada. Salta semi-consciente e seu pára-quadras se abre ao sair do avião. É recolhido pelos alemães, que cuidam do seu ferimento. Mas é mantido prisioneiro em diversos hospitais. Foi nosso terceiro POW.

Fevereiro de 1945 - dia 15 - CANÁRIO, R.C. tem seu avião atingido no motor. Voava em direção às nossas linhas. Salta de pára-quadras e é recolhido por oficiais da FEB que guarneciam aquele setor da Frente de Combate.

Março de 1945 - dia 7 - KOPP, T.A.K. é atingido, salta e é recolhido por guerrilheiros que operavam na região. Permanece com eles, como o JOEL, até o fim das hostilidades.

Março de 1945 - dia 26 - CORRÊA NETTO, O. é atingido, salta de pára-quadras e vem a tornar-se nosso quarto POW.

Abril de 1945 - dia 9 - ARMANDO, S.C. tem seu avião seriamente atingido. Voava em direção às nossas linhas. Salta e é recolhido por Tropas Aliadas.



Asa e aileron danificados por efeito da anti-aérea - Verona (Itália).



Abril de 1945 - dia 13 - SANTOS, F.G. ataca um depósito de munição que, ao explodir, atinge seu avião, que se choca com o solo, levando-o à morte.

Abril de 1945 - dia 20 - PRATES, J.M., ao decolar de Pisa para uma missão de rotina, não consegue levantar vôo e explode com seu avião num muro existente logo ao final da pista. Milagrosamente, escapou com ferimentos leves.

Abril de 1945 - dia 22 - COELHO, M.E.C.M., numa missão de rotina, tem seu avião atingido, salta de pára-quadras e é metralhado por fascistas enquanto desce. Cai sobre um telhado, fraturando os dois tornozelos. É salvo por um cabo alemão e torna-se o nosso quinto POW.

Abril de 1945 - dia 23 - PESSOA RAMOS, R. é ferido em combate.



Roberto Brandini amargou, até os dias finais da guerra, em um hospital alemão.



Cap Theobaldo Kopp, ajudado pelos *partisanos*, com os quais conviveu até o final da guerra.

Abril de 1945 - dia 26 - DORNELES, L.L., num ataque a uma locomotiva, deve ter sido atingido, ele próprio ou seu avião, indo este se espatifar contra um muro.

Abril de 1945 - dia 30 - GOULART, R.P. tem seu avião atingido, começando a incendiar-se. Orientado pelo seu líder, voou alguns minutos na direção de nossas linhas e saltou já em território controlado pelas tropas aliadas.

Abril de 1945 - dia 30 - MENESES, D. é ferido em combate.

Mai de 1945 - dia 2 - término das hostilidades no teatro de Operações da Itália. *"La Guerra era finita."*

No curto período de operações, pouco mais de seis meses (fins de outubro/ fins de abril), tivemos dezesseis pilotos abatidos, dos quais cinco mortos, cinco POW, dois com guerrilheiros, três saltaram em nossas linhas e um regressou por seus próprios meios.

As baixas por motivo de saúde foram grandes. De um total geral de pilotos — dos que começaram com o Grupo, dos que vieram do Brasil e mais os que fizeram o Curso de Aviação de Caça nos EUA e foram diretamente para a Itália — totalizou quarenta e oito. No dia 2 de maio, apenas 23 combatiam, um deles com 99 missões de combate e uma defensiva (os pilotos americanos eram retirados de combate a atingirem 50 missões).

Enquanto isso ocorria na Itália, um Grupo inteiro treinava nos EUA, para seguir para o Teatro de Operações Italiano. Mas... a Guerra acabou antes.



Ten Coelho. Devido à fuga desenfreada dos alemães, teve, sob sua responsabilidade, um hospital nas proximidades de Reggio, Itália.

Do final da guerra aos dias atuais, já nos deixaram: LAFAYETTE, C.S.; HORÁCIO, M.M.; PESSOARAMOS, R.; ISMAR, F.C.; EUSTÓRGIO, A.O.S.; PERDIGÃO, L.F.M.F.; BRANDINI, R.; DANILO, M.M.; KELLER, H.L.I.; PRATES, J.M.; LARA, L.R.A.; LIMA MENDES, P.; MENESES, D.; TORMIM, R.C.; COELHO, A.S.; MORGADO, F.B.; POUCINHA, J.M.

Hoje, cinquenta anos depois, ainda aguardam a *"chamada final"*: NERO MOURA; GIBSON, M.J.; PAMPLONA, O.P.; FORTUNATO, C.O.; JOEL MIRANDA; LAGARES, N.S.; KOPP, A.T.; MIRANDA CORRÊA, J.C.; ASSIS, J.M.; MOTTA PAES, I.; NEIVA DE FIGUEIREDO, N.; CORRÊA NETTO, O.; MOREIRA LIMA, R.; PAULO COSTA, MEIRA DE VASCONCELOS, J.R.; GOULART, R.P.; COELHO, M.E.C.M.; TORRES, A.M.; ROCHA, F.C.; COX, H.C.; MOCELIN, F.P. e CANÁRIO, C.R.

** O autor é Brig-do-Ar Ref. e integrou o 1º GAvCa na Itália.*



O autor equipando um dos P47 do 1º Grupo de Caça na Itália.

NOS ÁUREOS TEMPOS DO C-47, TAXIANDO



SOB A MIRA DE METRALHADORAS CUBANAS

Walter Feliu Tavares*

Estamos nos idos de 1957. No meio da tarde de 07 de novembro desse ano, o telefone toca na Divisão Administrativa da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, minha eficiente secretária me avisa: *"Major Tavares, Operações do COMTA"*; atendo logo e a inconfundível voz do Rezende (esse civil que por muitos anos foi o criterioso escalador de tripulações para o CAN, tornando-se uma lenda) me diz: *"Major Feliu Tavares, está na sua vez para extra a América Central. O Sr. terá que decolar amanhã para Havana às 5h30min e voar sem interrupção, parando só para reabastecer até chegar em Havana. O seu avião vai transportar o corpo do Embaixador cubano no Brasil - Dom Miguel Landa -, a Embaixatriz viúva, o médico brasileiro do finado embaixador e mais o mordomo e outro servçal, cubanos da Embaixada no Rio de Janeiro (Brasília estava em construção). Agora, o Cel Eudo manda perguntar se o senhor está bem de saúde, porque terá que voar um dia, uma noite e mais um dia, sem interrupção para descanso; caso contrário, ele escala outro e o Sr. continuará na vez"*. Respondo logo: - *"Não, tudo bem, posso fazer a viagem!"*. O Rezende responde: *"O seu co-piloto será o Capitão Perissê, o avião o C-46-2045, que estará equipado com cadeirinhas e com um taifeiro de bordo. Os dólares o Sr. receberá amanhã juntamente com a pasta de Navegação.*

Boa viagem".

Começo a me empolgar com esse CAN-EXTRA, pois meu bisavô Cel Vicente Burgos Requeni, espanhol, comandara um forte, tipo Legião-estrangeira, em Cien-Fuegos, durante a guerra da independência de Cuba, contra o domínio espanhol da Ilha. Me preocupo em obter autorização para fazer esse CAN, pois durará no mínimo uns 7 dias. Ato contínuo, me apresento ao meu Chefe, o então Brig. do Ar e Engenheiro Joelmir Araripe, Diretor de Engenharia (mais tarde Ministro da Aeronáutica), e explico a convocação do COMTA. Ele, generosamente, autoriza o meu afastamento para esse CAN-EXTRA, e eu respiro aliviado.

