

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 323
2024



EXPEDIENTE

Abr a Jun ▪ 2024

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

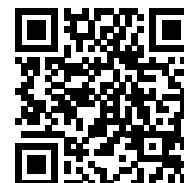
2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Imagem de capa:
Charles Astor
publicado em 2015
pelo INCAER.



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



ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

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

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

Cel Int Carlos Alberto Macedo de Brito

Diretor de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Diretor Beneficente e Secretaria-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretora de Comunicação Social

Cecília Ferreira

SEDE BARRA

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

Superintendente

Cel Av Marcos da Silveira Pereira

Diretor Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo

Cel Av William Cristovam

Assessores

Social – Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro
Financeiro – Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos
Administrativo e Pessoal – Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Superintendência – Cel Av Antônio Paulo Monteiro de Miranda

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ
• (22) 2662-1510 / (21)98849-8886

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente – Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente – Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores do Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691
revista@caer.org.br

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Design Editorial

Núbia Santos

Revisão

Lara Alves

Administrativo

Matheus Martins

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

/clubede aeronauticarj



@clubede aeronauticarj

www.caer.org.br

SUMÁRIO

2	Mensagem do Presidente <i>Marco Antonio Carballo Perez</i> Maj Brig Ar	26	Charles Astor <i>Renato Paiva Lamounier</i> Cel Av
4	A Despedida de um Guerreiro <i>Astor Nina de Carvalho Netto</i> Ten Brig Ar	30	Dachau, como dominar um País. Lições <i>Felipe Daiello</i> Professor
7	E... Por Falar em Heróis <i>Renato Paiva Lamounier</i> Cel Av	32	RCM Uma História <i>Tacarijú Thomé de Paula Filho</i> Cel Av
8	Pousando na Groenlândia <i>Hélio Carvalho Perez</i> Cel Av	35	Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico
11	Boletim Informativo do Estado-Maior da Aeronáutica de 1963	36	Histórias que se Cruzam <i>William Carmo Cesar</i> Capitão de Mar e Guerra
14	Entrevista no Projeto História Oral <i>Geise Ferrari</i> Gel Ex	40	Missão de Misericórdia... <i>Hugo Moura</i> Cel Av
22	O Cajueiro do 1/4 GAV <i>Araken Hipólito da Costa</i> Cel Av	42	Os Militares e a Leniência Política <i>Flávio Catoira Kauffmann</i> Ten Cel Av
25	...Reforma Tributária <i>Ives Gandra da Silva Martins</i> Jurista	46	Das Origens do Código de Honra <i>Hugo Moura</i> Cel Av



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Prezados leitores, civis e militares:
Atingimos o meio do ano de 2024. O tempo voa! Nossa Revista continua fazendo sucesso entre os nossos leitores, sempre trazendo boas matérias e casos aeronáuticos interessantes.

Nesta edição, temos uma homenagem ao icônico C-130 Hércules, que se despediu da Força Aérea recentemente. Temos, também, o histórico relato do traslado do VU-93 2126, HS-125, da fábrica na Inglaterra até o Brasil, em 1973 e alguns outros relatos muito interessantes e históricos, como as origens do Código de Honra do Cadete da Aeronáutica, cultuado na Academia da Força Aérea, em Pirassununga – SP.

Estamos em vias de assinar o contrato da construção da nossa marina, na Sede Central do CAER, que colocará o Clube em outro patamar de importância!

Desejamos que os nossos sócios e as autoridades que recebem esta edição tenham bons momentos com os conhecimentos aqui difundidos.

Força e honra aos homens de bem desta pujante Nação! Brasil acima de tudo! Deus acima de todos!
Boa leitura a todos!

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

A Despedida de um Guerreiro

Saudade de um Tenente

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

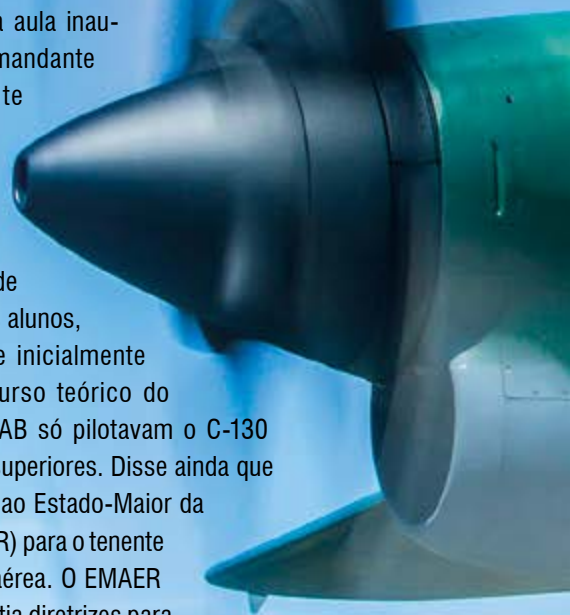
astornetto@yahoo.com.br

Depois de 60 anos de serviço prestado à Força Aérea e ao Brasil, o C-130 Hércules sai de atividade, imortalizado pelos seus feitos. Ele foi denominado Hércules, guerreiro da mitologia grega. Segundo a lenda, dotado de grande força física, Hércules se notabilizou como guerreiro e, após a sua vida mortal, foi levado por Zeus, o mais poderoso deus mitológico, para o Olimpo, morada dos deuses e um dos mais altos montes da Grécia. Como um autêntico guerreiro, o C-130 atuou em muitas Forças Aéreas do mundo. Em 1964, quando eu era Aspirante, a FAB adquiriu os primeiros, que foram incorporados ao acervo do 1º/1º Grupo de Transporte (1º/1º GT), sediado na Base Aérea do Galeão. O Hércules foi o avião que operou por mais tempo na nossa Força Aérea e participou de acontecimentos marcantes da minha vida, até o momento da minha despedida da ativa.

O PRIMEIRO TENENTE DA FAB PILOTO DE C-130

Em 1967, sediado em Recife, o 6º Grupo de Aviação (6º GAV) era equipado com os quadrimotores BOEING B-17, as lendárias Fortalezas Voadoras. Fabricadas a partir de 1936, como possantes bombardeiros, elas tiveram decisiva atuação para a vitória dos Aliados na Segunda Guerra Mundial. No 6º GAV, os B-17 realizavam missões de Busca e Salvamento e de Reconhecimento Fotometeorológico. Com mais de 30 anos, sem suprimento e com difícil manutenção, alguns aviões foram “sucateados” (pararam e tiveram peças retiradas para que fosse mantido disponível o maior número possível de B-17). Em muitas ocasiões, por pane em um motor, foi necessário parar a realização de uma missão e efetuar pouso trimotor. A Fortaleza Voadora estava agonizando. Após um acurado estudo, o Hércules foi escolhido para substituir o B-17. A FAB adquiriu três aviões que receberam a sigla RSC-130 e os números 2.458, 2.459 e 2.460. R era relativo a Reconhecimento, e S, a *Search* (busca). Diferentes dos C-130 originais, esses três aviões tinham duas grandes janelas laterais que eram utilizadas por observadores nas missões de Busca e sSlvamento. Tinham também equipamentos para lançar botes de borracha em apoio a naufragos e barcos acidentados. Em janeiro de 1968, enquanto

os RSC-130 estavam sendo produzidos nos Estados Unidos pela Lockheed Aircraft Corporation, os nove pilotos mais antigos do 6º GAV foram fazer o curso da Aeronave C-130 no 1º/1º GT. O número nove foi estabelecido considerando-se que cada avião seria trazido para o Brasil por três pilotos. Eu era o único tenente daquele grupo, no qual estavam dois majores e seis capitães. Na aula inaugural, o então Comandante do 1º/1ºGT Tenente Coronel Fred Dalia Hofmann nos deu as boas-vindas, disse que via com prazer a presença de um tenente entre os alunos, mas que o tenente inicialmente faria somente o curso teórico do avião, porque na FAB só pilotavam o C-130 capitães e oficiais superiores. Disse ainda que pediria autorização ao Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) para o tenente iniciar a instrução aérea. O EMAER era o órgão que emitia diretrizes para o funcionamento das Unidades Aéreas porque na época não existia o Comando-Geral do Ar (COMGAR). Com mais de 1.000 horas no B-17, eu tinha todas as marcas para pilotar o C-130, exceto o posto de capitão. Para demonstrar que tenente poderia pilotar o Hércules, esforcei-me e tirei nota 10 em todas as provas, tornando-me um minucioso conhecedor dos sistemas do C-130. O trâmite para autorização foi longo e durou oito meses. Somente em 11 de setembro fiz o primeiro voo no 1º/1º GT, tendo como instrutor o Capitão Aildon. Era a primeira vez que um tenente decolava com o





C-130. Aquele momento foi motivo de grande vibração para mim, e muito significativo para os tenentes do 6º GAV, porque, a partir daquela data, eles poderiam pilotar o RSC-130. Depois dos voos locais, iniciei a instrução em rota. Voando nos C-130 do 1º/1º GT, percorri várias partes da Amazônia, senti a importância do guerreiro Hércules e do Correio Aéreo Nacional (CAN) para a integração de regiões remotas e para o desenvolvimento do Norte do Brasil. Foram transportados geradores e equipamentos para a instalação da nova usina elétrica de Boa Vista; mantimentos, combustível e viaturas para suporte aos pelotões de fronteiras; pessoal da área da saúde e medicamentos para apoio a povoados espalhados na Floresta Amazônica. Em uma dessas missões, o cadete do passado reencontrou o seu instrutor de voo, o Capitão Othon Chouin Monteiro. Em 1962, ele foi chefe de classe no Estágio Básico do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, era um excelente instrutor e exigente checador (examinador). Fez os meus cheques de manobras, acrobacias e liderou voos de grupos, alguns nos quais voei solo. Foi motivo de satisfação tê-lo como instrutor e checador do C-130. Voltei a aprender muito com o Capitão Othon. Em uma missão realizada na Amazônia, que durou quase uma semana, foram feitos pousos em campos curtos, um não pavimentado, e, para culminar, no nosso retorno ao Galeão, a Terminal Rio estava com chuva forte e fiz uma aproximação com auxílio do ILS (Instrument Landing System). Relembrando aquela missão, e com a finalidade de melhor retratar

a atuação do C-130, na década de 1960, pedi o apoio do meu competente instrutor, tendo o Major Brigadeiro Othon me enviado o seguinte texto:

Em 1964, a Aviação de Transporte passava por dificuldades. Um dos seus suportes, o Douglas C-47, enfrentava sérios problemas. Para modernizar a frota de transporte, foram adquiridos os

C-130 Hércules. Na década de 1960, no 1º/1º GT, tive o prazer de pilotá-los por cerca de cinco anos. Aquele avião fez transporte de carga e de pessoal para diversos pontos do Brasil, principalmente para a Amazônia. Auxiliado pela navegação astronômica, cruzou o Atlântico, trazendo suprimento para os aviões da FAB de fabricação europeia e prestando apoio ao Batalhão Suez, contingente do Exército Brasileiro participante da Força de Paz das Nações Unidas, que atuou, no Oriente Médio, no período de 1957 a 1967. Em 1968, nove pilotos do 6º GAV chegaram ao 1º/1º GT para realizar o curso do C-130. Na ocasião, lembrei-me de um episódio marcante, envolvendo um Hércules americano que teve pane em dois motores na travessia do Atlântico, foi interceptado e escoltado por um B-17 de Busca e Salvamento do 6º GAV, até o pouso em Recife. Espetáculo lindo, um C-130 americano com dois motores embandeirados acompanhado pelo nosso B-17. Episódios como esse tornaram importante e gratificante a missão de preparar os pilotos do 6º GAV para operar o C-130. Entre eles, estava o Tenente Astor. Já tinha marcado, na minha memória, o seu excelente aproveitamento como meu aluno no Fokker T-21. Numa viagem pela Amazônia, voltei a checá-lo e, nela, como o antigo cadete, ele demonstrou um primoroso aprendizado e foi por mim aprovado como Primeiro Piloto do Hércules. Concluiu dizendo que ter sido piloto e instrutor do extraordinário avião C-130 foi uma marca grandiosa da minha passagem pela Força Aérea.

Com a instrução aérea concluída, o primeiro tenente da FAB tornou-se Primeiro Piloto (1P) de C-130 no 1º/1º GT. Dois meses depois, ele foi promovido a capitão. Após uma rápida padronização no 6º GAV, um ministrando instrução para o outro, os nove pilotos que fizeram o curso de C-130 no Galeão tornaram-se instrutores do RSC-130. Posteriormente, com muito prazer e entusiasmo, fui instrutor de diletos companheiros e exímios pilotos, como os meus colegas de turma Marques, Sobreira e Waldomiro.

A DESATIVAÇÃO DO 6º GRUPO DE AVIAÇÃO – A MODERNIDADE DO RSC-130

A chegada do RSC-130 a Recife provocou uma grande transformação no 6º GAV. Com a frota reduzida para três aviões, foram desativados o 6º Grupo e o 2º/6º GAV, esquadrão voltado para o Reconhecimento Fotometeorológico. A missão do 2º/6º GAV foi transferida para o 1º/6º GAV, que já realizava missões de Busca e Salvamento. O 1º/6º GAV passou a ser uma Unidade Aérea polivalente, realizando também missões de Reconhecimento. Com quase o dobro da velocidade do B-17, pressurizado e com piloto automático, pela sua modernidade, o RSC-130 trouxe muitas vantagens e compensou a redução da frota, aumentando a produção do esquadrão. O Radar Dopler permitia uma navegação precisa, dando a posição exata do avião nas missões de busca e de reconhecimento. A Navegação Astronômica foi sendo paulatinamente substituída pela navegação apoiada pelo Dopler. Plataformas giroscópicas possibilitavam o nivelamento contínuo das máquinas

fotográficas, mesmo com inclinações das asas do avião. No B-17, sem as plataformas giroscópicas e o piloto automático, durante as missões de reconhecimento fotometeorológico, correções de proa eram feitas somente com os pedais para manter as asas do avião niveladas, exigindo cansativo trabalho físico dos pilotos.

Como o guerreiro Hércules, que cumpria todas as tarefas a ele atribuídas, o C-130 teve variadas configurações e, além das missões de reconhecimento e busca e salvamento, realizou transporte logístico (pessoal e carga), lançou integrantes da Brigada Paraquedista do Exército, fez reabastecimento em voo e combateu incêndios florestais, tendo também operado na Antártica, em apoio à Estação Comandante Ferraz da Marinha do Brasil. Como passageiro, fiz uma das viagens antárticas e mais uma vez senti a versatilidade deste guerreiro, capaz de operar nos campos curtos da verde Amazônia e em pistas geladas e escorregadias da branca região polar. Em 2021, na epidemia da Covid-19, o C-130 transportou vacinas, medicamentos e equipamentos médicos para várias localidades do Brasil, merecendo especial destaque o apoio dado a Manaus, onde a rede hospitalar estava saturada e sem oxigênio para os pacientes. Para lá, foram transportadas dezenas de toneladas de cilindros de oxigênio, tendo a FAB contribuído para o salvamento de centenas de vidas.

A PRESENÇA NA PASSAGEM PARA A RESERVA – O C-130 NO MUSEU AEROESPACIAL

O C-130 esteve presente até o último momento da minha permanência no serviço ativo. Em 31 de julho de 2005, na solenidade da minha passagem para a Reserva, realizada no pátio da Base Aérea de Brasília, ele fez passagens baixas. Foi uma comovente homenagem ao primeiro tenente que o pilotou, tornou-se Chefe do Estado Maior da Aeronáutica e, em curtos períodos, respondeu interinamente pelo Comando da Aeronáutica. Naquela despedida, ao vê-lo altaneiro e veloz, lembrei-me dos tempos em que o pilotei e não consegui conter as lágrimas por saber que aquela era a última vez que eu vestia a farda da nossa gloriosa Força Aérea.

Como Hércules no Olimpo, agora o C-130 está no Museu Aeroespacial (MUSAL), espécie de Olimpo da FAB, onde repousam outros poderosos guerreiros, como o P-47 Thunderbolt e o B-25 Mitchell. Esses dois aviões tiveram destacada atuação na Segunda Guerra Mundial e foram restaurados pelo MUSAL. Conduzido por aguerridos pilotos de caça brasileiros, o P-47 atuou bravamente para libertar a Itália do jugo neofascista. Avião de bombardeio e ataque com grande poder de fogo, em 22 de maio de 1942, um B-25 da FAB fez o primeiro ataque a um submarino inimigo que estava próximo ao Atol das Rocas. Em razão daquele feito histórico, 22 de maio é o dia comemorativo da Aviação de Patrulha. Presentes no MUSAL, o P-47, o B-25, o C-130 e outras valorosas aeronaves eternizam a importante atuação da nossa Força Aérea na paz e na guerra.

Com essas lembranças e muita saudade, agradecendo a Deus a bela trajetória percorrida na nossa querida Força Aérea, o tenente do passado expressa o seu reconhecimento e a sua gratidão ao guerreiro C-130 Hércules.



E... POR FALAR EM HERÓIS

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com

Momentos de Pânico em Guaratinguetá – 08/12/1968

O Sargento da Força Aérea Brasileira, Wilson Ji, após um salto, prendeu o seu paraquedas na fuselagem do avião C-47, durante um show aéreo pela cidade.

A tripulação do avião cortou a fuselagem para liberá-lo, depois de 22 minutos de pânico em que ficou preso sobrevoando a cidade.

Após o pouso, Ji disse a seus colegas paraquedistas: “Depois do salto, recebi um tremendo empurrão e percebi que fiquei preso no avião. Um vento forte estava me batendo e eu coloquei minha vida nas mãos dos meus colegas da tripulação. Fiquei calmo porque tinha fé na minha equipe”.

Destemido, o sargento Ji subiu e pulou de novo.

Fonte: UPI TELEPHOTO

O Lamu deve saber dessa história.

Conheço, sim, essa história e com ela até hoje me entusiasmo.

Conheci também o Ji, já como Tenente de Infantaria, na companhia de quem saltei de paraquedas várias vezes, em Guaratinguetá, nos anos 1974/1975.

Na ocasião do incidente, ele usava um paraquedas T-10A, o qual, diferentemente do T-10B, não possuía o dispositivo para liberar o velame.

Esse episódio era muito comentado na Seção de Instrução Básica Aeroterrestre (SIBAETE) e na Equipe dos Boinas Azuis da Escola de Especialistas da Aeronáutica (EEAER) pertencente à Subdivisão de Instrução Técnica-Especializada (SDITE), de que tive o privilégio de ser Comandante, a qual, concentrando os então 26 cursos daquela Escola, me proporcionou uma das mais ricas experiências profissionais e de aprendizado.

O Mestre de Salto era o Suboficial Farah, do PARASAR (do qual recebi instrução nos vários treinamentos de Paraquedismo e Sobrevivência na Selva e no Mar com essa notável equipe). Competente, experiente, e corajoso, teve muito sangue-frio e iniciativa ao estender-se no assoalho do avião para, com o tronco se projetando fora da porta de carga, poder observar externamente a área de baixo da cauda e identificar rapidamente o que estava ocorrendo. O então Sargento Ji, revelando calma e seguindo procedimento padrão para esse tipo de emergência, não se esqueceu de manter as mãos firmemente entrelaçadas sobre a cabeça para indicar que estava consciente.