No dia seguinte, 8 de novembro, já estamos no pátio de embarque do Santos Dumont com o 2045, às 5h da manhã, para receber o corpo do Embaixador, a Embaixatriz viúva e os 3 passageiros especiais já citados. O Secretário Lobo do Itamarati faz as honras da casa em nome do Governo Brasileiro do grande Presidente Juscelino.

Primeira etapa: Rio -Barreiras. 4 horas e 50 minutos, 50 minutos no solo para reabastecer. Rumo a Belém, mais 4 horas e 45 minutos. Chegamos em torno de 5h30min da tarde. Antes avisei por rádio e o Major Castelo Branco (Turma de 1944), que respondia pelo comando da Base Aérea de Belém, deu todo apoio à comitiva especial, com jantar no famoso T1. Reabastecemos com 800 galões e eu disse ao Perissê: *"Agora vamos nos preparar para ir fundo do CBs que certamente vamos encontrar nesta noite no Oiapoque, nas Guianas, na Venezue-*

la, até chegar em Trinidad". Jantamos rapidamente e ficamos no avião aguardando a ilustre comitiva. Estranhamos a demora, qual não foi nossa surpresa quando o carro do Comando da Base chegou com os nossos passageiros. Bem aborrecido, o médico foi logo dizendo: *"Major, esse doido do motorista, ao sair conosco do jantar, tocou o carro para a cidade de Belém pensando' que iríamos pernoitar em algum hotel. Foi aí que eu, quando comecei a ver bondes, ônibus e as largas ruas amangueiradas de Belém, percebi o engano do Cabo motorista e fi-lo retornar ao avião... Desculpe esse lamentável atraso..."* Acalmei-o e decolamos, com uma bela noite enluarada, sobrevoando Amapá, Oiapoque, Cayena, Paramaribo e pousando em Georgetown após 5 horas e 30 minutos de voo. Não encontramos nenhum CB. Nunca havia visto uma noite de lua cheia tão linda na Costa Norte da América do Sul. Reabastecemos e decolamos para Trinidad, onde chegamos ao amanhecer após 2 horas e 15 minutos de voo. Tomamos um bom café no simpaticíssimo Bel-Air Hotel ao lado da pista e, já com dia nascendo, decolei para a etapa: Trinidad/Porto Rico, com destino a uma Base de caça naquela cidade, onde o Cel CMT, Cel Nido da USAF, herói veterano da Guerra da Coréia, iria receber uns brindes especiais remetidos pelo então Ministro Francisco Mello, da Aeronáutica, sendo eu o portador.

Para esta etapa: Trinidad - Porto Rico (duração estimada de 4 horas e 50



Oficiais da Força Aérea Cubana. 11 de novembro de 1957, Havana.

minutos), voa-se vários trechos sobre o verde mar das Caraíbas, bloqueiam-se alguns NDB em pequenas ilhas e afinal se avista a grande ilha do Estado associado aos Estados Unidos. Logo após a decolagem e ao colocar o avião no rumo da ilha Granada, já iniciando a subida, observo que o Cap. Perissê entrou em sono profundo; olho para trás na cabine e vejo o mecânico deitado no chão, idem. O rádio telegrafista está de bruços em sua mesa, idem. Concluo que sou o único ainda com energia para manter o vôo. Chego a pensar: *"A etapa é longa, e se eu também adormecer?"*. *"Seria melhor regressar ao confortável Bel-Air Hotel e dormir umas 4 horas, recrutando toda a tripulação?"*. Ligo o 1º NDB da rota e ele entra rachando. Então resolvo: *"Vou fazer tudo sozinho e daqui umas 3 horas esta turma estará toda acordada"*. Me lembro da música de Eduardo Gomes: *"Tudo deve ser feito para nunca atrasar um CAN"*, e logicamente me lembro da recomendação do A3 do COMTA: *"Você terá de voar sem interrupção até Havana..."*.

Após 3 horas de vôo, meu bom co-piloto Perissê vai acordando, o mecânico idem, o rádio telegrafista já fala com Porto Rico e o taifeiro traz os primeiros cafezinhos do dia.

Pousamos na Base da USAF, sob o Comando do Cel Nido, portorriquenho de nascimento, que nos recebe maravilhosamente. Reabastecemos e decolamos logo com plano de vôo para

pousar em Santiago de Cuba, na extremidade Leste desse País-ilha.

Durante esta etapa, cabe-me a função de co-piloto-navegador, com o sobrevôo dos primeiros fixos na República-Dominicana e depois no Haiti, concluo que estamos com substancial vento de cauda e um céu de Brigadeiro.

Pouco antes do sobrevôo de Santiago de Cuba, tomo mais uma feliz decisão: cancelo o pouso em Santiago, modifico o plano para 1º pouso em Havana e lá vamos nós sobrevoando a pérola do Caribe em diagonal. Passamos sobre Camaguey e também sobre a já famosa "Sierra-Mestra", onde nessa época, Fidel Castro e seus guerrilheiros eram tremendamente combatidos pelas forças militares leais ao Governo do General Batista, Presidente de Cuba. Os 800 galões eram os meus principais fiadores para uma auspiciosa chegada em Havana:

E assim, numa bela tarde de 9 de novembro de 57, mais ou menos às 17h30min local, aterrisamos no Aeródromo Militar da Base-Columbia, uma espécie de Campo dos Afonsos de Havana. Há bastante gente aguardando o C47 brasileiro: o Cel Tabernilha, Cmte da Força Aérea Cubana, o Embaixador brasileiro em Havana, o notável diplomata Vasco Leitão da Cunha e outras pessoas gradadas. Procedeu-se o desembarque, organiza-se o fêretro, e então a Senhora Embaixatriz viúva toma a palavra e declara em voz alta: *"Senhores, antes de iniciarmos este triste cortejo, desejo*

proclamar que estamos aqui nesta hora, graças a dedicação e resistência destes rapazes brasileiros, que não descansaram um só momento, para que atingíssemos Havana em um dia, uma noite e mais este dia. Major Tavares: muitas gracias!"; O Embaixador Leitão da Cunha, ao meu lado, me confia: *"Major, o Senhor está prestando um grande serviço ao Brasil"*.

Logo após a saída do fêretro, o Cel Tabernilha me chama e dá a seguinte boa nova: *"Major Tavares, o senhor e toda sua tripulação serão hóspedes de honra da Força Aérea Cubana, durante todo tempo em que aqui permanecerem; seu avião será reabastecido e senhor escolherá: poderá ir para a cidade e ficar em hotel ou, se preferir, ficará alojado em nosso Cassino de Oficiais"*. Respondo emocionado: *"Cel Tabernilha, será uma honra para mim e meus tripulantes podermos confraternizar com nossos camaradas da ativa Força Aérea Cubana, aqui permaneceremos nessa grande Base-Columbia"*.

O avião é reabastecido e hangarado. Eu e o Perissê recebemos uma suíte. Os sargentos e o taifeiro idem, nos seus respectivos círculos. Um Capitão especialista da Força Aérea Cubana de nome Mesa, é posto à minha disposição para ser o meu cicerone durante os dias em que permanecermos em Havana. Melhor não poderia ter sido.

Logo após o jantar, em torno de 20h local, eu e o Perissê saímos andando para a suíte e, no caminho, tivemos a impressão que já estávamos dormindo como pedras. Havíamos voado do Rio a Havana num total de 29 horas, com paradas, sem descanso, em Barreiras (Bahia), Belém, Georgetown, Trinidad e Base Aérea da USAF em Isla-Verde (Porto Rico). Dormimos um grande sono reparador de 12 horas contínuas. Acordamos novos nesse domingo, dia 10 de novembro de 57. Fomos a um bom banho de mar na bela praia de Varadero e depois tomamos whiskey com o nosso Embaixador.