Em seguida, o Mestre de Salto e o Mecânico de Voo arrancaram a chapa de separação dos fundos do banheiro para ter acesso ao cone de cauda do C-47, por onde o SO Farah rastejou, em meio a um espaço incrivelmente apertado, esgueirando-se em meio e

sob o emaranhado de fiação elétrica, roldanas, cabos de aço e hastes de acionamento dos comandos de voo da empenagem, correndo sério risco de se ferir gravemente ou travar algum daqueles componentes vitais.

De posse da machadinha de bordo e de lanternas a pilha (felizmente existentes no “kit” de emergência do avião), rompeu a carenagem inferior na área da bequilha e cortou o ápice dos tirantes que haviam se enroscado no garfo da bequilha.

Isso soltou o paraquedas e proporcionou o desfecho feliz de uma quase inevitável tragédia.

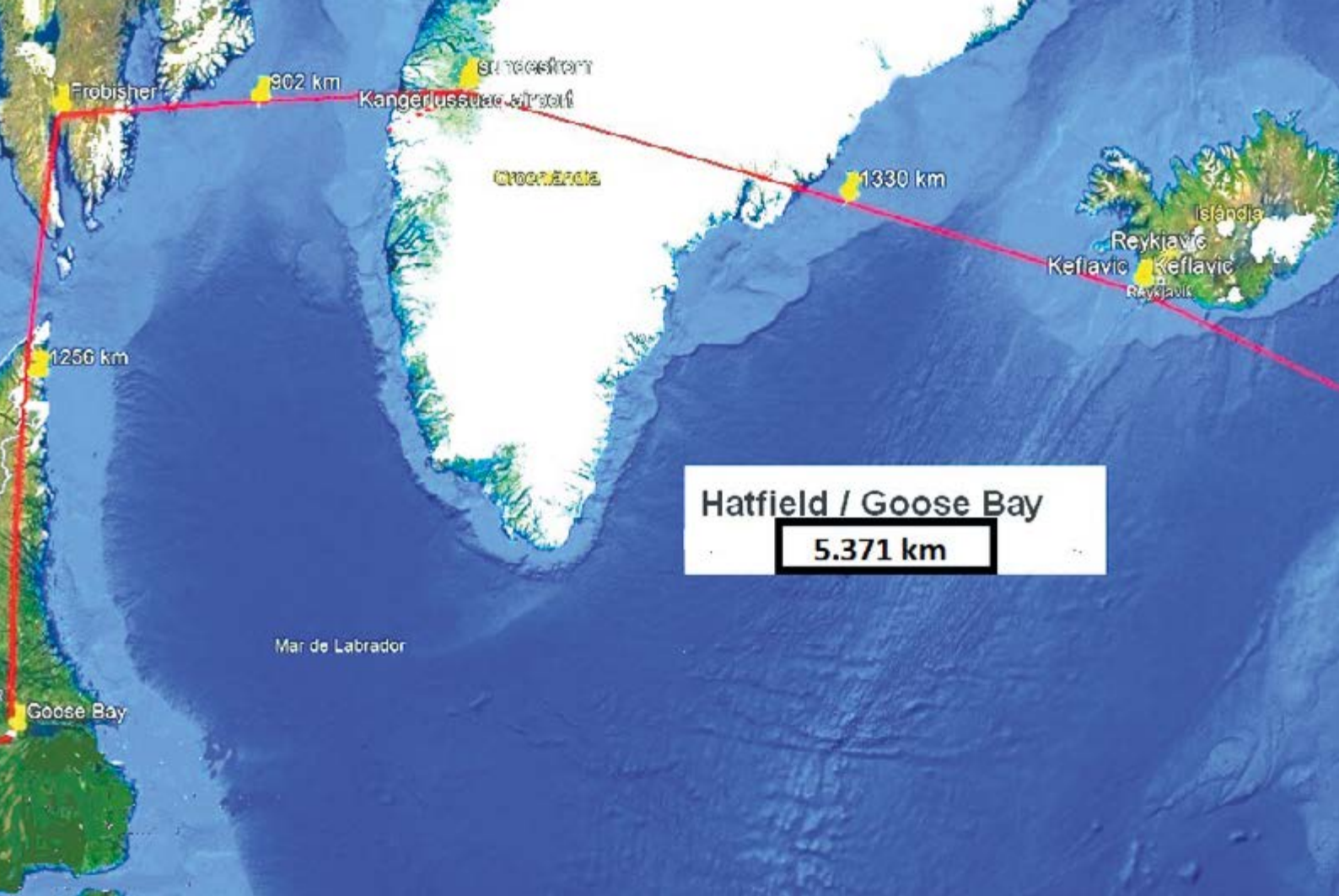
Porém, esse ato de verdadeiro heroísmo e coragem ainda não terminara. O SO Farah tinha de rastejar para sair daquele exíguo e perigoso buraco com tantos obstáculos a obstruir o seu caminho. Agora, a dificuldade maior era não enxergar por onde deveria passar.

Com o auxílio do mecânico, a partir de quando e onde este podia alcançar os seus pés, ele foi arrastado e guiado de volta à passagem aberta no banheiro do avião.

Embora passados 50 anos, não esqueci essa façanha e de como ela me foi contada pelo então Suboficial Jelson Jorge da Rosa Amorim, Chefe da SIBAETE, e sempre lembrada nos almoços da equipe na Churrascaria Mãe Maria, na Via Dutra.

Na pessoa desse amigo e grande companheiro, relembro e homenageio todos os que me tornaram inesquecíveis os tempos vividos naquela terra de “Muitas Garças Brancas”, berço do Santo Frei Galvão, poucos quilômetros a jusante do Porto Itaguassu, de onde emergiu a imagem milagrosa da Virgem Aparecida Rainha do Brasil.

Aos que creem, essa menção é feita para lembrar que milagres ocorrem, sim, quando o Deus Todo-Poderoso faz de criaturas Suas e pessoas muito especiais os instrumentos da Sua vontade.



POUSANDO NA GROENLÂNDIA

Hélio Carvalho Perez

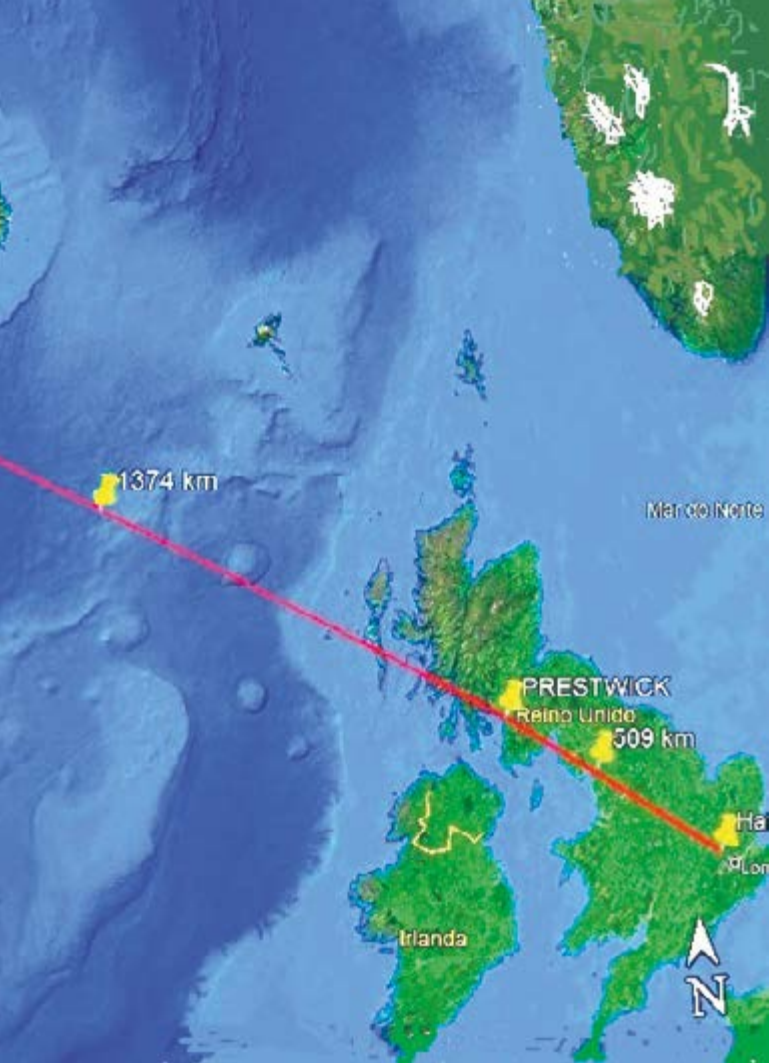
Cel Av

helioperez1939@gmail.com

A missão

Em abril de 1973, fomos buscar, na segunda leva, o primeiro HS-125, Hawker Siddeley, velocidade máxima de 821km/h, teto de 41.000ft ou 12.500m, na fábrica em Hatfield, situada ao norte de Londres. Na Segunda Guerra, essa fábrica construiu os famosos “Mosquitos”. Na FAB ele recebeu a matrícula VU-93 2126, e equipava o GTE, Grupo de Transporte Especial, em Brasília. Eu era major, e já tinha mais de mil horas, nessa aeronave, sendo o mais voado do GTE. Os outros tripulantes eram Maj Av Saback, Cap Av Mario José, e o 3S Q Av Sansevero, como mecânico. Fizemos dois voos de recebimento, com um piloto da fábrica atuando como copiloto. As 12 etapas de voo até o Brasil foram as seguintes:

- 1ª) Hatfield (fábrica)/Prestwick (Escócia), 509km, 1h de voo.
- 2ª) Prestwick/Keflavic (Islândia), 1.374km, 2h20, pernoite.
- 3ª) Keflavic/Sunderstorm (Groenlândia), 1.330km, 2h20.
- 4ª) Sunderstorm/Frobisher Bay (norte do Canadá), 902km, 1h30.
- 5ª) Frobisher Bay/Goose Bay (Labrador, Canadá), 1.256km, 1h50, pernoite.
- 6ª) Goose Bay/Saint Hubert (Montreal, Canadá), 1.269km, 2h20, pernoite.
- 7ª) Saint Hubert/Washington (EUA), 797km, 1h35, dois pernoites.
- 8ª) Washington/Homestead (Base USAF, na Flórida) 1.513km, 2h25, pernoite.



- 9ª) Homestead/Ramey (Base USAF, em Porto Rico), 1.572km, 2h25.
 10ª) Ramey/Piarco (Trinidad Tobago), 1.072km, 1h45, pernoite.
 11ª) Piarco/Manaus, 1.531km, 2h30.
 12ª) Manaus/Brasília, 1.950km, 2h50.

Keflavick – Islândia

Era uma base da OTAN, muito importante e estratégica para o mundo ocidental, pois ali era a entrada da navegação para o Polo Norte. E, do outro lado do polo, estava a temida URSS. Não podemos nos esquecer de que estávamos em plena época da guerra fria. Pernoitamos na capital Reykjavick, e fomos dormir com o sol ainda brilhando. Essa viagem, por ser feita em uma rota bem diferente, foi um manancial de experiências aviatórias, para todos nós.

Sondestorm – Groenlândia – Greenland

Também era uma base estratégica da OTAN. Uma pergunta simples: por que a Groenlândia (latitude 67º norte, dentro do círculo polar ártico), se chama Greenland? Não tem nada verde, pois é tudo branco de gelo, durante todo o ano!

Prosseguindo, essa etapa – Keflavick/Sondestorm – foi a mais crítica desse traslado. Por isso, foi muito bem detalhada no brifim que tivemos dos ingleses, na fábrica em Hatfield.

Eles afirmaram que deveria ter um navio no meio do caminho, com um NDB que seria colocado no ar, se fosse requerido, ao fazer o plano de voo na Islândia. Requeremos o NDB, mas não recebemos sinal dessa estação. Voamos somente, com o VOR da Islândia na cauda, e depois o VOR de Sondestorm na proa. Voamos cerca de 1h20 somente na bússola. Hoje qualquer GPS resolveria esse problema de navegação. Naquela época era bússola, VOR, DME, ADF, e “lamba”, como dizíamos naqueles “papos de hangar”.

Os ingleses pagaram muito mistério dessa etapa. Chegaram a dizer que aquele negócio de após pousar, em Sondestorm, e ir fazer xixi na bequilha, como se fazia na época do “arco e flecha”, deveria ser evitado, pois poderia “congelar o xixi”. Também que deveria ser usada a luva, pois, principalmente no abastecimento, se colocasse a mão nua na fuselagem, a pele da mão ficaria colada no alumínio.

Achamos que isso tudo era piada britânica. Mas, também, não pagamos para ver. Eles queriam que nós convidássemos um piloto inglês para ir conosco nessa etapa, por isso, mostraram tantas dificuldades. Não convidamos.

Detalhe: o fiorde de Sonderstorm tem 165km de comprimento. E, lá no final do fiorde, estava a pista de pouso. Estava nevando quando fizemos o ILS, mas, na final e no pouso, o tempo era Cavok (tempo bom, sem nuvem no céu), mas, a temperatura era muito negativa. Pousa em um sentido (proa oeste), e decola no sentido contrário (proa este), pois na cabeceira tem morros muito altos. Foi mais uma experiência aviatória fabulosa.

Curiosidade: nessa época, os EUA já tinham construído em segredo, no norte da Groenlândia, a base aérea de Thule (tradução livre: fim de mundo), 76º de latitude norte, 1.200km ao norte de Sundestorm, e cerca de 1.500km distante do Polo Norte. A pista tem 3.057m de comprimento, e foi construída, em segredo, na década de 1950.

Com a localização dessa base, ficaria mais fácil os EUA atingirem a URSS, usando esse caminho mais curto, pelo Polo Norte. Essa era a base dos EUA, mais setentrional do mundo. Também era muito importante para o sistema de radar do NORAD (North American Aerospace Defense Command), com o objetivo de detectar qualquer míssil vindo da URSS. Em 1968, um bombardeiro estratégico B-52 caiu no mar congelado, perto dessa base, ele estava transportando quatro bombas atômicas. Só conseguiram recuperar três bombas.

Nessa época, os americanos mantinham em rodízio, durante 24 horas, no ar, uma B-52, com bombas atômicas. A quarta bomba sumiu e não foi encontrada até hoje. Imaginem o problema ecológico, por causa da radiação, que aconteceu entre os EUA e a Noruega.

Na época do nosso traslado, 1973, ninguém sabia da existência dessa base americana, e muito menos da perda dessa bomba. Curiosidade boa: nesse trecho, indo para Sundestorm, no nível 390 (39.000 pés), consegui falar com a minha casa, em Brasília, usando o radio HF (alta frequência), pelo *phone*



patch do Estado-Maior da FAB. O contato foi perfeito, sem interferência alguma, parecia uma ligação local. Mais uma emoção que a Força me proporcionou. Falei com os quatro que deixei em Brasília. Grato.

Frobisher Bay – norte do Canadá

Não se distinguia o mar da terra. Na hora de iniciar a descida para o pouso em Frobisher, em cima estava um céu azul, e aquele branco total embaixo, mas não se via Frobisher, pois estava coberta de neve. Retardamos bastante a descida até que conseguimos ver uma tira preta, perpendicular a nossa proa, que era a pista de asfalto limpa do gelo, naquele mundo todo branco. Frobisher é um local muito frio e, nessa época (primavera), a temperatura atinge -30° com facilidade. Ao pousarmos, a temperatura era muito negativa, e fomos orientados a irmos para a área militar. Como naqueles filmes, fomos recebidos por um indivíduo com os trajes impecáveis, da Real Polícia Montada do Canadá. Só faltava o cavalo. O plano de voo foi feito por telefone, pois não tinha sala de tráfego e nem brifim meteorológico. Naquela época era assim que funcionava, e, acreditem, dava tudo certo.

Goose Bay – Labrador – Canadá

Goose Bay era uma base aérea americana, no Canadá, do SAC (Strategic Air Command), e fazia parte da OTAN. Pela sua localização, em Labrador, era muito estratégica para a defesa dos EUA. Pernoitamos ali. No dia seguinte, prosseguimos para Saint Hubert (Montreal). Daí para a frente, já estávamos entrando na civilização, e foi tudo mais fácil – e como planejado.

Mais uma curiosidade: o pouso em Porto Rico foi feito na Ramey Air Force Base, que era, na época, a maior base aérea fora dos EUA. Anos depois ela foi desativada.

Outra curiosidade: o pernoite em Piarco (Ilha de Trinidad Tobago) foi feito em um hotel que fica ao lado da pista. O nome dele é Bel Air, e os quartos eram de madeira, como nos tempos da Segunda Guerra Mundial. Ele ainda existe hoje em dia. Nesse hotel, pernoitavam as tripulações e os feridos que vinham da guerra, ou as tripulações que iam para a guerra, tanto da Europa como da Guerra do Pacífico. Eram usados essa rota e esse hotel para pernoite tanto para ir ou vir de Natal (Trampolim da Vitória). Piarco fica, mais ou menos, na metade da distância Natal/Flórida. Isso é história pura, que não devemos esquecer. Sem o Trampolim da Vitória (Natal), os EUA estariam “ferrados”.

Nesse traslado, voamos uma distância de 13.655km, com 24h50 de voo. Essa distância é praticamente igual ao trecho, em linha reta, Rio/Nova Deli, capital da Índia. Foi feita essa rota via Groenlândia, porque esse jato executivo não tinha autonomia suficiente para cruzar a “lagoa” (o Oceano Atlântico). A FAB adquiriu 15 aeronaves desse tipo, todas fizeram essa rota, via Groenlândia.

Essa foi mais uma missão muito diferente, e muito bem cumprida. Isso aconteceu há 61 anos. Parece-me que foi ontem. Saudades.



APRESENTAÇÃO

Responsável perante o Ministro da Aeronáutica pela eficiência profissional da FAB, empenha-se o Estado-Maior da Aeronáutica em um trabalho de profilaxia ideológica, no âmbito da Aeronáutica, a fim de preservá-la contra influxos de desagregação tecnicamente orientados e provindos do exterior. Assim, a instrução dos Quadros da Força Aérea Brasileira – tarefa importante do Estado-Maior da Aeronáutica – prossegue no seu objetivo de dinamização da Educação Moral e Cívica, registrando-se sadia motivação nos diversos escalões hierárquicos.

A primeira publicação da série “Como ‘eles’...” denominada “Como ‘eles’ agem”, distribuída a todos os oficiais, suboficiais

e sargentos da Aeronáutica, mostrou-se bastante oportuna; a fracassada rebelião de Brasília o atestou. Constatou-se naquele frustrado movimento armado, além das características comuns às intentonas comunistas, o elemento “posse integral das personalidades”, condicionando atitudes de absoluta alienação da realidade militar brasileira.

A bússola das Forças Armadas é a Constituição. O artigo 177 indica-lhes o rumo: “Destinam-se a defender a pátria e a garantir os poderes constituídos, a lei e a ordem”.