À noite, saímos com o Capitão Mesa e visitamos o famoso Cassino Tropicana, um dos mais luxuosos do mundo. No Cassino Saint-Sussi um boa sorte me aguardava: tiro um "jack-pot" em dólares de prata, ganhando 175



Ao Centro, Cel Av Nido, comandante da Base Aérea da "Isla Verde" em Porto Rico. Herói da Guerra Aérea da Coreia, pilotou os sabres-F-86 contra os famosos MIG-15 russos.

dólares; estou realmente com boa estrela.

No dia seguinte, 11 de novembro, fazemos amizade com um capitão aviador cubano: Gutierrez, dotado de um gênio e uma simpatia fora de série, por ele fico sabendo que, diariamente com aviões B-26-Marauder, bombardeiam a "Sierra-Maestra" para desbaratar Fidel e seus guerrilheiros. Chama-me atenção a grande prosperidade em Cuba, moeda ao par com dólar. Os oficiais da Força Aérea Cubana, todos com "chevrolets" do ano. Então me vem à memória, os notáveis versos do Cel Breno Outeiral, veterano piloto do CAN na década de 40: "Quem quiser saber a quanto pode chegar um amor, um amor quase santo, procure um aviador...". Confidencio ao bom Gutierrez, que desejo conhecer as maravilhas da mulher cubana; tudo resolvido, ele diz ao capitão Mesa: "Leve-os ao Balconsilho...". E essa noite passei numa casa luxuosa e adequadamente preparada, para travar conhecimento com a beleza deslumbrante das cubanas e principalmente das jambetes tipo Oba-Oba do Brasil.

No dia 12, o Embaixador Leitão da Cunha me chama e pergunta: "Major, o Sr. poderia levar para o Brasil 3

refugiados fidelistas que estão asilados aqui na nossa embaixada e para os quais eu deverei obter um salvo-conduto do Governo Cubano, para o seu internamento no Brasil?". Respondo logo: "Embaixador, o avião no regresso está a sua disposição, apenas lhe peço que reviste minuciosamente esses 3 fidelistas antes do embarque, porque eles podem, em vôo, tentar me obrigar a pousar na Sierra-Maestra e aí eu e o Perissê vamos virar prisioneiros do Fidel Castro". Tudo acertado, o embarque e a decolagem ficam marcados para o dia 13 de novembro, o mais cedo possível.

Às 4 da madrugada estou no Corpo da Guarda da Base Columbiã aguardando o Embaixador com seus 3 refugiados políticos, quando surge um comboio com o Mercedes da Embaixada todo cercado por jeeps equipados com metralhadoras apontadas para o carro do Embaixador. Sento-me ao seu lado na frente; atrás, apavorados, estão os 3 fidelistas. Seguimos até a porta do Douglas e o embarque é efetivado. Perissê já fizera o plano de vôo e começo a taxiar para decolar como sol nascendo, mas sempre



Ja no Brasil, em Carolina, Maranhão, os três refugiados de Fidel, transportados mediante salvo-conduto.

acompanhado pelo jeeps com as metralhadoras nos conteirando. Nessa viagem de volta, além dos 3 refugiados fidelistas, viajam para o Brasil o mordomo cubano, seu auxiliar e o médico brasileiro do falecido Embaixador.

Ao pousarmos em Santiago de Cuba para reabastecimento, após 3 horas e 30 minutos de vôo, a hostilidade aumentou. Logo após o pouso, o avião foi cercado por jeeps e no estacionamento o Comandante da Tropa perguntou logo pelo salvo-conduto. Exibido de imediato e resolvi ficar na porta do avião, mandando o Perissê ir à Sala de Tráfego para o plano de vôo e controle de reabastecimento. Antes recomendara aos 3 fidelistas que ficassem na cabine e não se acercassem das janelas do avião de forma alguma. Taxiamos e decolamos para a grande Base do USAF Ramey em Porto Rico, onde chegamos após 4 horas e 5 minutos de vôo. Dos 3 refugiados fidelistas, um era médico, o outro universitário e o 3º um civil de classe média. Na chegada em Porto Rico notei que estavam radiantes com a ida para o Brasil, pois disseram-me que se fossem presos pelas forças do General Batista, dificilmente deixariam de ser executados.

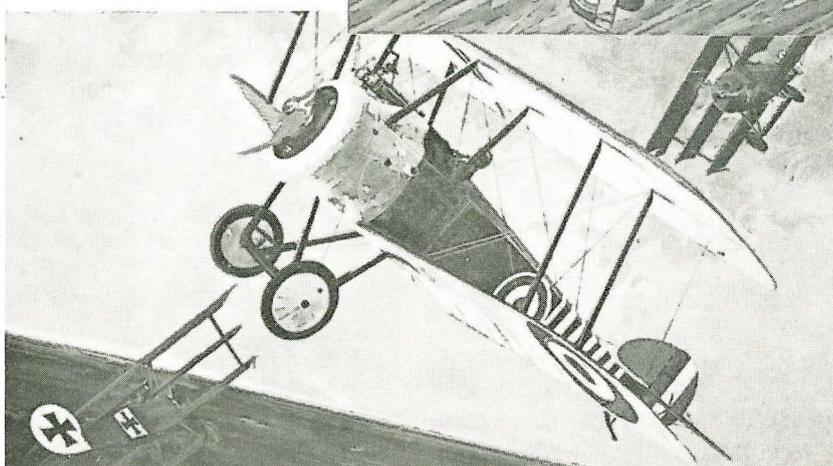
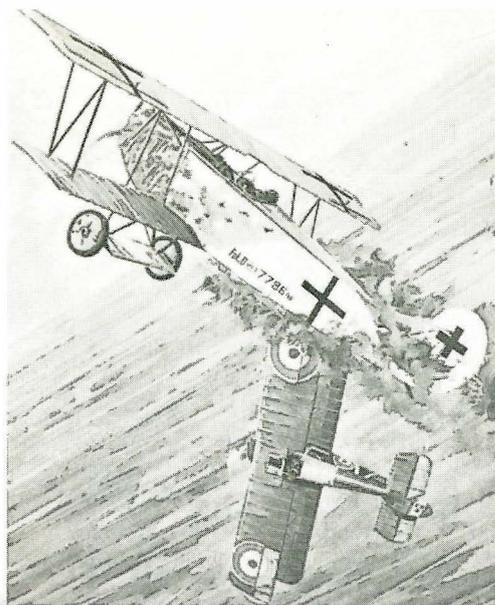
Chegamos em Belém no dia 15 de novembro após voarmos 6 horas e 15 minutos de Georgetown a Val de Cans. Desembarcamos no Rio dia 16. Os 3 fidelistas já eram aguardados pelas autoridades do Itamarati, para início de sua situação de refugiados políticos.

Missão cumprida, hoje fico no mundo das recordações: as atenções do Coronel Tabernilha (após o advento de Fidel Castro, conseguiu refugiar-se em Miami, do contrário teria ido para o "paredón"), a finura e o companheirismo do Cap Av Gutierrez, a distinção do Cap Mesa. A prosperidade de Cuba sob o Governo do General Batista. O luxo e a grandiosidade de Havana. O vento de cauda que me proporcionou voar de Porto Rico a Havana em uma só etapa. A firmeza do Embaixador Vasco Leitão da Cunha, finalmente, a gratidão expressa pela Embaixatriz viúva de Dom Miguel Landa. Positivamente, foi um CAN-EXTRA para nunca mais ser esquecido.

* O autor é Maj Brig R/R

PEGUE A CARABINA E ATIRE!

Aloísio Quadros*



Em meados de 1915, após a Era do cavalherismo aéreo, franceses e alemães colocaram o combate aéreo no cenário europeu. Na foto superior, um "Newport" às voltas com os adeptos do "Baron Von Richthofen"

A introdução do avião na Primeira Grande Guerra, procedeu-se lentamente, e com a compreensível intolerância dos Estados

A observação aérea ampla, conjuntural, confrontada com o enfoque restrito das patrulhas dos esquadrões de Cavalaria, induzia os comandantes em campanha, ao emprego freqüente das pequenas aeronaves. A constante e crescente solicitação dos aviões no *front*, não alterava a característica deles, de simples complemento no bojo de um vasto conjunto de deslocamento de tropas, batalhas, acantonamentos etc. Na estratégia da guerra, em 1914, o emprego da aviação era pouco cogitado. Só no ano seguinte, reverteu-se este quadro. É verdade que a máquina voadora não desabrochou, ainda, toda a sua potencialidade. Carecia das características belicosas de um engenho de guerra e gerava, não raro, desentendimentos entre os condutores do conflito.

Mas os serviços prestados pelos aviadores eram surpreendentes. Era usual, no retorno de uma patrulha, o piloto aterrisar junto às tropas na iminência de um ataque, e transmitir ao comando tudo o que observou do alto. Só então decolava, retornando à sua esquadrilha.

Os aviadores cruzavam com os inimigos, cumprindo missões idênticas, sem se molestarem. Portavam todos eles, mosquetões e revólveres para a sua defesa, na eventualidade de pousar forçado sobre o território inimigo. Só para isso. Os bombardeiros,

introduzidos da forma mais empírica possível, em missões de observação e de reconhecimento, era iniciativa dos próprios aviadores, semesquemaprêvio, ordem ou autorização superior. Utilizavam petardos de baixo valor explosivo, lançados à mão pelo observador, sobre alvos eventuais - de oportunidade - sem nenhuma tática ou treinamento específico. Causavam razoável estrago e, muito mais, levavam pânico à soldadesca. Há intolerância pela impunidade dos boches: o consenso geral é o de molestar o inimigo, e como fazê-lo, é uma desestabilizante interrogação. As dificuldades são múltiplas. Materiais e burocráticas. No transcorrer das batalhas de Lorena, em agosto de 1914, e do Marne (setembro), os encontros no ar intensificam-se. Os aviões antagonistas cruzam-se à distância de tiro de carabina. Porque não dispará-lo? A utilização das armas

era cogitada cada vez mais. Entretanto, registraram alguns historiadores, certos aviadores saudavam seus adversários em pleno ar, demonstrando, reciprocamente, respeito mútuo. Mas, durou pouco este cavalherismo.

No lado francês não surgia a autorização para a caça aos aviões inimigos. O ato era encarado como uma distorção da finalidade precípua das missões aéreas. De repente, os encanecidos chefes de Estado Maior absorveram a idéia de que um avião abater outro, em vôo, era quase impossível. A retórica da tática de guerra não flexionava. Armas nos aviões, só as de defesa dos tripulantes. Os aviões decolavam com missões bem definidas. As bombas aerotransportadas, improvisado de bons resultados, foram tolerados, sobretudo por não implicar em modificações nos aviões.

Havia esquadrilhas assumindo uma



No início da guerra 1914-18 as bombas, normalmente, eram lançadas à mão. Na foto, um oficial francês efetuando seu lançamento.

certa independência, consentindo em armar bem o seu pessoal e não fazendo restrições para quem atirasse no avião que cruzasse com ele. O entusiasmo pela idéia de abater o inimigo, completava a harmonia necessária à criação dos esquadrões de combate aéreo. Nas conversas, a colocação dos princípios de disciplina e de rebeldia é enfocada, entre goles de café quente, em noites intermináveis. Alguns, já atacaram um avião inimigo, com carabinas e, mesmo sem sucesso, transmitem aos companheiros suas poucas experiências, ouvidas com inconfiável curiosidade, nas ociosas horas de plantão. Verifica-se um denominador comum entre os aviadores: já não é mais tolerável o sobrevôo de inimigos sobre território francês, sem uma pronta reação. A atitude dos comandos do Capitão André Faure, da esquadrilha V-24, subordinada ao V Exército, é inconfundível. Carabinas e mosquetões guarnecem suas aeronaves e enquanto um tripulante conduz o avião, o outro, portando uma arma, esquadriha o horizonte ansioso por se bater com o inimigo. Os escalões superiores recebem sucessivas solicitações para instalar metralhadoras nos aviões. Com a insuficiência generalizada de material bélico, suprir aviões com preciosas metralhadoras - em detrimento da nobre Infantaria - era de todo inviável. O alto comando esperava dos aviões apenas o vôo sobre o inimigo, e o respectivo relatório. O resto não tinha cabimento.

A esquadrilha V-24 está bem equipada. Além dos aviões "leigos", possui uma quantidade razoável dos robustos biplanos "Voisin", com grande

raio de ação. Faure, espírito disciplinado e combatente arrojado, é um dos convictos do axioma de que ganhará a batalha quem tomar a iniciativa. Discute com seu pessoal as possibilidades de equipar os poderosos biplanos com metralhadora na nacele do observador. A margem do erro de tiro em vôo é muito grande, tornando impróprio o mosquetão de baixo poder de fogo e demorado remuniamento. Só a metralhadora, rica em munição e de grande rapidez de tiro, proporcionará um ataque prolongado ao aparelho inimigo.

Servem nesta unidade dois militares muito identificados com o seu comandante: Frantz e Quenault. O primeiro, brevetado piloto em 1911, tipo cerebral, monossilábico, não cultivava amigos. Dedicado ao extremo ao seu trabalho, consciente dos perigos do seu ofício, era o inflexível experimentador dos aviões produzidos pela fábrica Savary. Faz camaradagem com Quenault, um mecânico tão competente quanto impulsivo e que não escondia sua admiração pelo piloto. A guerra surpreende Frantz, recém-convocado. Ostentando os galões de Sargento-piloto, vaiservir na V-24. Por mero acaso, é engajado na mesma unidade o competente Quenault, mobilizado como soldado-mecânico. Operam juntos em freqüentes patrulhas e, tal como o seu comandante, advogam a implantação das armas nos aviões. Gabriel Voisin, fabricante de aeronaves, convicto da importância daquela ousadia, integra o grupo e participa das rodas de conversas com Faure. Contribui ele, com um tripê de tubos de aço, fixado no interior da carlinga do observador, num dos grandes biplanos de sua fabricação. A esquadrilha instala sobre a armação de aço, uma metralhadora capaz de gira sobre a sua base, e testa o conjunto em vôo, até a exaustão. O avantajado "Voisin" aceita bem o novo

equipamento e todos mantêm o sigilo tanto quanto possível. Curiosos, todos se debruçam sobre os aviões equipados com as metralhadoras. Os mecânicos não hesitam em manter o material em nível altamente confiável. Bem testado, o "Voisin" participa das missões de guerra, de patrulha e observação. Nas esporádicas perseguições aos inimigos, não obtiveram resposta imediata. Os alemães, quando perseguidos, iniciavam manobras evasivas e às vezes voavam rasante sobre terreno ocupado por tropas amigas, quando os soldados abriam nutrido fogo, forçando o caçador a procurar altura.

No dia 5 de outubro de 1914, ocorreu o primeiro combate aéreo entre dois aeroplanos. Amadrugada encontra Frantz e Quenault na fãina de mais uma missão. Avião abastecido ao máximo, motor bem afinado, munição abundante para a "machine infernale" (metralhadora, no jargão dos combatentes franceses), mapa destacando a região a sobrevoar, e as repetitivas recomendações recíprocas para quando se encontrarem sob fogo inimigo. Ninguém dizia nada de novo, mas cada um compreendia a solidariedade do companheiro naquelas frases feitas. O "Voisin" de tela branca ostenta na empenagem as cores francesas, e tem o número 89. É o orgulho da sua equipagem.