Em uma época em que variados e eficientes meios de divulgação – imprensa, rádio, televisão, cinema etc. – aceleram o processo sociológico, a instrução do militar-cidadão exige

permanente análise, revistos seus programas à luz de critérios de viva atualidade, em face do claro princípio constitucional.

A Educação Moral e Cívica, imprescindível ao militar, guardião – inclusive por juramento – das instituições democráticas, impõe-lhe o conhecimento de “Como ‘eles’ agem” e “Como ‘eles’ destroem”, para que disponham, todos, da motivação geradora do antídoto a ser individualmente elaborado.

Já nos referimos ao perigo a que estão sujeitos os nossos quartéis, frente à possibilidade da infiltração “vermelha”.

Para assegurarmos às Instituições democráticas vigentes o clima de respeito e acatamento público de que necessita o Governo, é indispensável a preservação da lei. Os militares, constitucionais fiadores da ordem, se obrigaram, por opção, a fazê-lo. E o farão.

“Como ‘eles’ destroem” é leitura de instrução, como todas as publicações oficializadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica. Falsas ou tendenciosas, serão outras interpretações.

Finalmente, é oportuno que o leitor guarde em sua mente a sabedoria e a verdade incontestáveis, encerradas nas palavras de um ilustre militar de nossas Forças Armadas:

“O dever militar principal da hora presente está nas mãos dos seus Chefes mais graduados. Revigorar o espírito militar, desenvolver a instrução da tropa e dos quadros, agir com responsabilidade e autoridade, esclarecer quanto à luta ideológica, eis o caminho seguro para o restabelecimento da coesão das Forças Armadas. *A inação, por omissão ou ausência*, deixa o militar completamente desclassificado. O medo de uma atitude, de uma definição é o opróbrio para o soldado” (EMAer – 2ª Seção – grifos nossos).

COMO “ELES” DESTROEM E QUAIS SÃO OS SEUS PROPÓSITOS

I – ALAVANCAS DA AÇÃO SUBVERSIVA

O Partido Comunista é a presença atuante do imperialismo russo. Propiciará um intervencionismo direto da URSS no país visado, caso o Partido esteja na legalidade e se exercerá por ações subterrâneas, quando na ilegalidade. Em ambos os casos, a atuação soviética é evidente.

As Guerras Revolucionárias são objetivos definidos e determinados do Partido Comunista, constituindo ele a “Vanguarda da Revolução”.

Lenine ensinou que a *divisão das forças armadas do país visado* constitui obrigatório lance. Qualquer pretexto serve para tal fim. O importante é cindi-las, neutralizá-las, desarmá-las e desmoralizá-las. As palavras de ordem do Partido Comunista são:

“Destrua-se a coesão e a coordenação das Forças Armadas e estará aberto o caminho para a revolução”.

A lei pouco valerá sem força que lhe assegure o cumprimento. Lei e coesão impedem anarquia; mas a anarquia é um dos meios usados pela ação comunista, cujo objetivo fundamental é a conquista do poder político para o estabelecimento da *ditadura do proletariado*.

Esse objetivo impõe aos “revolucionários” a tarefa de influenciar os grupos sociais, de modo a exacerbar-lhes as reações

ante injustiças, excitar-lhes as paixões. Destruir-lhes as reservas morais para, então, impor-lhes a *violência como lei suprema*.

Para os comunistas, os fins justificam os meios. O importante é que se converta o homem em um autômato a serviço do Estado. Ou melhor: substitua-se a meta *homem* pela meta *estado*. Para “eles”, dignidade, patriotismo e Deus não passam de simples preconceitos burgueses...

É evidente que, para a satisfação dos propósitos revolucionários, os comunistas consideram fundamental a *posse integral das personalidades, no sentido ideológico*. Por meio de científica aplicação de métodos de condicionamentos individuais e coletivos, desenvolvem as *técnicas* que exploram a natureza irracional do homem e que o manterá inerte.

Tais procedimentos, em geral, se apoiam em ideias pré-fabricadas. Ideias que os comunistas, em todas as partes do mundo, denominam *ideias-base*. Na realidade, elas são, muitas vezes, *aspirações nacionais legítimas*, subvertidas, porém, pois são desprovidas do seu nacionalismo puro e autêntico, isto é, de *patriotismo*. Algumas delas são:

- 1- Independência Nacional.
- 2- Libertação de opressão, real ou fictícia.
- 3- Eliminação de ocupação ou exploração estrangeira.
- 4- Desenvolvimento econômico e justiça social.
- 5- Eliminação da corrupção.
- 6- Filosofias religiosas.

Utilizando as ideias-base, como inesgotável fonte de estímulo para o desencadeamento de processos revolucionários, passam “eles” a empregar, em seus propósitos de destruição, as técnicas destrutivas que focalizaremos a seguir.

II – TÉCNICAS DESTRUTIVAS

São as que se destinam a atuar sobre a própria estrutura social, de uma maneira geral e, em particular, sobre cada indivíduo sob o regime legal, com a finalidade de destruir ou reduzir sua oposição à “revolução”.

Em face da oportunidade e da extrema importância que lhes são atribuídas pelo Partido Comunista, consideraremos alguns aspectos dessas “técnicas” preconizadas, adotadas e postas em execução pelos comunistas. São elas:

- 1- Intoxicação.
- 2- Intimidação.
- 3- Desmoralização.
- 4- Eliminação.

a) Intoxicação: destina-se a romper a estrutura do organismo social. Trata de provocar antagonismos e dissensões na organização social existente, e explorar, mediante o choque entre antagonismos excitados, a *luta de classes*.

Os procedimentos que visam à intoxicação baseiam-se em:

- 1- propaganda ideológica;
- 2- resistência passiva;
- 3- greves de diversos tipos, legais ou ilegais;

4- desordens (quebra-quebra, desrespeito à autoridade etc.) .

Em relação à “propaganda”, é importante o leitor considerar os conceitos abaixo e, por si só, concluir o porquê da importância dada por eles a esse tópico:

1- “as palavras são os projéteis do século XX”;

2- “um jornal vale mais do que 10 navios-aeródromos”;

3- “uma película cinematográfica ou um programa de televisão produz mais efeito do que 100 (cem) canhões”;

4- “10 elementos criptocomunistas podem neutralizar 10 Regimentos”;

5- “um Ministro de Informações é tão valioso para a defesa quanto um Ministro da Guerra”.

Ainda, para ajudar o leitor a concluir: a URSS gasta 100 (cem) vezes mais do que o Mundo Livre nesse setor, dispendendo 4 (quatro) bilhões de dólares anualmente e empregando cerca de 500.000 (quinhentos mil) agentes, espalhados por todo o mundo.

A propaganda, segundo Lenine, adquiriu um aspecto de elemento dinamizador, pela agitação e subversão das massas populares. Disse ele:

“Os poderes destrutivos, contidos nos sentimentos e ressentimentos humanos, podem ser utilizados e manipulados por especialistas, como o são os explosivos materiais”.

Não se esqueça disso, pois esse é o propósito da propaganda soviética.

Em relação a resistência passiva, greves e desordens, não serão aqui comentadas.

b) Intimidação: visa estabelecer o temor. É a etapa seguinte à da intoxicação, completando-a e reforçando-a.

Realizada por meio de:

1- Demonstrações de força (movimentos de massa – greves, comícios, desfiles ou marchas).

2- Coação pelo emprego da violência (terrorismo sistemático, individual e coletivo, sabotagens e guerrilhas).

A estratégia do medo tem como objetivo demonstrar o poder da organização revolucionária e a ineficácia dos meios de repressão. Sua finalidade primordial é:

1- criar um estado psicológico de medo, a fim de incapacitar o homem para a reação;

2- consequentemente, causar, na sociedade, um verdadeiro impacto emocional que a imobilize.

Algo de similar ocorre com os atos de sabotagem nos quais não interessa a “eles”, exatamente, a destruição de um material pelo valor monetário que o mesmo possa ter, mas pela repercussão social gerada pela importância ou escassez do bem destruído.

Quanto às guerrilhas, os seus efeitos mais notáveis encontram-se na insegurança permanente que provoca no aparelho administrativo-militar e que visa a criar um estado de insatisfação da população, em relação às autoridades legalmente constituídas.

c) Desmoralização: tem como escopo a dissolução dos costumes e dos valores morais, bem como incentivar, na sociedade, a desafeição e a falta de ânimo.

Em qualquer momento e em todos os escalões da hierarquia política e militar, “eles” procuram a desmoralização do adversário da seguinte forma:

1- negando os êxitos, exaltando os fracassos e desacreditando os capazes;

2 - criando ou fomentando o ceticismo em relação ao Poder Judiciário;

3- demonstrando a ineficácia de todas as medidas tomadas pelas autoridades responsáveis pelos diferentes setores da atividade humana;

4- desacreditando os chefes ante os subordinados;

5- proclamando a inexistência da boa-fé e de autênticos valores morais.

O essencial, para “eles”, é negar, negar, negar sempre.

Essa ação se completa com a intoxicação dos neutros, isto é, daqueles que se apresentam indiferentes ante a luta que se trava. Trata-se, simplesmente, de mantê-los afastados do problema, até que chegue o momento em que devam ser considerados.

d) Eliminação: consiste em fazer desaparecer do cenário da luta os irredutíveis. Os procedimentos variam desde a simples intimidação à agressão e ao assassinato. Todos os meios são válidos para os comunistas: terrorismo, coação e execução individual..., até que a “revolução” vença. Depois, tais procedimentos se realizam dentro dos mesmos princípios, porém em massa.

III – RAZÃO DE SER DAS TÉCNICAS DESTRUTIVAS

As técnicas destrutivas têm como objetivos *destruir a sociedade democrática ativa* e, posteriormente, dos escombros, construir a *sociedade passiva*, característica do “estado policial” do tipo soviético.

É imprescindível e imperativo esclarecer aos leitores que a construção da nova sociedade, a *passiva*, obedece ao procedimento denominado “técnica construtiva” que, por sua monstruosidade, será objeto de outra publicação, em face do tremendo contrassenso que traduz e onde se constata o emprego, em larga escala, do que os comunistas denominam “técnica da lavagem cerebral”.

IV – CITAÇÕES FINAIS

A política é a guerra sem derramamento de sangue, e a guerra é a política com derramamento de sangue. Para os comunistas, não há alternativa, uma vez que se consideram em guerra e agem dentro dessa diretriz. (Mao Tsé Tung)

Aqueles, como jovens cristãos ou jovens nacionalistas, que pretendem ser capazes de atingir um determinado objetivo, em conjunção com os comunistas sem se tornarem comunistas, não compreenderam o comunismo. O comunismo não é um movimento político ao qual se possa aderir, mas uma ação revolucionária em execução. Participar de semelhante ação é atuar exatamente como comunista, é ser comunista.



ENTREVISTA NO PROJETO **HISTÓRIA ORAL DA REVOLUÇÃO DE 31 DE MARÇO DE 1964**

Um relato verdadeiramente revelador do que foram aqueles dias, principalmente na AMAN, onde o General Ferrari servia

Geise Ferrari
Gen Ex

Natural do Rio de Janeiro, RJ. Último posto da carreira: General-de-Exército. Foi Comandante Militar do Oeste (MS), Chefe do Departamento Geral do Pessoal e Comandante de Operações Terrestres. Possui os cursos regulares do Exército e o da Escola Superior de Guerra. No exterior: adjunto da Comissão Militar Brasileira em Washington.

Em 1964, era Comandante do Curso de Infantaria da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN). Entrevista realizada em 24 de maio de 2000.

1964 – 31 DE MARÇO: O MOVIMENTO REVOLUCIONÁRIO E A SUA HISTÓRIA

Desejo inicialmente agradecer esta oportunidade de relatar o que vi e o que fiz à frente do Curso de Infantaria durante a Revolução de 1964, que costumo chamar de “contrarrevolução”, porque uma revolução já estava em curso, de tendência comunista. É preciso lembrar, alertar, que eu era, na oportunidade, o Comandante e Instrutor-Chefe

do Curso de Infantaria, apesar de ainda não possuir o Curso de Estado-Maior (o cargo é privativo de oficiais possuidores do curso de Estado-Maior da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército – ECEME). Meu antecessor e grande amigo, hoje General Harry (Alberto) Schnarndorf, nomeado para uma comissão na Alemanha, já havia deixado a chefia do Curso antes do início da Revolução, tendo o cargo ficado vago. Como oficial mais antigo, assumi o Curso, até que fosse nomeado um novo Instrutor-Chefe. Outro aspecto que também queria ressaltar, de início, é que o Curso de Infantaria, pela primeira vez, foi reunido em uma só Companhia de Cadetes, tendo em vista o efetivo um pouco reduzido naquele ano. De modo que era uma Companhia de Cadetes com um efetivo aproximado de 200 cadetes. Esses são detalhes que terão reflexos durante a minha apresentação.

Naquela época, em decorrência do clima de insegurança existente no País, para nós, da Academia, importava saber o que pensava o nosso Comandante,

General Emílio Garrastazu Médici. Essa preocupação se dissipou no ano anterior, em 1963, por uma atitude que ele tomou, e eu aqui relato.

No dia 1º de outubro, tiveram início as obras da construção da barragem do Funil, com a presença do Presidente da República e de altas autoridades dos governos federal e estadual. A programação previa um banquete em homenagem ao Presidente João Goulart, no restaurante Itatiaia, ocasião em que o Governador do Estado do Rio, Badger da Silveira, saudaria a mais alta autoridade do País. Sob a alegação de que o local era exíguo para a realização da homenagem programada, o Ministro da Guerra determinou ao Comandante da Academia que cedesse a Biblioteca Acadêmica para o banquete. Seria, evidentemente, um comprometimento da AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras) com uma reunião eminentemente política. Na Biblioteca, quando o Governador Badger da Silveira se dispôs a iniciar o seu discurso, o General Médici levantou-se e, declinando sua função de Comandante da AMAN, cassou-lhe a palavra, alegando que qualquer envolvimento da Academia com eventos políticos seria deplorável e que, por isso, ele pedia que não se procedesse a qualquer pronunciamento político naquele recinto. A atitude destemida do então Comandante da AMAN frustrou a caterva peleguista que acompanhava o Presidente da República, reduzindo aquela programação, de custoso aparato, a um mero e opíparo ágape festivo.

Para nós, a Revolução de 31 de Março de 1964, na AMAN, começou naquele 1º de outubro de 1963, ocasião em que o seu comandante se posicionou, peremptoriamente, contra o alheamento político da Academia Militar. Queria citar ainda outra manifestação do General Médici: nas diversas palestras que ele determinou que

fossem realizadas sobre guerra revolucionária para oficiais do Corpo de Cadetes e demais oficiais da Academia, durante uma delas, no anfiteatro, o palestrante começou a discorrer sobre as cinco fases da guerra revolucionária. Em dado instante, um companheiro nosso, o então Capitão Dagmauro, levantou-se e disse, na presença do General Médici e de vários oficiais do seu Estado-Maior: “Nós estamos na quinta fase, e quem orienta a guerra revolucionária é o Palácio do Planalto, em Brasília”.

Não houve nenhuma reação do General Médici contra a manifestação, inclusive aplaudida por alguns dos oficiais presentes. A partir daquele momento, tornou-se patente o pensamento do nosso Comandante, e pudemos ligá-lo às decisões que o General Médici tomaria no caso de uma grave perturbação da ordem.

O que fizemos antes da Revolução no Curso de Infantaria, ainda à época do então Major Harry Schnarndorf como Instrutor-Chefe? Nós conversávamos com os cadetes, mas não podíamos incitá-los a uma rebeldia contra o governo. Entre nós, oficiais, e com a aquiescência do então Coronel Potyguara, Comandante do Corpo de Cadetes, abríamos o nosso coração, dizíamos o que pensávamos contra aquele estado de baderna que imperava em todo o País.

Eles – o Coronel Potyguara e o General Médici – sabiam o que pensavam alguns dos oficiais do Corpo de Cadetes. Entre as providências que tomamos e que eram do conhecimento do Coronel Potyguara, destacamos: procuramos diminuir o risco de que pudesse haver um movimento dos sargentos – que vinham sendo insuflados pelo governo, particularmente no Rio de Janeiro – evitando o acesso aos paióis

Foto: 1º Sgt Sionir/CCOMSEx



da Academia para retirada de munição. Então, começamos a retirar determinado tipo de munição, sob a alegação de que realizaríamos exercícios com o Curso de Infantaria, e essa munição foi sendo recolhida ao Parque de Infantaria, sob nossa guarda. Tudo o que fazíamos, conversávamos com o Coronel Potyguara, de modo que ele soubesse o que tinha e qual era o pensamento do Curso de Infantaria. Outra providência tomada era junto aos cadetes, sargentos de dia ao Curso, para que, a qualquer momento, tivessem condições de retirar o Curso inteiro do Conjunto Principal, onde estavam os alojamentos, e o levasse para o Parque de Infantaria, porque também tínhamos receio de que a saída do Conjunto Principal pudesse, facilmente, ser bloqueada. A ordem, então, que dávamos – a eles, sargentos de dia – era que se deslocassem para o parque e lá aguardassem a chegada dos oficiais.

Com o agravamento da crise, que se processou particularmente na antevéspera da Revolução, estávamos nas dependências do Curso Básico, com a presença de vários oficiais do Curso de Infantaria e do Curso Básico, ouvindo a manifestação do então Governador Brizola, pela Rede da Legalidade. Aquilo foi nos deixando ansiosos por uma decisão, tendo em vista a gravidade das palavras que ele dirigia a toda a população brasileira. Houve aí um pequeno desentendimento, porque convoquei os oficiais de Infantaria que me acompanhassem ao Corpo de Cadetes para conversar com o Coronel Potyguara. Um dos oficiais ali presentes, mais antigo, achou que nós estávamos aliciando oficiais que não nos eram subordinados, porque, além dos oficiais de Infantaria, do Curso de Infantaria, alguns oficiais do Curso Básico aderiram ao nosso chamamento. Esse mal-entendido foi contornado, e saímos para transmitir ao Coronel Potyguara a nossa ansiedade. Na noite de 31 de março, foi preparada uma proclamação pelo General Médici. Acredito que o General Corrêa já tenha feito a citação, quando de sua entrevista, mas gostaria, apenas, de ler o trecho inicial:

“A AMAN, ao adotar a atitude que tomou e que nossa presença aqui materializa, pensou principalmente na validade eterna dos princípios da disciplina e da hierarquia, que têm sido o apanágio glorioso de nossas Forças Armadas. Aqui está a mocidade militar do Brasil, representada por jovens possuídos dos mais alcantilados sentimentos de patriotismo e apego ao dever, não para agredir seus irmãos de armas, nem para deixar-se sacrificar, mas sim para salvaguardar os princípios que regem a profissão que escolheram por vocação irresistível e, se necessário for, dignificar a farda que vestem, através de atos de que falará no futuro, com respeito e admiração, a História de nossa estremecida Pátria”.

Esse pronunciamento do General Médici estava pronto, mas alguns outros eventos ocorreram nessa madrugada. Veio ordem do I Exército para que a AMAN colocasse de prontidão o Batalhão de Comando e Serviços. Era um efetivo grande, ainda que a tropa pronta para emprego desse Batalhão fosse apenas a Companhia de Guardas. Os demais eram elementos de apoio à Academia.