O telefone de campanha traz vagas informações meteorológicas: tempo firme na região a ser patrulhada, mas muita neblina. O vôo só poderá ser à grande altura. Faure insiste com Frantz e debate sobre todas as condições adversas da sortida, mas cede à pressão do piloto e autoriza a decolagem. Os tripulantes abotoam o pesado casaco de couro e lã, calçam as luvas grossas, ajustam o capacete e ouvem a voz do mecânico: "Contato?" logo respondido: "Contato!". A hélice gira, o motor ronca firme. Trepidante, a aeronave rola para a extremidade do campo, vira-se contra o vento, começa a correr e tira a bequilha do chão. Decola. Cerca de trinta minutos de vôo, Quenault certifica-se que aonde se encontram é possível interceptar inimigos. Exercita a metralhadora e prepara-se para eventual combate. Surpreso, deteta um empecilho para introduzir o carrregador de munição na arma; só conseguirá municiá-la comprimindo com o dedo indicador uma pequena mola interna. Há que tirar a luva, com o risco de congelar os dedos

sob a baixa temperatura ambiente. Conhece os riscos. Já viu companheiros terem os dedos gangrenados, conseqüência do frio intenso. Descarta a hipótese de pedir regresso, ou de perder altura. Não admite abandonar a posição privilegiada que se encontram. Decide-se. Reúne toda a sua força de vontade e refira a luva da mão esquerda. Quase urrando de dor, e com os dedos no interior da arma, força o pino a retroceder. Em dois inacabáveis minutos, encaixa o carregador no seu lugar. Afunda-se na carlinga. Aturdido, coloca os dedos gelados dentro da boca, procurando

a q u e c ê - l o s
Ferozmente, enfia a mão dentro da luva, e durante alguns instantes lança mão de todos os artificios habituais para restabelecer a circulação e a temperatura. O piloto nem percebe a ocorrência e continua esquadrinhando o espaço à sua volta. Súbito, sacode o manche atraindo a atenção do artilheiro. Gesticula indicando um "Aviatik" deslocando-se em sentido oposto, abaixo deles. Buscando um alvo no solo, o piloto alemão não olha para cima. Cauteloso, Frantz inicia

uma curva descendente sobre a asa esquerda ganhando velocidade e sem tirar os olhos da presa. Quenault, ante a perspectiva da luta iminente, gira a metralhadora na sua base, freneticamente. Gesticula, fala sozinho, sente a importância daquele momento. Ansiedade total.

Já estão muito próximos do inimigo, mantêm-se mais alto que ele e distinguem os capacetes negros dos alemães. Há urgência em agir. Não podem desperdiçar o elemento surpresa. Agarrado à sua metralhadora Quenault aguarda mais um pouco para disparar. Um pensamento repentino o faz hesitar. Atirar pelas costas em combatentes que nem o viram? Recobra o entusiasmo pensando na situação inversa. Seria seu próprio fim, e admite que o provável erro de pontaria na primeira rajada alertará o inimigo para o combate.

O biplano de Frantz atinge o ponto

ideal para o disparo. O metralhador não espera nada melhor e comprime o gatilho. Desta primeira saraivada de balas, algumas perfuram a asa e a fuselagem do "Aviatik" e a maioria perde-se no ar. Aparentemente, os alemães ficaram ilesos, mas o choque desperta-os para a dura situação. Quenault ensaia uma curva apertada, dá todo o gás ao motor e ganha altura, posicionando-se outra vez, na cauda do alemão. Este, a seu turno, inicia uma seqüência de curvas e mergulhos tentando livrar-se do perseguidor. Os dois aviões riscam os céus em todos os



O fim de um "Sopwith-strutter" abatido num combate aéreo. Interessante observar o "bomb-cell" por onde eram lançadas, manualmente, as bombas.

sentidos, durante longos minutos, procurando cada um a oportunidade de abater o outro. Agora, há indícios de que os alemães foram atingidos. Perdem altura, mantendo uma trajetória constante, sem evasivas. O "Voisin" acompanha de perto a descida do inimigo, na expectativa do desenlace. Rês do chão, o aparelho alemão nivela com dificuldade. Não domina bem os comandos. Inclina muito sobre um dos lados e bate no chão, arrastando-se por uma grande extensão. Frantz ganha altura e verifica estar sobre território francês. Prepara-se para aterrar junto aos restos do "Aviatik". Faz um pouso razoável e corre com seu companheiro em direção ao inimigo vencido. Soldados franceses deixam as trincheiras e acercam-se do local do impacto. A população das cercanias também aproxima-se dos aviões. Auxiliados pelos soldados, Frantz e Quenault retiram do

aparelho destruído os dois aviadores alemães e os colocam sobre o terreno. Já não vivem mais.

Chega o General Franchet D'Esperey com oficiais do seu Q.G. O piloto francês impertigado, faz continência, seguindo-se um breve relato da ocorrência inédita, causando profunda impressão aos seus superiores. O General dirige-lhe algumas palavras enaltecendo a vitória e informa que vai recomendá-lo para a Medalha Militar. Frantz - mão na pala - agradece e, humilde, declina a honraria por já possuir a comenda. O General, então, o

recomendará para a Cruz de Cavaleiro da Legião de Honra, e aperta a mão dos dois vencedores. Em seguida, retira-se, dirigindo-se ao seu automóvel. Aos primeiros passos detem-se, volta-se para os aviadores tombados e faz continência, no que é acompanhado por seus oficiais. Há um respeito generalizado pelos dois tripulantes abatidos no ar.

Toda a guarnição já tomara conhecimento da vitória dos dois colegas, e quando eles aterraram, foram saudados com invulgar entusiasmo. Incon-

tinenti, são convocados pelo Capitão Faure, a quem prestam esclarecimentos detalhados do duelo sem precedentes. As provas materiais eram por si mesmas evidentes. O testemunho do General e a presença da tropa francesa, além dos habitantes da região, resultou na homologação oficial do primeiro avião derrubado por outro avião, num combate aéreo.

Os documentos encontrados nos bolsos dos alemães indicam que o piloto do "Aviatik" era o oficial Wilhem Schlichting e o observador, o Oberleutnant Fritz Von Zanguen.

Desde então, o curvilíneo balé aéreo dos aviões em combate, tornou-se freqüente, mas sem nunca perder a condição de trágico espetáculo.

* O autor é pára-quedaista



Quem inventa é inventor



Humberto Cesar Pamplona Coelho*

Não é de hoje que essa familiar expressão faz parte do cotidiano da Força Aérea, utilizada para caracterizar aqueles que adotam iniciativas cujos resultados deixam a desejar, quando não redundam em total fiasco. Nessas ocasiões, vem a reboque a inevitável comparação entre os três Patronos das Forças Armadas. Enquanto Tamandaré e Caxias saíram das fileiras de suas instituições, alçados à condição de exemplo a serem cultuados e seguidos, Santos-Dumont, até bem pouco tempo Patrono da Força Aérea, foi guindado a essa posição por ter inventado o avião.

Assim, já que os da Aeronáutica tinham como guia e exemplo um inventor, ficam automaticamente explicadas e justificadas quaisquer atitudes que, por falta de planejamento ou precariamente suportadas por opiniões pessoais, não atingem os objetivos previstos.

Naverdade, trata-se de monumental injustiça, além de refinada bobagem, perpetrada pelos que teimam em desconhecer os fatos históricos.

Todos sabemos que o vôo do "mais-pesado-que-o-ar" não aconteceu da noite para o dia, como resultado de um momento único de inspiração ou

fruto de uma centelha que tivesse iluminado ocasionalmente o cérebro de Santos-Dumont.

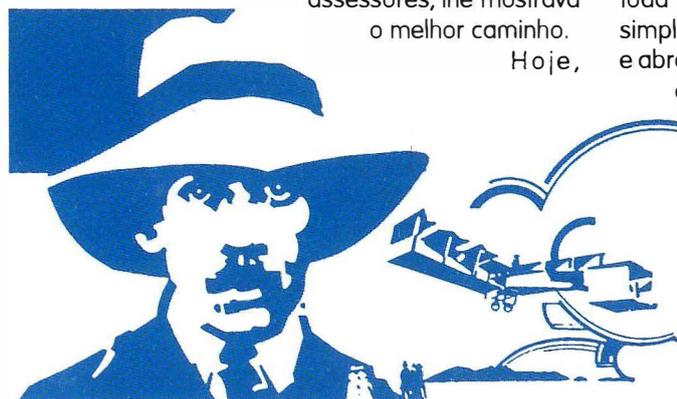
O Pai da Aviação palmilhou uma longa e exaustiva estrada. A sua escalada, degrau por degrau, desde o primeiro balão estratoférico e livre até o "Demoiselle", jóia ultra-leve com o qual enfeitava os céus de Paris e circulava pelos seus arredores, indica que uma das principais ferramentas de trabalho era o planejamento. A cada passo, uma completa avaliação mostrava acertos e erros, apontando correções e ajustes na busca do objetivo desejado. Entre uma conquista e outra, um tempo razoável de maturação consolidava suas conclusões. Longe estava de se dar ao luxo de mudar algo somente por mudar, ou baseado em análises apressadas, realizadas com dados insuficientes. Fazia questão de só prosseguir quando o exame criterioso, levado a efeito por ele mesmo, já que não contava com assessores, lhe mostrava o melhor caminho.

Hoje,

podemos dizer que o pensamento estratégico teve em Santos-Dumont um lúcido praticante. Possuía perfeita noção de que uma atitude adotada em determinado momento, iria se refletir mais adiante, com sua carga de benefícios ou de prejuízos. Daí os cuidados com que cercava cada uma das providências que era obrigado a tomar. Para não correr riscos, já que o dinheiro saía do seu próprio bolso e o único piloto de provas disponível era ele mesmo, nem precisava ser dono de poderosa inteligência para considerar todos os fatores relacionados com o problema, mesmo os mais ínfimos.

Ao contrário de Tamandaré e Caxias, Santos-Dumont não nos deixou exemplos de bravura em combate ou de liderança e competência no manuseio de recursos humanos e materiais em situação de conflito. O seu precioso legado nos conduz para a inarredável necessidade de preceder toda e qualquer decisão, da mais simples à mais complexa, de completa e abrangente avaliação, sejam a vida e os recursos nossos ou não.

Assim sendo, quem inventa é inventor por sua própria conta e risco, não tendo Alberto Santos-Dumont nada a ver com isso. Além do mais, não há como ignorar que a sua invenção deu certo.



*O autor é Brig-do-Ar R/R.

CMTE. HILTON MACHADO: UM SONHADOR NUM PAÍS DE SONHOS

Falecido em 14 de agosto de 1993 na cidade de Teresópolis, o Cmte. Hilton Machado era um dos diretores da Cia. de Aviação Nacional Transportes Aéreos.

O Cmte. Hilton começou sua vida de aviador no Campo dos Afonsos, onde obteve seu "brevet" de piloto militar. Foi piloto da Cia. Cruzeiro do Sul de onde saiu para fundar a Nacional em 1946, tendo como sede a cidade de Belo Horizonte.

Vendida em 1957, a Cia. chegou ao fim de sua trajetória com uma frota de 41 aviões. Além da frota, possuía um parque de manutenção constituído para: recuperação dos motores P&W (Motortec) e recuperação e revisão de células e hélices.

Servindo a cerca de 400 cidades, os aviões da Nacional chegavam muitas vezes em locais que sequer possuíam qualquer meio de transporte.

A vida do Cmte. Hilton demonstra o seu alto sentido na dedicação ao desenvolvimento interiorano do Brasil. Com sua morte, perdemos um sonhador num país sem sonhos.



TURMA DE ASPIRANTES DA ESCOLA DE AERONÁUTICA DE 1943 - 50 ANOS

Em 21 de agosto de 93, a turma de Aspirantes da Escola de Aeronáutica de 1943 completou 50 anos de sua Declaração.

Esta turma foi enriquecida com a inclusão de 12 membros da Força Aérea Paraguaia, sendo que dois deles (Eduardo Schussmuller e Julio De Filipis) misturaram seu sangue com o de outros brasileiros que perderam a vida durante o curso.

Daturma fizeram parte: Ismael Florentin, José Avello Duarte, Pedro Cataldo, Epifanio Ovando, Felix Zarate, P. Nolasco O. Stumpfs, Eduardo Zarate, Horacio A. Fernandes, Abrahan Giubi Redes e Eladio Vasques.

OMAR FONTANA, PERSONALIDADE DO ANO NA AVIAÇÃO DA AMÉRICA LATINA

O Comandante Omar Fontana, fundador e Presidente da TRANSBRASIL, recebeu o título de "Personalidade do Ano na Aviação da América Latina", instituído pela "Revista Aerea", de Nova York, uma das mais importantes publicações especializadas em Aviação, na América Latina.

O prêmio, idealizado por Elaine Asch, Presidente e Editora da Revista Aerea, é oferecido todos os anos à personalidade "que mais contribuiu para o progresso da aviação em um dos 20 maiores países da América Latina, Espanha ou Portugal". Omar Fontana foi escolhido por um júri formado de cinco autoridades norte-

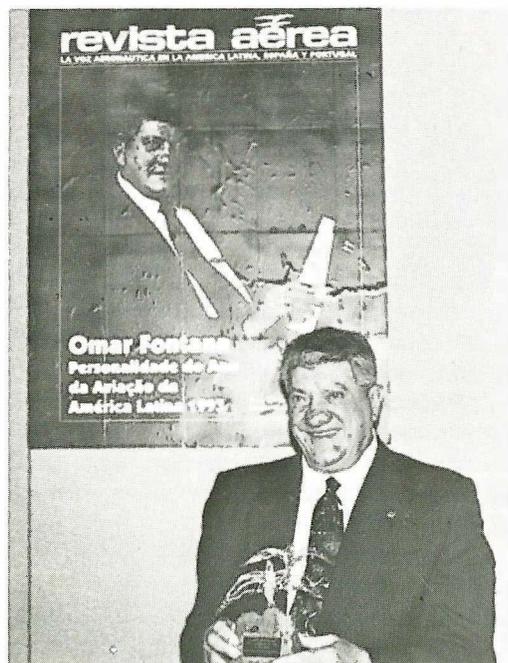
americanas do campo de aviação, e selecionado pelos 17 correspondentes da revista na América Latina.

Sob o comando de Omar Fontana, a TRANSBRASIL tem crescido e se tornou a segunda maior companhia aérea do Brasil.

A TRANSBRASIL foi a primeira companhia a operar o Boeing 767 na América do Sul, e também a primeira do continente a adquirir o Being 777, considerado por Fontana "o símbolo da tecnologia aeronáutica do século XXI".