Simultaneamente a tal ordem, o Comandante da AMAN foi notificado “de um levante do povo de Minas Gerais, com o apoio

de forças federais e estaduais sediadas naquele Estado, contra o governo federal”. Essa foi a notícia transmitida pelo I Exército.

O General Médici determinou o cumprimento da ordem, entrando de prontidão o Batalhão de Comando e Serviços. Ativou um comando operacional constituído por oficiais da Academia, parte deles já integrantes do seu estado-maior pessoal.

Um fato curioso surgiu nessa noite. Estava ocorrendo o casamento de um oficial da Academia, ou da filha de um oficial da Academia, na capela externa à AMAN, de modo que um grande número de oficiais, talvez a maioria dos oficiais do Corpo de Cadetes e também da Academia, estava presente na cerimônia. Eu não sei por que, talvez suspeitando de que a coisa estava muito grave, não fui, e estava em casa, quando tomei conhecimento dessa notícia vinda do I Exército. Na mesma hora, determinamos ao sargento de dia do Curso de Infantaria que retirasse o Curso do Conjunto Principal, o levasse para o Parque e lá aguardasse a chegada dos oficiais. De modo que, para surpresa de muitos, o Curso de Infantaria saiu todo e se deslocou para o Parque. Com isso, evitamos qualquer reação da parte dos sargentos. Foi, imediatamente, acionado o plano de chamada de oficiais e graduados e, juntos, nos encontramos no Parque em questão de pouco tempo, iniciando a execução do plano de defesa das instalações. O problema, como tenho dito anteriormente, era uma ameaça: o Parque de Infantaria era muito próximo ao Batalhão de Comando e Serviços. De modo que, com qualquer movimento, poderíamos ficar ilhados dentro do parque.

Às 2h do dia 1º de abril de 1964, o General Costa e Silva telefona para o General Médici e pede a ele o apoio da Academia, para permitir que as tropas que pudessem ser deslocadas do II Exército passassem por Resende sem qualquer ameaça das tropas do I Exército.

Quero chamar a atenção e grifar: o General Médici, às 2h da manhã, tomou a decisão de empenhar a Academia a favor da Revolução. O II Exército ainda não tinha informado sua decisão de aderir. Chamo atenção porque criaria uma situação inusitada caso não tivesse havido a adesão do II Exército: a Academia ficaria entre duas forças do mesmo partido, o que seria uma situação extremamente difícil.

Às 2h30 dessa mesma madrugada, o General (Amaury) Kruel ligou para o General Médici, declarando que tinha aderido à Revolução e solicitando que a Academia assegurasse a passagem das tropas do II Exército por Resende sem serem hostilizadas. Às 3h, o Comandante do I Exército informou ao Comandante da AMAN haver determinado o deslocamento do Grupamento de Unidades Escola (GUEs) para São Paulo, a cavaleiro da BR-2 (atual BR-116), prevendo a passagem por Resende ao meio-dia de 1º de abril. Essa era a informação do Comando do I Exército.

Até as 6h, desse dia, o quadro era o seguinte: I Exército – situação indefinida, ainda no Rio de Janeiro; 4ª Divisão de Infantaria (4ª DI), de Juiz de Fora, MG – em deslocamento para o Rio de Janeiro; o GUEs – algumas Unidades iniciam o seu deslocamento na direção de São Paulo. Tomamos conhecimento de que vinha como vanguarda um batalhão reforçado do Regimento Escola de Infantaria

(REsl) e o Grupo Escola de Artilharia (GEsA); 1ª Divisão de Infantaria (1ª DI) – deslocando-se para Juiz de Fora; II Exército – iniciando o deslocamento de forças para o Rio de Janeiro.

A AMAN, solidária à Revolução, expede a ordem preparatória para o emprego do Corpo de Cadetes. Entre 6h e 8h30, do dia 1º de abril, foi lançada uma vanguarda constituída pelo Esquadrão de Cavalaria da Academia (cadetes), acompanhado por elementos de Engenharia, pelo eixo da BR-2, na direção de Barra Mansa, com a missão de ligar-se ao 1º BIB (Batalhão de Infantaria Blindado), que tinha a sua sede naquela cidade, e ocupar posições nas alturas que dominam Ribeirão da Divisa. Nessas alturas, procurar impedir que as tropas do I Exército, até o fim da jornada, atinssem a região de Resende.

Na noite de 31 de março para 1º de abril, existe um detalhe do Curso de Infantaria que vale a pena relatar. Tão logo tomamos conhecimento da decisão do General Médici, desloquei-me para o Curso de Infantaria com todos os oficiais e graduados, e informei aos cadetes o que se passava. Usando uma linguagem simples, mostrei-lhes a nossa preocupação e o nosso constrangimento, até aquele momento, de não poder dizer-lhes qual era o pensamento dos oficiais do Curso. Concitei a todos que se manifestassem, e aqueles que não concordassem com a decisão tomada, que se apresentassem naquele momento. Não houve qualquer desistência, nem da parte de oficiais, nem da parte dos cadetes. Tomamos apenas uma providência, que foi a de mandar prender um sargento do Curso que, inclusive, estava em casa acamado, mas era filiado a uma célula comunista, e um cadete do segundo ano por uma questão apenas de precaução, considerando que nós sabíamos que ele tinha o pai e um irmão comunistas. Além do que – uma curiosidade daquela época –, pelos jornais que eram lidos, tínhamos um levantamento, feito pelo oficial de informações do curso, das tendências de cada apartamento dos cadetes e, exatamente no apartamento desse cadete que foi preso, eram lidos os jornais contra a Instituição, contra a Revolução. Ele inclusive tinha sido voluntário para dar aulas de alfabetização no Batalhão de Comando e Serviços, usando a cartilha de Paulo Freire. Então, esses dois elementos foram retirados do Curso. Entretanto, cabe destacar que nem o cadete nem o sargento, em nenhum momento, adotaram qualquer comportamento contrário ao movimento revolucionário que eclodia. As medidas por nós tomadas foram apenas preventivas. Tínhamos, também, uma organização prevista para diferentes casos de emprego, e os que conhecem a organização militar verão que a estrutura do Curso reuniu elementos e frações para vários tipos de emprego, porque era nossa ideia levar tudo o que tínhamos em armamento. Assim, nós nos organizamos com três pelotões de fuzileiros, um pelotão de canhões 105mm sem recuo, um pelotão de morteiros 4.2, uma seção de morteiros 81, uma seção de morteiros 60, uma seção de canhões 75mm sem recuo, uma seção de canhões 57mm sem recuo e uma seção de metralhadoras pesadas, totalizando, entre oficiais, graduados e cadetes, cerca de 250 homens. Isso era tudo o que tinha o Curso de Infantaria. Determinei que o então Capitão Léo (Ulissea) Lebarbenchon (já

falecido), nas funções de S3, ali nomeado, partisse na direção de Volta Redonda para fazer o levantamento de uma possível posição defensiva (PD) a ser ocupada pelo Curso de Infantaria. Na manhã do dia 1º de abril de 1964, recebemos ordem de deslocamento para atingir uma região antes do corte do Rio Paraíba e, a meio caminho, recebemos uma ordem escrita (apresentou o original) levada em mãos pelo então Coronel Antônio Jorge Corrêa, hoje General-de-Exército, que dizia:

“Capitão Ferrari. 1. De ordem de Sua Excelência deveis avançar até o Quilômetro 120, onde deve ser organizada vossa posição. 2. O elemento mais avançado da AMAN está se deslocando para a região da EDIMETAL, na altura do Quilômetro 114 da BR-2. Ass. Coronel Corrêa”.

No prosseguimento da marcha, entre a primeira posição que tínhamos recebido para ocupar e essa segunda posição no Quilômetro 120, houve um fato curioso que poderia ter gerado uma situação extremamente triste, porque eu havia recebido ordem do Coronel Potyguara de entrar em posição e ficar em condições de acolher o Curso de Cavalaria, se pressionado. O que viesse a mais não seria “tropa amiga”. A meio caminho, ao transpor uma curva da estrada, divisamos ao longe um comboio de viaturas pesadas de 2,5 toneladas, tracionando obuses 105mm, e eu não tinha a menor ideia do que se tratava (não havia ainda comunicações suficientes, e a vanguarda, a Cavalaria, não tinha me alertado). A primeira reação foi mandar parar o nosso comboio, atravessar as viaturas na estrada e a tropa ocupar posição, inopinadamente. Impressionou-me, neste momento, a prontidão do cadete. Quando olhei para trás vi a “cadetada” subindo as encostas, entrando em posição, colocando as armas em condições de tiro. Por sorte, pelo binóculo, verifiquei que, na boleia do primeiro jipe, vinha um capitão – Adir – da Academia, e deduzi que ele estava trazendo alguma tropa que tivesse aderido ao movimento. Demos ordens para ninguém atirar, e o comboio, ao se aproximar, fez alto – porque a estrada estava interditada – e houve um conagração com os companheiros do GEsA que haviam aderido à Revolução. Esse fato mostrou a prontidão da “cadetada” para cumprir qualquer missão. Foi um motivo de muita satisfação. Na parte da tarde, atingimos a região da nova PD e iniciamos a sua preparação e ocupação. Almoçamos durante o movimento. Só não veio uma Bateria do GEsA, que já estava em posição. Era a Bateria que vinha na Vanguarda do Destacamento do REsl. Ele mesmo se deslocava sob o comando do Coronel Abner, e contava na Vanguarda com um Batalhão e uma Bateria do GEsA. Essa tropa fez alto antes de Barra Mansa e ali resolveu ocupar posição. A adesão do Grupo Escola de Artilharia (menos uma Bateria) foi um momento de alívio, porque a disparidade era muito grande. O Grupo Escola era equipado com armamento do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos, e as viaturas 2,5ton estavam carregadas de cunhetes de munição. Nós tínhamos apenas uma Bateria de Cadetes, do Curso de Artilharia da Academia, para enfrentar aquele volume de fogo, caso todo o Grupo atirasse contra nós. Por outro lado, essa Bateria que ficou parada antes de Barra Mansa despetrou no

Coronel Abner uma dúvida: ela teria permanecido em posição, sem aderir, porque não sabia a atitude de seu Grupo ou porque estava “presa” na posição? Então, passamos a admitir essa Bateria também como tropa que não atiraria em nós. Outro fato que, da mesma forma, vale a pena relatar é que, nessa situação, o Coronel Abner ordenou que o Pelotão de Morteiros Pesados 4.2 do REsl entrasse em posição e apontasse para a Academia. O Tenente Comandante se negou a apontar as peças para a Academia e já tinha mandado os sargentos, que estavam com ele, encristar a trajetória na serra, para não atingir a tropa de cadetes.

Essas informações chegavam ao nosso conhecimento devido a um fato curioso – coisas que sempre acontecem nesses momentos. Depois que o BIB (1º Batalhão de Infantaria Blindado) foi estruturado para emprego – por determinação do General Médici – um capitão dessa Unidade, que ficou sem função definida, teve, então, uma ideia: com o seu carro, um “fusca”, passou a visitar a posição do Coronel Abner (ele servira com o Coronel Abner no REsl). Sempre que ia lá, perguntava pela intenção do Coronel Abner, o que é que ele pretendia fazer, qual era a situação da tropa, e nos informava. Evidentemente que a informação passava pelo Coronel Potyguara, que estava lá na frente, e chegava até o Curso de Infantaria. Então, tínhamos um acompanhamento cerrado do que se passava no âmbito da tropa do I Exército. Foi desse modo que soubemos a negativa do Pelotão de Morteiros 4.2 de atirar sobre nossa posição. Logo, não haveria fogos de armas de tiro curvo, que era uma grande ameaça, contra o Curso de Infantaria. Para a tropa do I Exército, ultrapassar a série de obstáculos colocados à sua frente era extremamente difícil. Vi, pela primeira vez, uma extensa ponte da rodovia, toda pronta para ser destruída pelo pelotão de Engenharia da Academia. Além do mais, havia o Curso de Cavalaria interposto entre a tropa deles e a nossa PD. Como pude ver depois, o Comandante do Curso – Major Corrêa – irmão do Coronel Antônio Jorge Corrêa, ia, se necessário, posicionar viaturas pesadas, de uma empresa de engenharia de construção de estrada, para bloquear o eixo, tornando mais difícil o acesso até a PD... Entremear os pelotões de fuzileiros com as peças das diferentes armas e ocupamos toda a elevação que nos foi imposta, escolhida pelo Estado-Maior do General Médici. A situação era privilegiada porque defrontávamos exatamente a BR-2 (hoje BR-116), que se situava perpendicularmente à nossa posição. Aí, pude observar o comportamento do cadete, o seu cuidado. Todos prepararam os seus espaldões das mais diferentes espécies de armas – metralhadora, morteiro, canhão sem recuo –, abriram campos de tiro à frente das suas posições e seguiram religiosamente as ordens dos cadetes do 3º ano, que estavam em função de comando, para as quais foram nomeados pouco antes de a Revolução eclodir. Prepararam a munição das peças, particularmente as granadas de morteiro, todas prontas, em condições de emprego. Durante a madrugada, por várias vezes, eu e os meus oficiais vimos os cadetes todos acordados. Recomendamos que tinha de haver rodízio, porque não sabíamos por quanto tempo ficaríamos naquela situação. Sentimos que o

que eles aprenderam, em sala ou em exercícios de campanha do Curso, estavam aplicando com alto grau de perfeccionismo – não posso deixar de lembrar o trabalho hercúleo do Tenente (Rubem Augusto) Taveira – hoje general na reserva –, Comandante do Pelotão de Comunicações, que varou a noite instalando todos os cabos telefônicos para colocar em funcionamento, o mais rápido possível, a rede telefônica da posição, o que fez com absoluto êxito. Ele e os cadetes que o acompanhavam merecem esse destaque. Inclusive foi Comandante da AMAN. É verdade, depois, foi Comandante da Academia.

A Artilharia estava sob o comando de quem?

Exatamente sobre isso que eu ia falar. No começo da tarde de 1º de abril, vimos a chegada da Bateria do Curso de Artilharia do Corpo de Cadetes, comandada pelo meu grande amigo, o Capitão Dickens (Ferraz), que, mais tarde, como General, foi me substituir no comando da 3ª Brigada de Cavalaria Mecanizada (3ª BdaCMec). E o Dickens dizia das dificuldades que ele estava tendo em função da região extremamente montanhosa, difícil, exigindo da Bateria um tiro para o qual os cadetes do 3º ano ainda não tinham sido adestrados, que era o tiro vertical, porque estavam no início do ano. Isso foi feito ali no terreno, pelos oficiais do Curso de Artilharia, junto aos cadetes, orientando, ensinando como eles deveriam operar a Bateria no tiro vertical. Há pouco, comentava que as ligações também foram difíceis, pois o elemento do Curso de Comunicações retardou um pouco sua chegada, o que nos obrigou a fazer uma ligação provisória entre a Bateria e o Curso de Infantaria (a PD), com fio telefônico da própria Infantaria.

Assim, transcorreu a noite de 1º para 2 de abril, tensa, sabendo que o REsl estava parado antes de Barra Mansa, e o Curso de Cavalaria não tinha sido hostilizado. Foi uma noite de observação, de expectativa, aguardando qualquer evento. Havia uma desproporção entre as forças. O REsl vinha com um batalhão reforçado, cerca de 800 homens, com armamento e munição do Acordo Militar, mais um Grupo de Artilharia, para enfrentar uma PD organizada com 250 homens e o Curso de Cavalaria com cerca de 70 ou 80 homens. Já me referi ao Pelotão de Engenharia que preparou a destruição das pontes sobre a ferrovia e na região de Guarita. Considerando esses obstáculos criados – se acionada a destruição dessas duas passagens –, a tropa do I Exército teria de passar para a outra margem do Rio Paraíba, antes de Barra Mansa, por uma ponte, e tentar a aproximação para retomar a BR pelo outro lado, onde os eixos eram extremamente deficientes, eu diria que eram trilhas, e dificilmente viaturas pesadas conseguiriam andar por ali. Ao raiar do dia 2 de abril, tomamos conhecimento que o 5º Regimento de Infantaria (5º RI), do II Exército, já tinha chegado a Resende e se preparava para fazer a substituição da tropa de cadetes. De modo que, substituídos pelo 5º RI, retornamos à Academia e, para grata surpresa nossa e dos demais companheiros que estavam lá na frente, face a face com o inimigo, encontramos uma recepção de alto nível. O General Médici determinou que todo o efetivo da Academia, que não participara diretamente da entrada em

posição lá na frente, se postasse em duas alas desde o Portão Monumental para nos receber. A população também acorreu, e mais as tropas do II Exército que estavam estacionadas. No meio daquele cordão de duas fileiras, desfilaram os Cursos. Há até uma curiosidade que vale a pena relatar. Os cadetes de Infantaria que estavam com as metralhadoras vieram me perguntar se podiam trançar pelo corpo os pentes com a munição. Aí eu disse: “Pode, hoje é dia de festa”. De modo que foi motivo de muita emoção o regresso à Academia, sem uma perda, para felicidade do Exército e do Brasil. E assistimos a um desfile lindo, a vibração imensa dos cadetes que voltavam. Nós, do 2º RO 105, estávamos ali, com mais uma Bateria do CPOR de São Paulo, representando o II Exército, com o General Médici, com o Coronel Antônio Jorge Corrêa e com todos aqueles que não se deslocaram lá para frente. Então, foi uma recepção merecida, calorosa, aos cadetes que chegavam enlameados, exaustos, após duas noites sem dormir. Considero a decisão do General Médici uma das mais difíceis tomadas por um general durante a Revolução. A última vez que a Escola Militar – de Realengo – foi envolvida aconteceu em 1935. Desde então, não tomaram parte em nenhum movimento insurrecional interno. O risco que ele assumiu ali, em expor a vida daqueles jovens, foi muito grande. Isso a gente deduz de suas palavras, quando diz o seguinte: “Foi a mais difícil decisão tomada naquele dia”. E mais:

“Cadetes! Ao decidir empregar a Academia e, em especial, o Corpo de Cadetes, eu e meus assessores diretos fomos tomados de viva emoção. Lançávamos assim o sangue jovem do Exército na liça, e corríamos o perigo de vê-lo umedecer as velhas terras do Vale do Paraíba...”, e concluiu:

“Após 29 anos de alheamento, a Academia Militar voltou a empenhar-se ostensivamente na luta pelo aprimoramento de nossas instituições, e pela tranquilidade de nosso País. Vós o fizestes com pleno sucesso e admirável galhardia. E por isso a história pátria lhes reserve uma página consagrada, fazendo-os ingressar no rol daqueles que, despidos de qualquer ambição ou interesse subalterno, um dia se dispuseram a lutar pelo País, que nossos descendentes não de receber engrandecido e respeitado. Cadetes! Pela história atingis os umbrais da glória”.