Contando hoje com uma frota de 23 Boeing, todos equipados para

pousos automáticos, a TRANSBRASIL serve a 20 cidades no Brasil e quatro nos Estados Unidos (Miami, Orlando, Washington e New York). Em 1994 começará a voar para a Áustria (Viena), Rússia (Moscou) e Argentina (Buenos Aires).



atos & gente



EMPOSSADA A NOVA DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tomou posse, no dia 12 de janeiro do corrente ano, a nova Diretoria eleita para o biênio 93/94. Tendo à frente o Maj Brig Ovcitavio Monteiro de Araujo - reeleito - a equipe de trabalho foi composta com alguns Diretores que o acompanharam desde a gestão anterior, reforçada com o sangue novo de alguns companheiros que a ela se juntaram

GRUPO DE CAÇA COMEMORA 50 ANOS DE SEU BATISMO DE FOGO

Flagrante da Cerimônia, quando o Exmo Sr Ministro da Aeronáutica Ten Brig Lélío Viana Lobo cumprimenta o Brig Nero Moura, Comandante do 1º GAvCa na Itália, durante a 2ª Guerra Mundial, simbolizando, neste cumprimento, sua saudação a todos os antigos e atuais comandantes do Grupo.



BOEING TEM NOVO PRESIDENTE

Ron Woodard, vice-presidente executivo do Boeing Commercial Airplane Group e Gerente Geral da sua divisão de Renton, foi nomeado presidente da companhia, sucedendo Dean Thornton que está se aposentando.

Woodard está na Boeing há 27 anos. Começou sua carreira na empresa em uma das oficinas como engenheiro de contato. Também foi presidente da Boeing Canadá, divisão de Havilland.

Desde março, vem trabalhando como vice-presidente executivo do Boeing Commercial Airplane Group, possuindo grande experiência nos processos de

produção de desenvolvimento.

Ron Woodard tem 50 anos, reportará a Phil Condit, presidente da The Boeing Company, e será membro do Conselho Executivo da companhia.



13º ANIVERSÁRIO DA COPAC

No dia 24 de fevereiro de 1994, a Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate —COPAC— completou o seu 13º ano de atividades.

Criada pela Portaria R-011-A/GM-4, de 24 de fevereiro de 1981, com a finalidade de gerenciar o desenvolvimento e a produção da aeronave caça-bombardeiro AM-X, bem como a sua implantação no seio da Força Aérea Brasileira, teve como seu primeiro presidente o Exmo. Sr. Ten. Brigdo-Ar LÉLIO VIANA LÔBO, atual Ministro da Aeronáutica.

Em consequência de uma recente reestruturação do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento —DEPED, a COPAC incorporou-se ao Subdepartamento de Desenvolvimentos e Programas —SDDP, com a responsabilidade de gerenciar todos os projetos afetos ao DEPED, dentro do que preconiza a diretriz ministerial sobre o ciclo de vida dos sistemas e materiais da Aeronáutica, como, por exemplo, o Projeto AL-X (Aeronave Leve de Ataque), o Projeto F-X (Aeronave de Defesa Aérea), o Projeto de modernização das aeronaves F-5, dentre outros.

Por força de contratos internacionais do Programa AM-X, a COPAC permanece como órgão ativo da estrutura do DEPED, dentro do SDDP.

Nesses seus 13 anos de existência, o Programa AM-X dotou a Força Aérea de uma Unidade Aérea, o 1º / 16º GAv, com 28 aeronaves de última geração, com sistemas sofisticados que permitem enorme precisão de navegação e acerto dos seus armamentos.

Proporcionou, também, uma capacitação tecnológica e industrial que permitiu à EMBRAER desenvolver aeronaves como o Brasília, o CBA-123 e o futuro jato EMB-145.



BOEING LANÇA O 737X

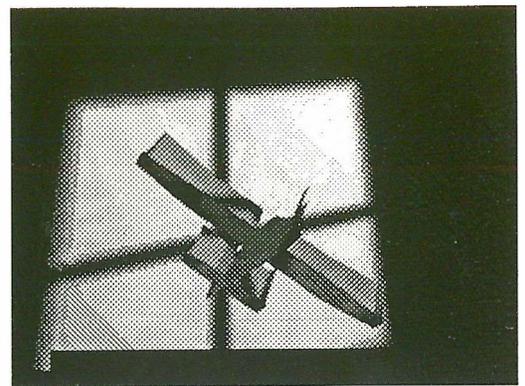
A Boeing e a Southwest anunciaram encomenda para 63 aeronaves 737X, com entregas previstas para o período compreendido entre 1997 e 2001, incluindo 4 Boeing 737-300X para entrega em 1997, 16 em 1999, 15 no ano 2000 e 12 no 2001.

O lançamento do 737X não interromperá a produção do 737. A própria Southwest tem uma encomenda de 50 Boeing 737, com entregas no período 1994-97.

A família 737X também será oferecida em 3 tamanhos com capacidade para transportar entre

108 e 160 passageiros. Ela é uma derivação da atual família 737, apresentando modificação na asa, operação mais silenciosa e turbinas com maior potência. Além disso, manterá semelhança operacional com os atuais jatos 737-300, -400 e 500. O 737-300X será o primeiro a ser produzido, com 128 assentos.

A frota de 737 que entrou em serviço nos dois últimos anos tem mantido uma taxa de disponibilidade técnica na partida de 99,5%, a mais alta de toda a indústria.



a v i a ç ã o

TRANSBRASIL É PIONEIRA NA AMÉRICA LATINA

Ao encomendar 3 Boeing 777, a TRANSBRASIL é a primeira companhia aérea na América Latina a adquirir esse famoso birreator.

A TRANSBRASIL também foi a primeira companhia latino-americana a encomendar os Boeing 767 e 737-300.

ENSAIO EM TÚNEL DE VENTO REVELAM MELHORIAS NO DESEMPENHO DE PISTA DO EMB-145.

Ensaio em túnel de vento realizados com um modelo completo do EMB-145, na escala de 1:10, revelaram significativas melhorias no desempenho de pista do novo avião.

As melhorias incluem uma redução nas distâncias de decolagem, especialmente em condições de pistas altas e com elevadas temperaturas; uma redução de 210 m na distância de pouso; eliminação da unha metálica anteriormente adotada para separar o bordo de fuga do pilone e do motor, e a adoção de um "spoiler" de solo mais eficiente.

Como resultado dessas melhorias, o EMB-145 pode agora operar sem restrições do aeroporto Santos Dumont, além de ter tido seu alcance aumentado para operações a partir dos aeroportos

de Brasília e Porto Alegre.

Durante os testes foram ensaiadas ainda as novas posições de flape para decolagem (22° para decolagem curta e 9° para decolagem de pistas altas e com temperaturas elevadas) e para pouso (45°); além de feitas avaliações do efeito solo e da unha metálica localizada entre o pilone e o motor.

Os resultados desses ensaios estão sendo utilizados também para criar um banco de dados com as características de voo do EMB-145, o qual até o final deste mês estará implantando no simulador de voo do Brasília instalado no Centro de Treinamento da Embraer.

Isso permitirá aos pilotos da

Embraer voar o EMB-145 no simulador bem antes de o primeiro protótipo do novo jato, previsto para o primeiro trimestre de 1995, estar disponível. Dessa maneira eles poderão antever como se comportará o aparelho, o que permitirá maior segurança na operação de nosso primeiro protótipo, além de considerável economia de tempo e de dinheiro resultante da redução do número de horas voo necessárias para que os pilotos se familiarizem com o EMB-145.

A campanha de "vãos" do EMB-145 no simulador do Brasília está prevista para este início de ano, tão logo termine a implantação do banco de dados.



O GRAF ZEPPELIN EM PORTO ALEGRE

29 de junho de 1934. Navida de Porto Alegre poucas vezes houve um fato que tanto a fizesse vibrar, como quando o Graf Zeppelin cruzou os "ares da metrópole".

Na seqüência de postais antigos da cidade, a Candiota Turismo, com o apoio da VARIG, está lançando um novo cartão e, desta vez, a cidade serve de cenário para o Graf Zeppelin.