Uma beleza, aliás todas as proclamações do General Médici foram empolgantes... Por essa manifestação, podemos deduzir a gravidade da decisão que teve de tomar. Estive presente em algumas oportunidades. Convém lembrar que o Batalhão de Comando e Serviços, como disse, uma Companhia de Guardas, foi empenhado na manutenção dos estoques de combustível, ao longo da BR. O 1º BIB, de Barra Mansa, com uma estrutura muito reduzida, ficou com os carros blindados em Volta Redonda.

Quem manteria a BR livre para o II Exército chegar?

Só o Corpo de Cadetes. E ele então teve de tomar essa decisão. Inclusive, General, é importante destacar o valor dessa decisão para o moral do II Exército, que vinha extremamente preocupado, porque ia “bater de frente” com o Rio de Janeiro, como o senhor

muito bem destacou, dotado de material do Acordo, com efetivos ponderáveis e muita munição, o que faltava ao II Exército.

Então, a Academia realmente trouxe alma nova, uma verdadeira alegria e satisfação a todos os integrantes que partiram de São Paulo sem saber o que iriam encontrar. Quando tomamos conhecimento de que a Academia estava ali à frente, ocupando uma posição defensiva e impedindo que as tropas do Rio viessem ao nosso encontro, sentimos grande alívio, pois estava afastada a possibilidade de um derramamento de sangue, que acabaria por acontecer.

Era isso o que queria destacar nas minhas considerações iniciais. Entendo que as manifestações sobre a Revolução de 1964, quando abordam a atuação da Academia, sempre pecam por apenas dizer o que fez a AMAN, sem se referir à decisão do General Médici. Vivemos ao lado dele naqueles momentos e reconhecemos que lhe coube tomar uma decisão fundamental e extremamente difícil. A História, contudo, reservou-lhe um lugar de destaque: foi Presidente da República. Apesar das críticas im procedentes, que os inimigos fazem à sua administração, foi um senhor Presidente da República. Modesto, decidido e afável no trato; conversava conosco, naqueles momentos de apreensão, com a maior simplicidade. Sabíamos que ele estava do nosso lado. Depois, como Presidente, foi simples com relação ao povo, com o seu radinho no Maracanã... Injustiçado por essa imprensa tendenciosa que ainda hoje aí está.

General, após esse relato importante, porque nos traz a verdade a respeito da participação da nossa AMAN em defesa dos ideais da Revolução, perguntaria ao senhor quais foram as raízes do Movimento Revolucionário desencadeado em 31 de março?

No meu julgamento, o clima de desordem que se instalou no País veio de anos anteriores, não foi em 1964. Após a renúncia do Presidente Jânio Quadros, foi sendo criado um clima de ebulição, porque, lembro-me bem de que pais e mães tinham receio de mandar os filhos ao colégio, devido às greves e badernas incríveis. A CGT dominava com sindicatos poderosos e paralisava o País em todos os setores, em especial o do abastecimento. Agora, o auge foi quando “botaram o dedo” na estrutura militar: quando vimos um almirante carregado nos ombros por marinheiros, em plena Avenida Presidente Vargas; quando vimos os marinheiros revoltosos lá do Sindicato dos Metalúrgicos serem liberados de dentro do Batalhão de Guardas – que eu vim mais tarde a comandar – e saírem em passeata pela avenida desuniformizados, sem cobertura, sem o dólmã usado pelos fuzileiros... Aquilo foi a gota d’água, não se podia mais admitir tanta desordem, tanta baderna. E quem nos empurrava para tomar uma decisão? A população, principalmente por meio de passeatas – as Marchas da Família, com Deus, pela Liberdade –, procurando dizer: “Se vocês não agirem, quem vai agir?” Então, as Forças Armadas tomaram a decisão.

General, o que se passava no meio militar naqueles primeiros anos da década de 1960? Como era o ambiente da AMAN?

O cadete, pela própria estrutura da Academia, é muito engajado na atividade-fim. É exigido desde que acorda até a hora de dormir, dia e noite. Diferentemente do nosso tempo de cadete, eles liam jornais nos apartamentos e, como citei antes, podíamos sentir a tendência dos apartamentos pelo tipo de jornal que estava sendo lido. Além disso, havia uma recomendação do próprio Comandante, General Médici, para que procurássemos manter o cadete informado da situação, sem envolvê-lo nela. Ele não poderia ser estimulado a se manifestar ostensivamente. O Coronel Rosadas, que era professor da Academia, cita no seu relatório que, em sala de aula, “os professores mostravam aos cadetes o clima de desordem que estava se criando no País”. Aliás, queria também registrar, que pude avivar a memória, devido ao relatório feito por um companheiro da Academia que servia lá, o Coronel de Infantaria Manuel Soriano Neto. Ele elaborou essa coletânea de dados, com depoimentos de outros oficiais, como os então capitães Nialdo e Muniz, esse último do Curso de Artilharia, e do Coronel Rosadas, que era professor de Psicologia.

Quais os principais acontecimentos, a seu ver, que foram determinantes para o desencadeamento da Revolução de 31 de Março?

Sem dúvida, foram esses eventos, como aquele comício da Central do Brasil em que se viu a figura do nosso Ministro no palanque, aconselhado que foi a não comparecer, segundo eu li ao longo da história, mas lá estavam ele e a nossa Polícia do Exército, como segurança daquela massa enorme de indivíduos com flâmulas de partidos comunistas e letrados agressivos; a revolta dos marinheiros, lá no sindicato dos metalúrgicos, e a tropa que chegou, de fuzileiros navais, se não me falha a memória, colocou as armas na calçada e aderiu aos marinheiros insurretos; a reunião no Automóvel Clube, em que os sargentos fizeram apologia ao Presidente João Goulart, enquanto este os incitava a quebra da hierarquia e da disciplina. Coube-lhe o discurso mais violento contra o *status quo*... mais violento. Como já citei, os marinheiros presos no Batalhão de Guardas foram libertados e saíram pelas ruas desuniformizados, carregando um almirante nos ombros. Isso tudo aconteceu na área militar, e, como disse anteriormente, a população queria que agíssemos. Nossos chefes procuraram verificar qual era o momento propício para aderir ao movimento de rebeldia contra o governo, e esse momento foi exatamente naquela noite da reunião no Automóvel Clube.

Então, para ficar bem claro, as Forças Armadas foram intérpretes da vontade popular?

Exclusivamente. Seria até cômodo que nós ficássemos nos quartéis aguardando o desenlace dos acontecimentos. Companheiros desavisados foram envolvidos no movimento anarco-comunista particularmente os sargentos, por carências

de toda ordem. Recebiam empréstimos orientados pelo governo para compra de casa própria, automóvel etc.

Então, General, havia uma Revolução em andamento no Brasil?

Eu chamo a Contrarrevolução de 31 de Março, porque a revolução sindicalista-comunista já estava a caminho. Como disse o Capitão Dagmauro naquela época, nós estávamos na quinta fase da guerra revolucionária. O que fizemos foi uma Contrarrevolução.

A Revolução, ou a Contrarrevolução de 31 de Março, foi um movimento exclusivamente de preparação interna ou houve auxílio externo? Não tenho conhecimento de auxílio externo. Li todos os livros que escreveram sobre a Revolução; uns citam que a esquadra americana estava pronta para aderir. Naquela época, e posteriormente pela leitura, não consegui ver adesão de qualquer força armada estranha ao País. Talvez, aquiescência ao movimento, porque era de interesse para o mundo democrático, mas adesão com meios, não. Nesse aspecto, o General Meira Mattos foi taxativo ao dizer que não houve participação alguma de fora, foi exclusivamente uma preparação interna...

A que o senhor atribui o desmoronamento do esquema governamental que o Presidente João Goulart apregoava existir para fazer as reformas de base?

Eu tenho a impressão, não posso dizer com segurança, mas o governo caiu não só pelas ações do Presidente, mas, principalmente, pelos que o cercavam. Os sindicatos eram de esquerda extremada e implantaram o caos, com base nos pelegos que o dominavam. O Presidente começou a tomar decisões que acredito não fossem nem de seu interesse, naquele momento, mas, de qualquer maneira, era o Presidente... E ele colocou, em determinados postos, elementos notoriamente anarco-esquerdistas que atuavam com a firme determinação de implantar no Brasil a tal república sindicalista, sepultando a democracia no País.

Como o senhor viu o aspecto “chefia e liderança” daqueles que participaram efetivamente da Revolução, como é o caso da AMAN, da tropa de Minas Gerais e do próprio II Exército?

Nos momentos de crise é que podemos identificar os chefes, e ainda digo mais, os líderes. Líder é mais do que chefe, e na Academia nós tivemos esse exemplo. Eu disse no início: queríamos saber o pensamento do General Médici, e ele revelou esse pensamento no ano anterior, não foi na hora da Revolução. Acredito que os meus oficiais subordinados e os cadetes, também esperavam o mesmo de mim. Os oficiais já sabiam, mas os cadetes aguardavam a decisão do Curso de Infantaria. Na hora que revelamos o nosso pensamento, de maneira clara, para eles todos, não houve uma deserção. Isso significa que acreditaram, como eu acreditei no meu Comandante do Corpo de Cadetes – hoje General Potyguara –, como eu acreditei no meu Comandante da Academia, General Médici.

Por que foi correto o emprego da tropa da AMAN, dos nossos cadetes, naquele momento?

Não havia outra alternativa. Ele tinha assegurado que garantiria a passagem das tropas do II Exército por Resende, sem qualquer ação da tropa do I Exército, e já não tinha meios na Academia para ele empregar, só o Corpo de Cadetes.

O Movimento de 31 de Março era baseado em alguma ideologia? Nenhuma. A única ideologia era preservar o regime democrático. Era contra a comunização do País, era contra a ideologia comunista... Por isso, foi uma contrarrevolução, e não uma Revolução.

A hoje chamada mídia apoiou o Movimento?

Naquela oportunidade, sim. Depois, açulada por infiltrações de vários matizes, não. Ela hoje move uma campanha sistemática contra a Revolução. Não apontam o que os governos fizeram e, agora, dizem que foi uma ditadura. Como disse, não me recordo se o Delfim Neto ou o Jarbas Passarinho: “Quisera que todas as ditaduras fossem tão boas como a brasileira”. Para alguém sofrer algo, tinha de ser daqueles terroristas insanos, que realmente perturbavam a vida da Nação... Aquilo foi uma guerra particular, dentro da Revolução. Eles não mataram? Eles não assaltaram? Não violentaram pessoas etc.? Não fizeram uma série de barbaridades? Tinha de haver a contrapartida do governo revolucionário. A mídia, nesta última década, e aqueles que hoje detêm o poder fazem absoluta questão de omitir os acertos da Revolução.

O senhor poderia nos trazer alguns desses acertos?

O País atingiu a posição de oitava economia do mundo, com avanços em todos os campos. No campo dos transportes, falam hoje de uma maneira irônica das obras faraônicas. Uma está aí, a Ponte Rio-Niterói. Faraônica?! O que seria hoje do Rio de Janeiro sem tal ligação? Itaipu?! Hoje, o governo diz: “Vai faltar energia”. Mas não faltou há 10 anos, porque a usina existia. Quem fala que a Ponte Rio-Niterói é faraônica nunca ficou lá do outro lado, no seu carrinho, esperando a barca para fazer a travessia, quase a noite toda, tendo de trabalhar no dia seguinte, praticamente sem dormir... Hoje em dia muito se fala em ditadura militar e “anos de chumbo”.

Como é que o senhor vê isso?

Ditadura militar... Na ditadura militar, não havia medida provisória; hoje, temos mais de duas mil, três mil, para resolver qualquer tipo de problema. Então, nesse aspecto, os presidentes militares tiveram muito mais limitações do que se tem hoje. Inclusive a maioria dos ministros eram civis.

Qual foi o ministro da economia, do planejamento ou das finanças?

Nenhum foi militar. Inclusive tinham carta branca, eram realmente os que decidiam. Quem pode contestar o desempenho de Roberto Campos no governo de Castello Branco? O próprio Delfim, ainda presente na vida nacional, está apontando os erros que hoje vêm sendo cometidos contra a economia do País.

As Forças Armadas se beneficiaram ao tempo dos governos militares? Eu sou muito franco nesse aspecto. Por serem generais os presidentes – familiarizados com o orçamento de gastos militares muito diminutos, em função da grandiosidade do País, da sua população etc. E, pessoalmente, na vida individual, junto à família, limitados por questões de vencimentos – deram, em parte, esse tratamento às Forças Armadas. Elas pouco tiveram vantagens. Ironicamente, porque, como os presidentes eram militares, as Forças Armadas poderiam ter crescido em termos de valor, em termos de poderio etc., e não foi isso o que aconteceu. A verdade é que passamos 20 anos de “cinto apertado”. Inclusive os próprios equipamentos e armamentos das Forças Armadas foram os mínimos. É aquele negócio, “máximo desenvolvimento com o mínimo de segurança”. Na verdade, era o mínimo mesmo...

De sua experiência pessoal, qual a avaliação que o senhor faz desses 20 anos de governo da Revolução?

Em primeiro lugar, era necessária, na época. Ninguém contesta isso, tirando os elementos vinculados ao Partido Comunista, ou de tendência de esquerda etc., todo mundo sabia que o caos imperava no País. Tinha de ser feita alguma coisa e quem poderia fazê-lo eram as Forças Armadas. Foi feito. Até hoje, quando se aponta um militar, como o saudoso Andreazza e os presidentes, e se pergunta: Como terminaram a vida? Num apartamento modesto, não buscavam dinheiro, não tinham nada. Então, o que lamento, sinceramente, é que a pressão da mídia, na sua maioria composta por esquerdistas-revanchistas, consiga mobilizar a opinião pública contra nós, embora, até hoje, não tenha atingido esse objetivo, pois, nas pesquisas que têm sido feitas, as Forças Armadas aparecem numa posição bastante privilegiada. De qualquer maneira, o matraquear diário contra tudo e todos que participaram da Revolução vai minando a crença da população nas suas instituições armadas. Esse é o grande risco que corremos. Alguns falam em desnecessidade ou em desaparelhamento das Forças Armadas, como acabei de ler esta semana, dizendo serem tropas ociosas. Isso revela um grau de absoluta ignorância. Essas tropas não estão ociosas, mas se preparando para defender o País e eles, que hoje as criticam.

Qual a sua mensagem final, para ficar gravada no Projeto História Oral do Exército na Revolução de 31 de Março?

Eu diria aos companheiros da ativa que mantenham a chama do idealismo que sempre prevaleceu nas nossas Forças. O exemplo dos nossos chefes do passado, e a crença de que o nosso País tem solução devem permanecer, independente do que fazem os que advogam o caos.

As Forças Armadas não deixarão que o nosso País vire pelo avesso, como não deixamos no passado.

O Cajueiro do 1/4 GAV

Araken Hipolito da Costa

Cel Av

arakenarte@gmail.com

Conheci o Estado do Ceará em 1961, porque meu pai, Cel Av Roberto Hippolyto da Costa, foi designado para comandar a Base Aérea de Fortaleza.

Tinha na época 15 anos, e, como viajamos antes da nossa família, ficamos hospedados no cassino dos oficiais, aguardando minha mãe Olga, as três irmãs, Araunã, Yerecê e Yelê. Neste tradicional cassino, a turma de 22 aspirantes de 1960 já estava instalada para realizar o estágio de seleção de pilotos de caça, dentre eles, concluíram: **Fleury, Starling, Azevedo, Curcio**

Filho, meu futuro cunhado **Raposo, Malafaia, Paulo Pinto e Blower**. Era um grupo animado, e, logo no primeiro fim de semana levaram-me para ir à praia do Meireles e ao badalado bar do TONY'S. O **Blower** agitava e, sempre gozador, levava animação, e fomos para lá num Jeep desengonçado. Assim foi meu batismo com a primeira cerveja.

Aos poucos, conheci os grandes ícones da caça, **Bethier, Antonio Henrique** e os instrutores da época: **Frota, Russo, Rubens, Trompowski, Barros** (meu futuro Comandante no 1º GP



Instrutores
da Turma
Agora Vai
em 1972.

Av Ca) e o famoso **Wellington**, vulgo “macaco de cheiro”. Cheguei a participar como levantador do time de vôlei do Calouros do Ar, composto pelos aspirantes. Lembro, também, do acidente do **Normando** com o pouso forçado na praia e do seu restabelecimento no Hospital da Base. Com a construção do clube F-80, acompanhava de perto as tertúlias com moças cearenses. Neste período, em 1962, no recém-criado Colégio Militar de Fortaleza, cursei o primeiro científico com uma turma maravilhosa e com grandes amigos: Fiuzão, Laurindo, Lima Verde, dentre outros.

No ano seguinte, outra turma de aspirante de 1961 chega às terras alencarinas, também superalegres, dentre eles, os concludentes: **Montandon, Ferreira, Duncan, Beltri, Bueno, Regis, Drumond, Juvenal**, o boa-pinta **Peralta, Cleber, Branco, Quintino, Orlando, Gonçalves** e **Villaça** (meu futuro CMT de Esquadrilha no 1/4 GAV).

Guardo na memória as histórias e as imagens desses jovens caçadores que alimentaram o meu ideal.

Morava em uma casa aprazível em frente à Av. Rui Babosa e próximo ao clube F-80. Descia a rua e, após um quarteirão, avistava-se a praia e ao lado o Ideal Clube. Bons tempos.

De vez em quando, ia até o 1/4 GAV, e lá tinha um cajueiro, localizado no pátio interno, que embelezava as instalações bem sóbrias, onde aconteciam as formaturas.

Em frente a esse cajueiro selei o meu destino: queria ser um deles.

Foi preciso esperar longos anos até entrar em 1965 no lendário Campo dos Afonsos. Foram três anos e meio para ser declarado aspirante-aviador, voando os antigos e potentes T-6.

Na querida Escola de Aeronáutica, aprendemos os sólidos valores morais, imprescindíveis na formação do aviador militar, e juramos defender a terra de nossos pais, nossa pátria e povo brasileiro, os construtores da Nação.

Desde o início da aviação nasceu o sentimento de pensar o Brasil em primeiro lugar, essa visão política projetou uma ação política sempre firme aos interesses nacionais.

O tão sonhado dia chegou, quando, em meados de 1968, 26 jovens como eu, adentraram a decantada “Sorbonne” da caça. Seu comandante, agora Major Av **Ivan Moacir de Frota**, liderava um grupo de instrutores primorosos como **Starling** (operações), **Blower, Gonçalves, Villaça, Archimedes, Felinto, Gatti, Manuel Carlos, Luzardo, Danilo, Euclides, Areal, Pommot** e **Cardoso**.

Voamos o sensível TF-33, lançando bombas, foguetes em Aquiraz, singrando o belo céu azul, ensolarado e caloroso das terras cearenses.

Ano marcante pela força das emoções produzidas no espírito de um jovem, que procurava ser um combatente dos ares. Deixaram marcas eternas na minha turma que completaram o curso: **Bellon, Cezar, Rodrigues, Barrillari, João Bosco, Cecconi, Mourão, Maurício, Berto, Montegomeri, Póvoas, Américo, Túlio, Daemon, Reginaldo, De Souza, Adhemar**, e, da turma anterior, o grande amigo **Alexandre Bukowitz**.

Novos horizontes, fui transferido em 1969 para 1º GPAVCA, juntamente com mais 11 da minha turma. Entrei para o Segundão

e na marrenta Esquadrilha de Espadas, cujo comandante era o jovem intrépido **Carvalho Jr.** O comandante do Segundão era um piloto incrível, **Pereira** (Macuco), e, do 1º Esquadrão, o **Baltar**. Transferidos, também, vindos de Pirassununga: **Tacariju** (meu instrutor de T-6), **Malan e Paulo** (Pirata). Aguardava-nos no Grupo uma pleia de caçadores mais antigos como: **Salazar, Duncan, Gonçalves** (azul), **Lencastre, Pontes, J. Carlos, Bhering, Portella, Ruy, Boyd, Ary, Gildo, Browne, Burity, Grossi, Iso, Abreu e Ancilon**. No início de 1970, novos caçadores: **Fernandes, Cordeiro, Jairo e Miana**, e, depois, **Ribeirinho**.

Em 1971, chegam ao grupo: **Peixe Lima, Wideman, Cortes, Fontenele, Seixas e Molinos**; e, na Base: **Lazzarini e Pontegy**. Neste mesmo ano aconteceu a primeira participação do Brasil no PAIM (Pentatlo Aeronáutico Internacional Militar), realizado na Suécia, com os seguintes competidores: **Eu**, o famoso espadachim **Peixe Lima**, o grande atirador **Cortes** (Bidão), Maximiliano (Embarcada) e Rangel (ERA 3) e como dirigentes: **Ribeirinho e Pereira**.

Permaneci em Santa Cruz por três anos inesquecíveis, marcados pela operacionalidade em tiro aéreo, no combate aéreo e na liderança de Esquadrilha – é o período de amadurecimento para o piloto. O curso de liderança de Esquadrilha representa para um oficial aviador: pensar, planejar, agir e liderar, proporcionando a experiência e os fundamentos essenciais para comandar uma Força Aérea. Tempos de T-33 e Gloster.

As notas tristes foram a perda do amigo de turma **Adhemar**, no Stand de Tiro da Marambaia, a qual presenciei, pois estava de barrica (controlador de tiro). A outra foi o acidente fatal do saudoso **Carvalho Jr.**, em Uberlândia, no dia da bandeira. Também o trágico episódio do **Cel Marques** (ex Cmt do 1º GPAVCA) no seu regresso do Campo de Marte para a Base de Santa Cruz.

Retornei ao Esquadrão Pacau nos idos de 1972, mas desta vez para preparar novos valentes guerreiros. Permaneci três anos maravilhosos e profícuos. Somei experiências e o prazer do dever cumprido.

Dois anos com T-33 e um com AT-26; dois comandantes **L. Carlos** e **F. Cezar**; dois operações, **Luzardo** e **Bhering**. Os instrutores da minha turma eram **Bellon, Rodriguez, J. Bosco, Mourão, Montegomeri** (vindos do Pampa), e **eu, Barrillari, Reginaldo** e **Daemon** (vindo do 1º GPAVCA). Somavam a nós dedicados instrutores: **Areal, J. Carlos (ESM), Cardoso, Ary, Abreu, Ancilon, Rezende, Fiche, Hugo, Milton, Seixas, Molinos, Fontenele, Cima, Morosini e Casimiro**.

A instrução de caça requer dedicação, experiência e, sobretudo, amor na arte de ensinar, simbolizado carinhosamente pelo escudo tradicional do “Tetêu”, com os dizeres “Tô lhe Manjando”, o qual nasceu em 1954 da ponta do lápis hábil do Ten Av **Camissão**, que, com alguns traços, esboçou a figura do “cachorrão”.

Particpei na formação de duas turmas de caçadores. A primeira, em 1972, que voou o TF-33 e marcou o epílogo desta aeronave, com 17 anos da operação. Lembro, até hoje, dos momentos vividos na instrução e os bons tempos de vôlei na praia e das reuniões no clube F-80. Esta turma era composta

por **Godinho, Block, Ruy, Albrechet, Penha, Bernardo, Camargo, Murad** (saudoso companheiro do vôlei de praia), **Malmestron, Peres, Babadopoulos, Lenilson, Guilherme, F. de Souza, Fraresso, Aymone, Marcio, Duprat, Burnier, Ney**, e dos mais antigos, **Rosalvo e Galetto**.

Alguns desses, ao fim do curso, permaneceram, no ano de 1973, no 1/4 GAV, para realizar a formação de líderes de esquadrilha e, assim, se habilitarem a serem instrutores para a próxima turma, como: **Ruy, Babadopoulos, Murad, Aymone e Burnier**.

Naquele ano, um fato lamentável que presenciei foi a morte do **Molinos**. Ele voava de nº 3 na esquadrilha de demonstração na inauguração da rodovia que ligava Fortaleza a Messejana. Em consequência da sua queda, em área densamente habitada, provocou a morte de 13 pessoas.

A vida social na cidade-luz para nós da Base era bem agradável, primeiro porque éramos bem recebidos, e muitos namoravam e se casavam com moças cearenses. Em segundo, a sua linda costa praiana, que proporcionava alegria e divertimento.

Cada novo ano de instrução era sempre preparado com afinho e trazia renovação e sonhos dos novos ases indomáveis.

Em 1974, uma nova turma com 30 aspirantes, dos quais 21 concluíram o curso:

– Esquadrilhas de Copas – **Paredes** (Paraguai), **Moura, Novais Viana, Zander, Padilha, Bohrer, Azzi** (dupla do vôlei de praia) e **Porfírio**.

– Esquadrilha de Espadas – **Azevedo, Gouveia, Miguel, Mendes** (eterno estagiário padrão), **Fiuza, Alves Pinto, Lozano e Pedroso**.

– Esquadrilha de Paus – **Jordão, Magela, Ranier, Leite Filho, Comber, Polito, Itovar, Feliz, Berndt, Silva e Bolivar**.

– A minha gloriosa Esquadrilha de Ouros – **Rigobello, Macedo, Lourenço, Vaine, Ribas e Galvão**.

Essa turma viveu intensamente a programação de instrução aérea, com a fase de emprego em Aquiraz e o combate aéreo.

Naquele mesmo ano, ao terminar meu tempo como instrutor, pude saborear ter atingido 1.500 horas de voos de caça, bater o recorde do tiro aéreo e ser o instrutor mais eficiente.

Toda instrução comporta um ciclo virtuoso: motivação, determinação, enfrentamento, coragem e adaptação, que finaliza com uma explosão de felicidade ao ser declarado piloto de caça.

Guardamos, no âmago de nosso ser, essa experiência vivenciada de voar solo e agrupado a outras aeronaves em voos de formatura, onde a precisão, a ativididade, a visão espacial, somadas à confiança nos alas, transparecem em um espetáculo de rara beleza.

Assim, todos aqueles que absorveram os ensinamentos do curso de caça do 1/4 GAV carregam na sua alma uma marca indelével.

Dando asas à imaginação, somos frutos do cajueiro do 1/4 GAV, mais precisamente bons frutos.

Frutos esses que levam sabor e dão continuidade ao espírito da caça.



Stand de tiro em Aquiraz - FZ

BREVE CONSIDERAÇÃO SOBRE A REFORMA TRIBUTÁRIA

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Dentre os diversos temas que mereceriam reflexões na reforma constitucional tributária promulgada pelo Congresso Nacional com poderes constitucionais derivados, ainda dependente de um texto que, no momento em que escrevo este artigo para a *Revista Aeronáutica*, ainda não foi enviado ao Parlamento e que, certamente, será discutido com uma pluralidade de emendas, procurarei deter-me a um aspecto apenas do sistema proposto.

Diz respeito ao aumento inevitável da carga tributária.

A mudança do regime de incidência do CBS/IBS – novos tributos circulatorios em substituição ao ICMS, ao ISS, ao PIS e à COFINS –, do misto (maior parte origem e menor destino), exclusivamente para o de destino, trará como consequência natural o ganho de receita para Estados e Municípios importadores maiores de bens e serviços que exportadores, e uma perda para os Municípios e Estados médios e grandes e exportadores maiores do que importadores de outras unidades federativas.

Para compensar as perdas dessas unidades, o Governo Federal lhes destinará, assim como para outros Fundos, anualmente, durante longos anos, 60 bilhões de reais que, à evidência, virão ou do aumento de empréstimos ou da arrecadação ou, ainda, da soma dos dois, vale dizer, como os Estados e os Municípios que ganham não reclamarão e os que perdem serão compensados, certamente quem perderá será o contribuinte.

A manutenção dos dois regimes (antigo e novo) até 2032, se não for prorrogado, é outro componente de aumento indireto da carga tributária, pois todas as empresas e os profissionais, além de terem os custos administrativos próprios para cuidarem do sistema atual, terão o acréscimo de custos para a adoção do novo sistema, pois pagarão mais para os governos e gastarão mais para cumprir suas obrigações tributárias.

Acresce-se que a concentração de Poder no Conselho Gestor de 54 cidadãos para reger a arrecadação e a distribuição do IBS para 5.569 Municípios, 26 Estados e o Distrito Federal exigirá uma fantástica máquina administrativa concentrada em Brasília, com um acréscimo burocrático à Federação, já complicada com o funcionamento dos Erários Estaduais e Municipais, que continuarão atuando, pois uma autonomia, mesmo que reduzida, ainda conservará para as operações internas da própria unidade. Vale dizer, o Conselho Gestor é uma adição burocrática a ser suportada pelas pessoas jurídicas federativas e, talvez, pelos contribuintes.

Por fim, como os prestadores de serviço não excepcionados sairão de uma alíquota máxima de 8,65% (3,65% do PIS/COFINS e 5% de ISS) para a programada de 27%, a mais alta alíquota de IVA do mundo, serão eles que mais sofrerão.

O nosso setor (advocacia), que teve uma redução de 30% na alíquota básica, constitucionalmente, sairá de uma alíquota de 3,65% de PIS/COFINS e mais um salário mínimo anual para uma alíquota de 17,9%!

As próprias exceções que, certamente, ocorrerão na discussão dos projetos no Congresso, tenderão a elevar a alíquota programada de 27%.

Para toda essa mudança “simplificadora” no dizer do Governo, houve necessidade de criar-se o mais extenso “sistema” colocado em uma Constituição do mundo. O atual, considerado “complexo”, é três vezes menor do que o novo, considerado “simples”. Como a Constituição oferta principalmente princípios, normas gerais e regras a serem seguidas pela legislação infraconstitucional, percebe-se como, aos 89 anos de idade e 67 de advocacia tributária, tenho dificuldades em entender como o novo sistema irá facilitar a vida do contribuinte, reduzindo o peso dos tributos.

Certamente, deve ser o efeito da senilidade.

Charles Astor

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com

Referente ao relato da inauguração do retrato a bico de pena do Charles Astor, ofertado pelo consagrado artista Casemiro O'Czerny, seu aluno de Paraquedismo no Clube Tietê, em São Paulo, no início dos anos 1940.

À época dessa cerimônia, outubro de 1975, o Paraquedismo na Escola de Especialistas da Aeronáutica, em Guaratinguetá, já existia havia alguns anos. Como atividade acadêmica e curricular constava do Plano Geral de Ensino e destinava-se à instrução dos Alunos dos quatro cursos das especialidades de Aeronavegantes, com o fim de prepará-los para um salto de emergência na eventualidade de uma situação que exigisse o abandono da aeronave em voo.

Eram eles os Cursos de Mecânico de Voo (QAV), Radiotelegrafista de Voo (RTVO), Fotógrafo (QFT) e Armamento (QAR), acrescido de outras três especialidades “de Terra”, de Infantaria (QIG), Enfermeiros (QEF) e Equipamentos de Voo (QEV).

Para tanto, havia a Seção de Instrução Básica Aeroterrestre (SIBAETE), subordinada à Subdivisão de Instrução Técnica Especializada (SDITE), a qual congregava os Instrutores de Paraquedismo, de várias especialidades, administrativamente pertencentes aos diversos setores da Escola e que compunham, também, a Equipe de Demonstração, Emprego e Competição denominada Boinas Azuis.

Era, pois, uma atividade oficializada. Os militares recebiam a devida Gratificação de Compensação Orgânica, a OM era contemplada com a respectiva Tabela de Organização, Lotação e Equipamento (TOLE), e a Diretoria de Material da Aeronáutica fornecia normalmente os paraquedas e demais petrechos. Um dos motivos da cerimônia que se realizava era, também, inaugurar a estufa para o armazenamento adequado da significativa quantidade de paraquedas convencionais e celebrar o recebimento de uma expressiva partida de paraquedas para pouso de precisão, seja para emprego ou competição, os então modernos Paracomander retangulares.

Entretanto, incompreensivelmente, o curso de paraquedismo ainda não era reconhecido e homologado, como necessário era que o fosse.

Então, era imprescindível a sua regularização, pelos imperiosos motivos técnicos, operacionais, administrativos, regulamentares e, sobretudo, jurídicos. Com essa finalidade, ofícios foram enviados ao Comando Superior, reuniões e visitas realizadas e apresentado, inclusive, o Distintivo de Paraquedista Militar da Aeronáutica.

Sempre surgia, por parte das Autoridades da Aeronáutica e somente delas, o argumento de que esse curso já existia no Exército Brasileiro e, junto, se isto não geraria um conflito institucional.

Eis que surge, com a entronização solene do retrato do ícone do Paraquedismo no Brasil, Charles Astor, a oportunidade para afastar temores infundados e imaginários. A solenidade seria, como foi, a demonstração incontestada da integração e cooperação das duas Forças Singulares nessa atividade, como sempre ocorria havia anos, pelo Grupo de Transporte de Tropas e mesmo antes da existência do Comando Aerotático Terrestre (CATTER).

Da solenidade constou, principalmente, um salto conjunto, na ZL de Guaratinguetá, de mais de uma centena de militares pertencentes à Brigada Paraquedista do EB (cujo Cmte não pôde comparecer, como disse que o faria quando recebeu o convite que lhe levei em mãos), ao PARASAR e à própria Escola de Especialistas.

Quanto ao Distintivo de Paraquedista Militar da Aeronáutica, cujo desenho infelizmente jaz perdido, teria ele, como o têm todos os distintivos ostentados nos nossos uniformes, a finalidade de distinguir quem o portasse manifestando o orgulho por possuir mais uma qualificação conquistada com muito esforço e dedicação.

Quanto ao curso e ao treinamento especial que se pretendia ser por ele representado, era a demonstração do elevado nível técnico e do moral dos militares que o possuíssem, como celeiro humano que foi para o Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento e Resgate, o renomado e indispensável PARASAR, hoje infelizmente apenas um, operando junto ao Esquadrão Pelicano na Base Aérea de Campo Grande – MS.

DISCURSO PROFERIDO NA CERIMÔNIA EM HOMENAGEM A CHARLES ASTOR

Na semana da Asa, dedicada a rememorar a vida e a obra de Santos Dumont e os feitos dos que o sucederam, vários eventos são programados em homenagem a tantos quantos, através os tempos, dão a sua contribuição à grande causa da Aeronáutica em todas as suas modalidades.

Quando S.Exa. o Sr. Comandante recebeu do Sr. Casemiro O'Czerny, aqui presente, artista e decano dos paraquedistas brasileiros, um retrato a bico de pena de Charles Astor, decidiu que o melhor lugar para esta efígie seria aqui, neste Curso de Manutenção e Reparação de Equipamentos de Voo.

Constitui para todos nós da Divisão de Instrução Técnica-Especializada, e mormente para os monitores e alunos deste Curso, uma satisfação, uma honra mesmo, abrigar a lembrança material de tão admirável figura humana.

Muitos de nós tivemos o privilégio de conhecê-lo, de privar com ele e dele aprender valiosas coisas.

Para nós, a visão desse retrato ora descerrado evoca a coragem do pioneiro, a grandeza de suas realizações e a simplicidade do seu espírito. Entretanto, para aqueles que não conheceram pessoalmente, para aqueles que hão de nos suceder em um futuro de anos sem fim, a placa inserida há de dizer um pouco do muito que foi AQUILES HIPÓLITO GARCIA, conhecido como CHARLES ASTOR, cognome oriundo do tempo em que, como acrobata dos grandes circos europeus, formava com outro artista a internacionalmente famosa e ousada dupla "LES DEUX ASTORS".

Charles Astor em manobra arriscada no Campo dos Afonsos (CDA, 1974).

Diz a inscrição da placa:
ACHILES HYPOLITO GARCIA
(Charles Astor)
NAS 24/08/1900 FAL 17/08/1972
Argelia Barbacena – MG

Pioneiro e instrutor do paraquedismo no Brasil.

Instrutor de paraquedismo, ginástica acrobática e cama elástica na Escola de Aeronáutica do lendário Campo dos Afonsos por vinte e sete anos, com um passado invejável de uma vida heroica na legião estrangeira e no mundo do circo onde foi grande artista.

Adotou espontaneamente o Brasil como sua pátria e a amou como um brasileiro.

Personalidade ímpar e figura invulgar.

Espírito evoluído de despreendimento sobre-humano.

A semente que lançou germinou, cresceu e frutificou, na adesão ao seu trabalho e pelo prosseguimento de sua obra.

E assim muitas vidas foram salvas e a Força Aérea engrandecida.

A admiração, o respeito, a amizade e a gratidão dos paraquedistas militares da aeronáutica.

E E AER

GUARATINGUETÁ, 24/08/75



E não é só isso o que se poderia dizer e registrar nesse frio aço para conhecimento das gerações vindouras. A tudo isso acrescenta-se ainda o calor de uma intelectualidade brilhante, de uma vida literária expressa pelos muitos anos em que trabalhou na Livraria Civilização Brasileira, como tradutor, redator e assessor; pela autoria, desde 1956, de vários artigos em diversas revistas; de um excelente livro intitulado *Estórias rudes*; de outro livro para o MEC, em 1958, intitulado *Ginástica acrobática*. Era também uma respeitada autoridade em criptografia.

Foi campeão brasileiro de saltos ornamentais, no Clube Tietê de São Paulo, em 1941.

Foi campeão mundial de salto de paraquedas a baixa altura, com a marca de 50 metros.

Foi brevetado piloto civil em 1942.

De 1957 a 1960 vimo-lo, muitas vezes, desamarrado e sem paraquedas, plantando bananeiras sobre a asa de um avião em voo. Naquela época, era quase sexagenário.

Em 1937, em Campinas, sofrera um acidente quando caiu o avião que o conduzia em um espetáculo semelhante.

Iniciou o Curso de Paraquedismo em São Paulo, no Campo de Marte, em 1941.

Liderou o primeiro salto em conjunto da América do Sul, quando 12 paraquedistas, formados por ele, saltaram de dois aviões “Foch-Wulf” sobre o Campo dos Afonsos. Logo após, realizavam, também pela primeira vez neste hemisfério, salto noturno em conjunto sobre as águas da Baía de Guanabara.

Tenente Berlink foi o primeiro militar da FAB a saltar sob a instrução de Charles Astor. Seguiram-se então centenas, senão milhares, desde quando ingressou, em 1944, como instrutor de paraquedismo e cama elástica na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos.