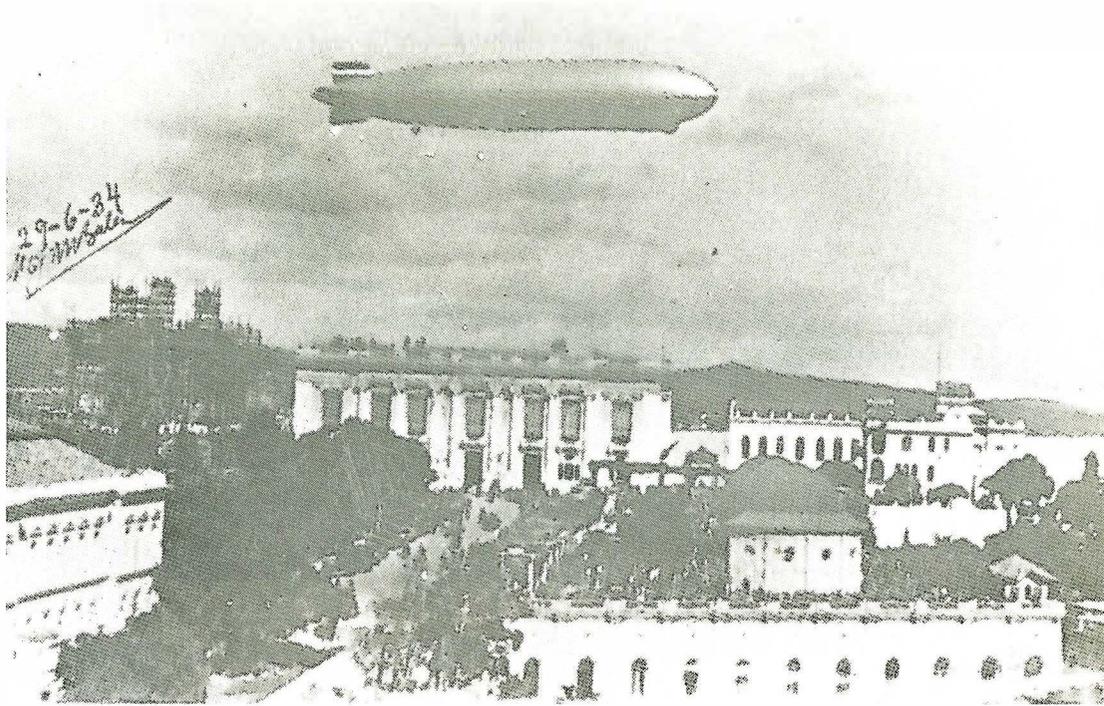
Serão três mil postais distribuídos gratuitamente entre clientes, bibliotecas, museus e público em geral. "É um trabalho de resgate da memória de Porto Alegre", afirma o diretor da agência, Claudio Candiota Filho.

A passagem do Graf Zeppelin

Quando passou por Porto Alegre, às 14 horas do dia 29 de junho de 1934, há exatamente 59 anos, o Graf Zeppelin já tinha voado 750 mil quilômetros nos seus até então cinco anos e meio de viagens.

O fantástico dirigível sobrevoou por quinze minutos a cidade, a uma altura de 300 metros. O povo acumulava-se em lugares como a Praça Marechal Deodoro, o antigo auditório Araujo Vianna (a atual Assembléia), o Viaduto da Borges ainda em construção, na Redenção e na Hidráulica Municipal.

Dos andaimes das torres da Catedral, também em



construção, muita gente equilibrava-se. Na verdade, tamanho esforço não era necessário: o Graf Zeppelin podia ser visto de muito longe. O charuto reluzente media 235 metros de comprimento e 30 de diâmetro.

O Graf Zeppelin foi construído em Friederichshafen e realizou sua primeira viagem em 18 de setembro de 1928. Tinha capacidade para 20 passageiros - com todo o conforto - e 15 tripulantes. Viajava até 11 mil km/h. Em 1929, O Graf Zeppelin realizou um voo ao redor do mundo. Levou 21 dias voando, inclusive sobre a Sibéria, em regiões jamais vistas pelo homem.

O LZ 127 Graf Zeppelin realizou 650 voos, 144 através do Atlântico, transportando milhares de passageiros, com luxo,

mordomia e sem nenhum acidente.

A era dos zepelins também inaugurou a primeira linha aérea do mundo: a Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gesellschaft—DELAG—, que iniciou o transporte de passageiros em fins de 1909, tendo aeroportos nas cidades de Frankfurt, Berlin, Hamburgo e Dresden. Um dos ilustres passageiros desta linha foi o Major Alberto Bins, que viajou com sua esposa em 1913.

A passagem do Graf Zeppelin por Porto Alegre foi um desvio da rota original a pedido da própria cidade, imprensa e autoridades. O Graf Zeppelin fez durante algum tempo a rota Brasil-Alemanha e inaugurou uma nova época do turismo. De um turismo rápido (para aqueles tempos) e muito confortável.

ILFC ENCOMENDA MAIS 7 JATOS BOEING

A International Lease Finance Corp. — ILFC encomendou sete novos jatos Boeing, avaliados em cerca de US\$ 525 milhões. A encomenda inclui um 747-400, cinco 757-200 e um 767-300 ER.

As entregas terão início em 1995.

A companhia americana é uma das mais importantes do mundo no setor de financiamento e leasing para jatos comerciais. "A ILFC é profunda conhecedora da indústria de aviação e, portanto, sua encomenda reflete confiança no longo prazo" afirmou Richard Albrecht, vice-presidente executivo do Boeing Commercial Airplane Group.

Em 1993, a Boeing recebeu encomendas para 233 aeronaves avaliadas em US\$ 14.6 bilhões,

Todos os investimentos externos feitos até hoje no Brasil somam US\$ 72,5 bilhões.



Desde janeiro de 1900 até hoje, todos os investimentos externos, em todos setores da nossa economia, somam US\$ 72,5 bilhões.*

(Todos setores, não só petróleo.)

Desde sua fundação, outubro de 1953 até hoje, os investimentos da Petrobrás no Brasil somam bem mais: US\$ 80 bilhões.

Além disso, a Petrobrás pagou todo o petróleo que o Brasil precisou importar nestes 40 anos, e vai continuar pagando.

Pagou outros US\$ 115 bilhões em royalties, impostos e taxas.

Sua produção evitou importações no valor de US\$ 184 bilhões (uma vez e meia a nossa atual dívida externa).

Garantiu nosso abastecimento normal, independente de flutuações de preços e crises internacionais.

E ainda por cima, a Petrobrás deu um lucro de US\$ 26 bilhões.

Que ficou aqui no Brasil.



*Conforme estudo do Prof. Octávio de Barros, Unicamp (SP), solicitado pelo Ministério da Ciência e Tecnologia, publicado em "Exame", 29.09.93.



Os investimentos da Petrobrás feitos até hoje no Brasil somam US\$ 80 bilhões.

A high-contrast, black and white image of the Statue of Liberty, showing her head and crown in the foreground and her torch in the background. The image is set against a dark, textured background.

NEW YORK E MIAMI AGORA PELA VASP. PARA QUEM EXIGE A MELHOR COMPANHIA.

Se você aguardava a oportunidade de ir a New York ou Miami, chegou a hora. A Vasp leva você no MD-11, o melhor avião do mundo, pela tarifa mais baixa do mercado. São três vôos semanais para New York e quatro para Miami. Isto é show & business: o melhor pelo menor preço, pela Vasp. Escolha a companhia certa para sua viagem aos Estados Unidos. Procure agora a Vasp ou seu agente de viagens.



A SUA COMPANHIA NOS EUA.