É bastante oportuno lembrarmos, neste momento, por dever e justiça, os pioneiros que, com a sua valiosíssima contribuição, nos legaram hoje um equipamento eficiente e seguro para o salvamento de equipagens de combate, para lançamento de

corajosas tropas e inestimável logística, para a prática de um nobre, emocionante e sadio esporte. Voltam-se então as nossas lembranças para Leonardo da Vinci, idealizador do paraquedas, no século XV; para Fausto Veranzio, que descreve experiências levadas a efeito em Veneza, em 1617; para Louis Sebastien Lenormand, físico e mecânico francês que, em 1783, se lançou várias vezes de um 1º andar tendo em cada mão uma espécie de guarda-sol, especial, de 80 polegadas de diâmetro; para Jean Pierre François Blanchard que em 1785 iniciou experimentos lançando cães, com paraquedas rudimentares, de bordo de balões e ele mesmo, em 1793, se lançava de um balão.

Outro francês, Jean Baptiste Olivier Garnerin, quando prisioneiro dos austríacos na masmorra de Buda, tentou evadir-se de paraquedas sem sucesso. Em 1797, já em liberdade, retoma suas experiências e salta em uma exibição pública em Paris de uma altura de 600 metros. Em 1802, repete a façanha na Inglaterra, lançando-se de um balão a 2.500 metros de altura, com um paraquedas de 7 metros de diâmetro e cujas características básicas inspiraram os paraquedas de hoje.

Registra-se como primeiro salto de bordo de um avião o do capitão Albert Berry, em Saint Louis, Missouri, em 1912.

Lembramo-nos também e reverenciamos o General Penha Brasil, precursor dos precursores do então Núcleo de Divisão Aeroterreste, berço fecundo de milhares de paraquedistas, dentre os quais muitos de nós.

A todos esses e a todos aqueles que ainda se dedicam a desenvolver esta atividade aeronáutica, as homenagens da Escola de Especialistas de Aeronáutica.

NOTICIÁRIO DA AERONÁUTICA NR 194, PARA O DIA 18-08-72

MORRE EM MINAS O PRECURSOR DO PARAQUEDISMO NO BRASIL

“Charles Astor morreu, a FAB está de luto.

Nascido na Argélia, em 1900, 24 de agosto, filho de pais espanhóis, “Velho Águia”, como era tratado carinhosamente pelos Cadetes da antiga Escola de Aeronáutica dos Afonsos – muitos deles hoje Oficiais Superiores e Brigadeiros –, Charles Astor foi o precursor do paraquedismo no Brasil, país que amou, a ponto de se naturalizar brasileiro.

Veio para o Brasil em 1928. Como acrobata, trabalhou em circos em São Paulo, onde, no ano seguinte, foi instrutor de paraquedismo do aeroclube Tietê. O “Velho” Charles foi um homem dos “Sete Instrumentos”, era capaz de desempenhar com brilho e entusiasmo qualquer tipo de trabalho. No seu círculo de amizades, nunca ninguém o viu cabisbaixo, foi sempre enquanto viveu, mesmo ao ser colhido pelo peso dos anos intensamente vividos, um otimista, pode-se mesmo dizer que Charles Astor não conheceu a tristeza. Sua vida foi vivida intensamente.

Vindo para o Rio em 1942, foi ser instrutor dos jovens Cadetes dos Afonsos. E foi lá, na antiga Escola de Aeronáutica, onde ele



Cadetes em treino na cama elástica (CDA, 1974).



Charles Astor em acrobacia aérea (CDA, 1974).

se realizou na sua integralidade de sua filosofia de vida: estava no seu meio, amava e era amado pelos jovens entusiastas da aviação.

Nasceram as primeiras ideias, os primeiros passos que inspiraram a criação do PARASAR, instituição que hoje é símbolo e até tem um lema conhecido em todo o território brasileiro: “Socorrer, resgatar, desbravar”; honrando a FAB, servindo ao Brasil.

Em 1959, cercados pelos Cadetes, ele contava as previsões maravilhosas sobre as possibilidades de se usar o avião e as equipes treinadas no salvamento de preciosas vidas humanas. Recordava que anos antes, em 1943, conquistara menção, honrosa em conferência internacional que pronunciara sobre segurança de voo e missões de salvamento. Era a chama que resultaria, também no Brasil, na criação do PARASAR, que tantos serviços tem prestado às populações de nosso país, até mesmo às de outros países amigos, nos momentos mais difíceis, nas horas de calamidade pública.

MORRE O HOMEM, FICA A MÍSTICA

Charles Astor morreu no hospital da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, cercado de carinho de seus jovens alunos. Seu sepultamento foi realizado ontem mesmo pela FAB, que ele tanto amou, no cemitério Nossa Senhora da Boa Noite. Charles Astor “Velho Águia” – morreu. Ficou a mística de tudo o que ele representa para o paraquedismo. Aviação Brasileira.

Seu nome verdadeiro era Achilles Hipolito Garcia. Charles Astor foi pseudônimo adotado. Seu espírito aventureiro levou-o a alistar-se como soldado na Legião Estrangeira, à qual serviu durante 12 anos, de 1919 a 1927. Neste último ano, deixando a Legião Estrangeira, dedicou-se aos esportes em diferentes modalidades,

formando, posteriormente, a dupla “Les Deux Astors”, com Antoine Pisapia. Em 1928, suas exhibições impressionaram os brasileiros.

Depois associou-se ao ex-Capitão RAF, H. S. Rolland, com quem passou a promover espetáculos de acrobacias aéreas. Suas exhibições pautavam-se pela coragem invulgar, ficando Charles Astor sobre as asas do avião, com as pernas para o ar e sem páraquedas.

A partir de 1932, dedicou-se ao paraquedismo, sendo recordista mundial de salto a baixa altura, tendo saltado de apenas 51 metros no aeroclube Tietê, em São Paulo.

Falava oito idiomas, e, na Livraria Civilização Brasileira, onde, por muitos anos, foi chefe da seção de livros raros, os funcionários e fregueses paravam para ouvir suas “Estórias”, especialmente suas aventuras quando servia na Legião Estrangeira, que lhe serviram para escrever um de seus livros – “Histórias Rudes”.

Charles Astor foi um gênio, e como gênio viveu sem se ligar ao materialismo de seu próprio bem-estar. Muito da segurança apresentada hoje nos saltos de páraquedas se deve a inventos seus.

Por tudo o que foi, por tudo o que representa, Charles Astor recebeu, ao longo de sua vida, o reconhecimento do povo e do governo brasileiro, tendo sido agraciado com diversas medalhas e comendas: Medalha Militar do Atlântico Sul, Medalha do Mérito Santos Dumont, Medalha do Mérito Aeronáutica (Grau de Comendador), Medalha do Pacificador, Medalha de Honra do Mérito (Ministro da Educação e Cultura), Medalha do Mérito do Trabalho (Ministério do Trabalho e Previdência Social). Foi, ainda, o único paraquedista civil a ser distinguido com o diploma de paraquedista militar.”

Assim, encerra o noticiário da aeronáutica.

DACHAU, COMO DOMINAR UM PAÍS. LIÇÕES

Felipe Daiello

Professor

daiello@cpovo.net

Não muito longe de Munique, usando os trens rápidos do metrô, o S1, chegamos à pequena povoação de Dachau, onde, usando o ônibus circular 726, podemos encontrar outro centro de memória da Alemanha de Hitler.

Ao alcançar a posição de Chanceler, em 1933, com apoio das SA, grupo paramilitar, com seus uniformes marrons em marchas organizadas, que usavam a violência para intimidar os adversários, Adolf Hitler está pronto a cumprir os planos que apresenta no seu livro *Mein Kampf*.

Nos primeiros decretos, falados inimigos políticos da Alemanha, parasitas da economia que precisam ser eliminados.

Uma área de Dachau, onde instalações de uma antiga fábrica de munições estão abandonadas, é o local perfeito para instalação do primeiro campo para abrigar inimigos do Estado.

Os primeiros condenados, em torno de 1.800 pessoas, incluindo comunistas, líderes sindicais, professores universitários etc., são os primeiros hóspedes que, além disso, precisam realizar as demolições necessárias, a construção das barracas dos prisioneiros, as áreas da administração, os muros de contenção, os serviços médicos, de higiene, as cozinhas e os refeitórios.

Sob supervisão das SS, tropas de elite com suas vestes negras e caveira no quepe, e que incorporam o protótipo do guerreiro ariano, a inauguração provisória ocorre em 1935/1936, com a presença de Hitler e de Himmler.

No começo, as comunidades hebraicas, que não chegavam a 2% da população, foram poupadas das perseguições e prisões, mesmo com as constantes notícias antissemitas.

O pior: a propaganda enaltecia o governo e as ações de rearmamento nacional, processo que contava com as simpatias e o apoio das grandes fortunas da Alemanha.

Pouco a pouco, uma névoa escura contamina a consciência germânica na qual princípios e normas de conduta são destruídos pelas massivas mensagens hitleristas.

A suástica, nova cruz de ódio, constrói uma única nação onde os contrários não têm voz e precisam ser eliminados em favor do *III Reich*, construção para durar mil anos.

Cegueira ideológica contamina toda a Alemanha.

Vinte anos decorridos, os escritos de Franz Kafka apresentam o comportamento usual de regimes totalitários: presos sem processo, acusados, sem possibilidade de defesa, por juízes que não vemos, condenados sem ter direitos, sem embargos, sem advogados ou recursos.

Agora são apenas um número gravado no pulso, onde a morte é o destino de todos.

Projetado inicialmente como campo de detenção com capacidade para seis mil detentos, no início de 1945, em pleno inverno, superlotado, (já) abrigava mais de 20 mil prisioneiros, a maioria transferida de outras áreas da Europa, sob ataque pesado das tropas soviéticas.

Dentro da filosofia e das características germânicas, o campo de Dachau, como unidade industrial da morte, com registros de todos os infelizes ali aprisionados, foi copiado e ampliado por toda Europa, dentro das regras da Solução Final para as comunidades judias.

Na entrada, no portão principal, cartaz, como dito *Arbeit Macht Frei*, é um escárnio para os que chegam.

Quando os americanos chegam a Dachau, em abril de 1945, o inferno está presente. Mortos-vivos, pele e ossos pela desnutrição, estão rodeados de cadáveres insepultos.

A fome, a cólera e o tifo cobram taxa pesada.

O comandante americano obriga os civis de Dachau a sepultar os cadáveres, muitos ainda dentro dos vagões usados no transporte.

Modo de a população local verificar e confirmar o que acontecia na periferia.

Alguns dos guardas do campo capturados, identificados, pelo horror das provas e das acusações, foram fuzilados no momento, outros capturados pelos prisioneiros foram trucidados por mãos vazias ou com pedras, com facas e paus.

Durante a ocupação americana, alguns dos prédios servem de alojamento, enquanto parte do campo começa a ser desmontada.

No entanto, antes do desmantelamento completo do complexo, a ideia de manter um local que preserve as memórias desse holocausto para as novas gerações é posta em prática. Por meio de fotografias, de cartazes oficiais, de fotos pessoais, de cartas e de escritos dos que sobreviveram, das pinturas, dos grafites colocados nos tetos e nas paredes por desesperados, as manchetes dos cartazes oficiais, das reportagens nos jornais da época, podemos acompanhar o que era a vida de um detento.

As salas de banho onde em vez de água era colocado gás mortal, os crematórios manuais, as cercas de arame farpado e eletrificadas, as torres de vigilância e agora os centros religiosos que homenageiam os cristãos, os russos ortodoxos, os judeus e mesmo os ateus, aqui falecidos, mostram a que grau a crueldade humana pode chegar.

Nas projeções de audiovisual, onde os centros de detenção e de extermínio estavam ligados por rede ferroviária com mais de 39 mil quilômetros, com diferença de bitolas dos trilhos e usando todo tipo de trens e de vagões existentes na Europa, a máquina de guerra alemã dependia também dessa estrutura para movimentar tropas, equipamentos, munições e alimentos.

Depois de conquistar a Europa e a Polônia, não conseguindo vencer a guerra aérea com a Inglaterra, a operação Barbarossa, ao invadir a Rússia (URSS), tem problemas de logística. As frentes de batalha ficam cada vez mais distantes dos centros de apoio na Alemanha.

Enquanto as tropas soviéticas, mesmo em retirada, estão perto de casa.

Depois a população das repúblicas soviéticas é mais do que o dobro da população alemã. Não esquecer que as fábricas russas de armamentos, de tanques e de aviões, além dos Urais, estavam fora do alcance dos bombardeiros leves da Luftwaffe.

Sem uma vitória rápida, Hitler teria problemas que as vitórias iniciais escondiam.

Com mais de seis milhões de soldados envolvidos na frente leste, mesmo com o apoio de italianos, de romenos, dos croatas, era preciso dispor de mais operários nas fábricas da Alemanha.

Começa a operação de transferir dos países ocupados, além de prisioneiros de guerra, a mão de obra forçada para substituir os alemães que estavam sendo engajados.

Milhões de pessoas de todos os cantos superlotam as vias férreas, principalmente após o fracasso do ataque a Moscou, em 1941, do cerco e da queda de Stalingrado, em 1943, e do fracasso de romper as linhas russas em Kursk, (também) em 1943, quando Hitler perde a possibilidade de novas ofensivas na frente oriental.

Mesmo assim, continua o projeto de exterminar os judeus, o que exige mais guardas nos campos de concentração, que estão sendo ampliados, e o envio de vagões de todos os cantos da Europa para a Polônia e a Hungria, levando pessoas de todas as nacionalidades.

Infelizes confinados em guetos diversos vão sobrecarregar o esforço de guerra dos nazistas, agora sofrendo bombardeios nas suas principais cidades pelos aviões ingleses e americanos.

Hitler não sabe que perdeu a guerra, mas continua o holocausto.

Joseph Goebbels, com PhD em Heidelberg, usou os seus ensinamentos para criar nova técnica de propaganda. Emprega o rádio para transmitir os discursos de propaganda do Führer, agora escutados por milhares de alemães, e, com o emprego de aviões, possibilita comícios em três locais diferentes por dia.

Com legislação que elimina primeiro os parasitas do Estado, e depois os inimigos do Reich, aos poucos, controla os jornais e os tribunais da Alemanha.

Desde 1933, uma nuvem de medo domina a população germânica incapaz de reagir às intensidades dos discursos e dos atos de Hitler, algo que vai acabar com o *Reich* de mil anos e destruir a Alemanha.

“Narrativas citadas muitas vezes passam a ser verdades”.



Monumento artístico em homenagem aos mortos em Dachau feita pelo artista Nandor Glid.

RCM

Uma História

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Cel Av

tacarijuthome@gmail.com

Vou contar como tudo começou, como a Reliability Centered Maintenance (RCM) foi introduzida, primeiro nos EUA e, depois, no resto do mundo. Em tempos de IA, pode ser inútil falar disso. No entanto, aqui vai minha interpretação desta história e de seu reflexo sobre a Aeronáutica.

Como se sabe, nos anos 1970, a Boeing preocupou-se com a operação do 747 a se iniciar em breve. A aeronave era complexa demais, grande demais, para alguns aeroportos sem apoio logístico capaz de atender tal complexidade. Analisando o comportamento das demais aeronaves, os engenheiros perceberam que alguns itens, ou equipamentos, eram recolhidos às oficinas, ou em pane, ou funcionando perfeitamente, em função dos limites

entre revisões. Aqueles que funcionavam perfeitamente, ao serem revisados, muitos apresentavam defeito

(pane) antes da revisão seguinte. A incerteza era

muito grande naquela situação. Ao fazer revisão em um item que estaria

funcionando, estava sendo

introduzido um risco de

defeito na sua operação.

Por quê?



As revisões realizadas em tempo rígido de horas voadas, ou pelo calendário, não estavam funcionando, ou aparentavam enorme risco para a operação do 747.

Devo dizer que a noção de análise sistêmica de falhas era bastante conhecida pela engenharia. Análise que avaliava por que determinado sistema dinâmico parava de funcionar. Lembro que um sistema dinâmico tem uma função, a qual se degrada ao longo de seu funcionamento. Quando a função do sistema se degrada ao ponto de não mais representar utilidade, chamamos a isto de FALHA; quando o sistema dinâmico cessa de funcionar, chamamos a isto de DEFEITO. Então, pensaram os engenheiros, seria preciso interromper o processo que levaria à falha da função do sistema, antes que o defeito acontecesse. A conclusão do estudo apontou para substituir o *hard time* das revisões para o *on condition* ou *condition monitoring* do sistema, isto é, analisar-se-ia a progressão da falha até um ponto, no qual a probabilidade de defeito fosse acentuada. Aí, nesse ponto, a manutenção ocorreria no início da sequência de pequenas falhas no interior do item, a fim de interrompê-las antes da falha topo, ou a perda de função do sistema. Que ponto seria esse?

Então, os engenheiros apresentaram o projeto de substituição do *hard time* para recolher o item, ou equipamento, apenas quando as condições de funcionamento (*on condition*) indicassem alta probabilidade de acontecer uma falha ou um defeito. Que probabilidade seria definida? Bem, quando se fala em probabilidade, a discussão fica acalorada ao definir esse ponto mágico, no qual há o risco de falha, ou de defeito, e o efeito na segurança de voo acontece. O universo das probabilidades ocupou o espaço das certezas incertas da Ordem Técnica do item.

Quando a operação do 747 começou, ficou evidente a diminuição significativa das incertezas sobre episódios de falhas, ou de defeito, em aeroportos sem o apoio logístico suficiente para a aeronave. Além do que acontecia nos grandes aeroportos com suporte suficiente. O fluxo operacional aumentou muito sem as falhas, ou os defeitos imprevistos ocasionados pelo *hard time*. O investimento em logística preventiva foi reduzido ao mínimo

aceitável, isto é, seguindo as probabilidades apontadas pelo processo da RCM. A sequência da operação demonstrou significativo aumento da folga na contabilidade financeira das empresas operando o 747, comparando-se com as demais aeronaves.

Lembro aos amigos que me leem que a década de 1970 não era pródiga em digitalizações e transmissão de dados. O esforço intelectual dos engenheiros e operadores foi enorme, no sentido de divulgar nas empresas os novos métodos de manutenção dos itens, ou equipamentos. O choque entre processos diferentes deixou os decisores (CEO) das empresas enlouquecidos de incertezas.

Afinal, somos todos humanos movidos pela busca da certeza nunca alcançada...

Diante do tremendo sucesso da operação do 747, na década seguinte, o DC-10 incorporou o método estatístico de falhas e defeitos em seu projeto e em sua operação. Consolidou-se, então, o conceito de manutenção quando o item, ou equipamento, alcançasse determinado nível de confiabilidade de funcionamento, isto é, que as condições (*on condition*) do item, ou equipamento, indicassem a necessidade de intervenção. A ideia do *hard time*, de se fazer manutenção em prazos determinados, aos poucos, foi abandonada pelas empresas de aviação nos EUA. Surgiu,



então, a referência Reliability Centered Maintenance (RCM), ou Manutenção Centrada na Confiabilidade (MCC).

À medida que passava o tempo, os computadores e os *softwares* foram ganhando agilidade na transmissão das informações entre o decisor (empresa), o operador, o mantenedor das aeronaves e os fabricantes da aeronave e de seus componentes. O objetivo foi colocar os investimentos na operação sob o chapéu da RCM. Para que isso acontecesse, foi preciso formalizar um sistema de trocas de informações com única linguagem estatística para as incertezas. Esse grupo é conhecido como MSG 3. Naquele tempo, os dados circulavam por linha telefônica, direcionadas a um servidor central, no qual os *softwares* de análise da confiabilidade dos sistemas funcionavam. Evidentemente, não é assim que acontece hoje nos enlaces de comunicação pela Internet.

A primeira Força a adotar a RCM foi a Navy, nos anos 1990. A USAF veio a seguir. Até que, em 2000, o Department of Defense (DoD) emitiu uma orientação, para que todas as Forças dos EUA passassem a utilizar o conceito de RCM. Foi um movimento quase natural, na medida em que a Internet alargava suas bandas, e a comunicação teve incremento em velocidade e quantidade de dados transmitidos. A adoção de sensores nos motores, por exemplo, a fim de acompanhar os sinais indicativos de falha (vibração, temperatura, fluxo de combustível etc.), passou a ser comum em Forças e empresas. Os dados, então captados por um *laptop*, eram transmitidos para uma central de análise, que, ao avaliar a condição do motor, recomendava ações de manutenção cabíveis, a fim de interromper a sequência de pequenas falhas. Em geral, a central de análise localizava-se no fabricante do motor.

Observem que a RCM transformou a manutenção, antes preventiva, ou corretiva, em preditiva, isto é, previa o momento em que o ato corretivo deveria acontecer de acordo com as condições de funcionamento do item ou equipamento. No mundo de hoje, com capacidades de processamento, transmissão e análise de dados por *softwares* específicos, o que descrevi até aqui se parece mais com falar “do tempo do Império”. A IA aplicada à RCM, provavelmente, anda revolucionando o processo em precisão das informações a serem digeridas pelo decisor, CEO da empresa, ou diretor logístico de uma Força. A evidência do impacto da RCM, na operação da empresa de aviação, foi tão grande, que não se fala mais naquele mundo, que ficou para trás, nos anos 70, 80 e 90 do século passado.

Se bem me lembro, foi em 2003 que a ideia de Manutenção Centrada na Confiabilidade chegou à Aeronáutica. Não foi trazida por um gringo vendedor, mas desenvolvida por um capitão engenheiro do ILA. Ele havia realizado, pouco antes, o Mestrado em Logística no AFIT, da USAF, de onde trouxe seus conhecimentos. O capitão elaborou os documentos pertinentes à RCM depois de testar o processo no Parque de Material Aeronáutico de São Paulo (PAMA-SP) em um componente do F-5, e customizar a coisa toda no Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos (PAMA-AF). Os

reflexos benéficos no orçamento e na operacionalidade ficaram evidentes em seus testes. O que já vinha acontecendo na USAF foi customizado em linguagem da Aeronáutica. Por que não foi logo adotado? Essa é outra história já contada.

Imaginemos o sistema de gestão logística da Aeronáutica em seu dinamismo. De onde saem inicialmente os dados e as informações sobre o item, ou equipamento? Ora, do operador, da Unidade Aérea. Para onde é canalizada a informação? Para o mantenedor, que pode ser um PAMA ou uma empresa contratada. O que faz o mantenedor com esta informação? Prepara o serviço e a aquisição do material necessário. Para onde vão as informações do mantenedor? Para o fabricante no que interessa, e para o decisor, comando logístico, a fim de que este possa tomar decisões estratégicas de acordo com o nível operacional desejado.

Não estou chovendo no molhado! Não? Imaginemos como seria estabelecida a linguagem responsável pela precisão das informações, a circular neste sistema de gestão. Se perguntar quanto custa a hora de voo de determinada aeronave de transporte, helicóptero ou de caça, qual seria, hoje, o nível de confiabilidade da resposta? Com certeza, haveria uma resposta necessariamente considerada como verdadeira. Se aceitarmos que as novas aeronaves, Gripen e KC, são mantidas segundo a RCM, diria que a resposta sobre o custo da hora de voo estaria próxima da verdade. No entanto, as demais aeronaves fora do escopo da RCM, vivendo ainda sob a égide do *hard time*, por tudo o que disse antes, certamente a informação sobre o custo da hora de voo não seria confiável.

Suponhamos uma decisão entre desmobilizar uma frota e comprar novas aeronaves, ou (re)motorizar a frota antiga. Sem a informação correta sobre o custo logístico da hora de voo em cada caso, a decisão seria desastrosa para o orçamento. Mesmo que o efeito operacional das aeronaves estivesse claro para o decisor final. Este é um exemplo em que a RCM demonstra sua força estratégica. Sem falar na confiabilidade do nível de disponibilidade operacional da frota, hoje escondido nas entranhas de dados e informações inconsistentes, ou incompletos, circulando pelo sistema de gestão.

Aplicar a RCM foi o que fez o fabricante do 747 diante da necessidade de aperfeiçoar a informação sobre a confiabilidade na operação da aeronave. Ainda não alcançamos esse estágio, embora as perguntas estejam aí, por todo lado. Como mudar o rumo do “transatlântico”? Solidez do conhecimento a ser inoculado em todo sistema logístico, demonstrando a necessidade de uma única linguagem, para se falar em manutenção e disponibilidade operacional. A estatística, o cálculo de probabilidades, precisa estar circulando nas veias de todos os componentes de um sistema logístico, que aplica a RCM como fundamento do raciocínio e do planejamento. O esforço educacional será compensado com os efeitos positivos no orçamento da Força e no aumento de sua capacidade operacional.

Assim seja.

CAER LANÇA SÉRIE DOCUMENTAL SOBRE O PENSAMENTO BRASILEIRO E AERONÁUTICO

O Clube de Aeronáutica, fundado em 1946, cinco anos após a criação do Ministério da Aeronáutica, localizado às margens da Baía de Guanabara, próximo à cabeceira da pista do aeroporto Santos Dumont, faz parte de um corredor cultural do Centro do Rio, como o Museu Histórico Nacional, o Paço Imperial, o Museu Nacional de Belas Artes, o Centro Cultural do Banco do Brasil, o Centro Cultural dos Correios e o Museu de Arte Moderna.

Desde seu primórdio, os oficiais da aeronáutica pensaram o Brasil, fruto da especificidade da arma aérea que, por sua capacidade de mobilidade e penetração em todo território nacional, possibilitaram aos pilotos conhecerem os problemas do interior do país e atuarem em prol da integração nacional.

Em 2006, a criação do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro e, em 2020, o do Pensamento Aeronáutico pelo Departamento Cultural, ambos sob a orientação do seu diretor, Cel Av Araken Hipolito da Costa, deram ensejo a que possibilitasse uma programação de cursos, seminários, viagens e artigos para a Revista Aeronáutica.

Recentemente, com o objetivo de documentar todo o conteúdo produzido pelos anos de estudos, reflexões e debates dos pesquisadores dos grupos de estudos, o Clube de Aeronáutica teve a iniciativa de produzir uma série documental que deverá ser lançada em agosto em comemoração aos 78 anos do CAER.

O projeto é a concretização de um sonho acalentado pelo Clube, já que irá transmitir, de modo virtual, para um número maior de brasileiros e, também, estrangeiros desejosos em conhecer a nossa potencialidade cultural. Dividido em episódios temáticos, conduzido cada um por um pesquisador, serão tratados os seguintes assuntos:

- 1 – Pensamento Brasileiro – Cel Av **Araken** Hipolito da Costa
- 2 – Cultura Brasileira – Cel Art Ex Frederico José **Bergamo** de Andrade
- 3 – Arte Brasileira – **Fernando Bicudo**
- 4 – Pensadores Brasileiros – Cel Aer Eng **Osvaldo** Albuquerque Fonseca
- 5 – Valores e Tradições Luso-Brasileiras – **Ricardo Vélez**
- 6 – Filosofia Política – Cel Av **Araken** Hipolito da Costa
- 7 – Pensamento Aeronáutico – Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves **Mendes**
- 8 – Liderança – Ten Cel Av Flávio Catoira **Kauffmann**

Todo o documentário foi filmado e editado pela Viga Produções e estará disponível, a partir de agosto, no site, do Clube de Aeronáutica e no canal do Youtube do Pensamento Brasileiro. Vale a pena conferir!



HISTÓRIAS QUE SE CRUZAM

William Carmo Cesar

Capitão de Mar e Guerra

Lyon e Clarinda

Lyon é uma histórica cidade francesa, situada na confluência dos Rios Ródano e Saône, a menos de 500km de Paris, fundada sobre a colina de Fourvière pelos romanos, em 43 a.C., portanto, nos tempos da Roma Antiga.

Clarinda é menor e bem mais recente, fundada na segunda metade do século XIX, junto ao Rio Nodaway, no Iowa, no centro-norte americano, cerca de 1.200km de Nova Iorque. Nos idos de 1851, nos primórdios do Far Oeste, na aurora do Velho Oeste americano, tornou-se a sede do condado de Page.

O que há de comum entre essas duas cidades situadas em continentes e hemisférios opostos, tão distintas e distantes no tempo e no espaço?

Podemos adiantar que elas foram berço, respectivamente, de dois representantes de diferentes formas de arte, um consagrado na França e no resto do mundo por sua literatura, o outro, bem-afamado nos Estados Unidos da América (EUA) e no mundo por seus belos e criativos arranjos musicais.

E o que pode haver de comum entre ambos, um francês e um norte-americano, para além de suas atividades nas letras e na música?

Um pouco da história e do destino de cada um talvez possa nos ajudar a responder. Vejamos, então. Começemos pela França.

Saint-Exupéry, piloto e jornalista

Em Lyon, em 29 de junho de 1900, nasceu Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry, descendente de família aristocrática francesa, filho do Conde Louis Marie Jean Marc de Saint-Exupéry e da Condessa Marie Louise Boyer de Fonscolombe.

Fez seus primeiros estudos em colégios religiosos, na França e na Suíça. Em 1917, além da perda do irmão mais novo, François, amigo e confidente, Antoine teve frustrado seu sonho de cursar a Escola Naval. Ironicamente, “sua nota de redação foi muito baixa, mas ele continuou a fazer versos”, escreveu Renée Zeller em interessante livro, *A vida secreta de Antoine de Saint-Exupéry* (2006, p. 15).

Matriculou-se, então, no curso de arquitetura da Academia de Belas Artes, que frequentou apenas por algum tempo. Em 1921, foi prestar serviço militar em Estrasburgo, no 2º regimento de aviação, onde frequentou o curso de piloto da Força Aérea e, no ano seguinte, obteve seu brevê de piloto militar da reserva. Tempos depois, entre 1926 e 1928, trabalhou como piloto civil na Companhia Letécoère (renomeada posteriormente Aéropostale) em Toulouse, voando inicialmente na linha Toulouse-Casablanca-Dacar. Teve início, aí, sua carreira como aviador, a verdadeira vocação e paixão que Exupéry iria dividir com a literatura. Não foi por outra razão que a aviação sempre inspirou sua produção



Saint-Exupéry

literária, desde a novela *L'Aviateur*, uma de suas primeiras obras, publicada em abril de 1926.

Transferido para Tarfaya, foi chefe do posto de Cabo Juby, em uma região rebelde do Marrocos espanhol, “um fortim no limiar do deserto, onde viveu 18 meses de solidão” (Zeller, 2006, p. 18). Posteriormente, na Aéropostale, colaborou na criação do correio aéreo para a América do Sul, tendo sido Diretor da Aéroposta Argentina, em Buenos Aires, a partir de maio de 1929, a linha aérea da Patagônia, que chegou a alcançar Punta Arenas, cidade chilena no Estreito de Magalhães. À época dessas aventuras aéreas e das passagens pelas terras africanas, Exupéry receberia o apelido de “Senhor das Areias” pelos nativos da região marroquina, e de Saint-Ex pelos seus companheiros de aviação.

Em 1931, retornou à França devido ao fim da Aéropostale, ocasião em que se casou com a escritora e artista salvadorenha Consuelo Suncin de Sandoval. De volta à sua terra, tornou-se piloto de provas e repórter do *Paris-Soir*, tendo realizado grandes reportagens na então Indochina, na Rússia e na Espanha.

Com o sonho de ingressar na Escola Naval desfeito, pilotar tornou-se uma das grandes paixões da vida profissional de Saint-Exupéry. Suas aventuras e seus voos foram numerosos, muitas vezes longos, e outros de curta duração, efetuados tanto na luz do dia como na escuridão noturna, alguns simples, tranquilos, e outros difíceis, turbulentos, arriscados, e vários solitários...

Mas seja na África, quando teve a oportunidade de sobrevoar as dunas do Saara, ou na América do Sul, quando voou sobre os cumes gelados dos Andes, ou mesmo quando teve panes e acidentes dramáticos, com direito a alguns pousos forçados e quedas graves, suas aventuras aéreas sempre foram inspiradoras e motivadoras de seus escritos e de suas poesias. Alguns episódios deixaram marcas em sua trajetória como piloto, entre os quais podemos destacar o resgate do amigo Guillomet, nos Andes, em junho de 1930, após exaustiva procura, e o acidente de dezembro de 1935, quando ele e seu copiloto André Prévot caíram no deserto do Saara e foram resgatados por uma caravana após cinco dias nas areias, ou ainda o sério acidente na Guatemala, em fevereiro de 1938, que o deixou gravemente ferido.

Voltemos agora ao interior dos Estados Unidos, a Clarinda.

Glenn Miller, músico e líder de orquestra

Naquela cidade do Iowa, nasceu Alton Glenn Miller, no dia 1º de março de 1904, cerca de quatro anos depois do francês Exupéry. Era filho do carpinteiro Lewis Elmer Miller e da professora Mattie Lou Cavender. Após mudanças seguidas, com passagens por North Platte, no Nebraska, e Grant City, no Missouri, em 1918, sua família fixou-se em Fort Morgan, no Colorado, onde ele cursou a High School. Nessa época, recebeu de presente seu primeiro instrumento musical, um bandolim, que logo trocou por um trombone. Começaria

aí, aos 12 anos, uma parceria com a música, que o acompanharia por toda a vida.

Em 1923, matriculou-se na Universidade do Colorado, que logo abandonou para seguir a carreira musical, sua verdadeira vocação, tendo inclusive participado de várias bandas durante o período escolar. Cerca de dois anos depois, iniciava sua efetiva trajetória profissional como trombonista e arranjador, ao ser contratado com Benny Goodman, um jovem saxofonista de 16 anos, para a banda Pollack and his Californians, do baterista Ben Pollack, com a qual começou a se apresentar em Chicago, em maio de 1926, e a fazer gravações na Victor Records, mais tarde RCA Victor.

No ano seguinte, Glenn deixou a banda de Pollack e foi trabalhar em Nova Iorque, onde se casou com Helen Burger, que havia conhecido na Universidade do Colorado. Naquela cidade, trabalhou por conta própria como arranjador e trombonista, gravando e saindo em excursões com Benny Goodman, com os irmãos Tommy e Jimmy Dorsey e com a banda do cantor Smith Ballew.

Entre 1935 e 1942, formou suas próprias bandas, com as quais começou a fazer gravações e realizar apresentações em várias cidades, entre elas Nova Iorque, Boston, Nova Orleans, Dallas e St. Louis. A última apresentação da Glenn Miller Orchestra foi no dia 27 de setembro de 1942, em Passaic, Nova Jersey, para um programa radiofônico (Charles River, e-book, Pos. 484).

Glenn Miller



Saint-Exupéry, escritor e poeta

A vida literária de Exupéry começou em 1926, quando o texto de sua primeira novela, *L'viateur*, foi publicado na França, na edição nº 11 da revista mensal de cultura geral e literatura *Navire d'Argente*.

Três anos depois, a mais importante editora francesa, a Librairie Gallimard, publicou seu primeiro livro, *Courrier Sud*, sobre as fabulosas aventuras do correio aéreo com destino à América do Sul, via noroeste da África, boa parte escrito durante sua passagem pelo Marrocos.

Em 1931, saiu também pela Gallimard sua segunda novela, *Vol de Nuit*, com prefácio do escritor francês André Gide, um dos fundadores da Gallimard e Prêmio Nobel de Literatura em 1947. O livro, que teve como fonte sua temporada na América do Sul como diretor e piloto da Aéroposta Argentina, recebeu, em 1931, o Femina, prêmio literário criado em Paris em 1904, com júri composto exclusivamente por mulheres.

Em fevereiro de 1939, foi lançado *Tèrre des Hommes*, livro autobiográfico que teve como base sua carreira, suas reportagens e as aventuras dos pilotos da Aéropostale, um sucesso laureado com o Grande Prêmio da Academia Francesa.

No período em que permaneceu em Nova Iorque, que abordaremos mais adiante, foram publicados, nos Estados Unidos: *Pilote de Guerre* (1942), proibido na França pelos alemães; *Lettre à un Otage* (1943); e sua mais famosa obra, *Le Petit Prince* (1943).

No pós-guerra, foram lançados, postumamente: *Citadelle* (1948), organizado a partir de notas, observações e reflexões filosófico-religiosas sobre Deus e os homens acumuladas e escritas por Exupéry; *Cartas para sua Mãe* (1955); e *Écrits de Guerre 1939-1944* (1982).

Sua bela obra literária, como um todo, é plena de escritos filosóficos, metáforas, poesia, humanismo, referências a fatos e eventos de sua vida e de seus amigos de voo, antes e durante a guerra. A mais famosa, universalmente conhecida e traduzida em vários idiomas é, sem dúvida, *O Pequeno Príncipe*, uma verdadeira fábula infanto-juvenil repleta de simbolismos, mas que atingiu plenamente os leitores adultos.

Glenn Miller, compositor e arranjador de vanguarda

Glenn Miller foi, além de trombonista virtuoso, um líder de orquestra que se destacou por seus modernos e ousados arranjos musicais que, no dizer de Ray Noble, inglês líder de banda que fez carreira nos EUA, “apresentavam o que mais tarde se tornaria conhecido como o som característico de Miller” (Charles River, *e-book*, Pos. 236).

Ainda sobre o estilo musical, o notável cantor e ator norte-americano Bing Crosby escreveu em 1974: “Glenn empregava uma harmonização que era nova e bastante diferente. E quando você ouvia o som, ele era reconhecível e memorável. Era apenas Glenn Miller” (Charles River, *e-book*, Pos. 310).

Ao tempo em que estudou composição musical com Joseph Schillinger, um conhecido arranjador e professor de origem

ucraniana, Glenn Miller escreveu, como exercício, a melodia “Wind in the Trees”, que, gravada em 1939 com um novo título, “Moonlight Serenade”, se tornaria sua mais famosa composição.

Glenn Miller and his Orchestra fez gravações nas mais tradicionais gravadoras de seu tempo, como RCA Victor, Decca e Columbia Records, muito contribuindo para a popularidade de composições de outros autores. A respeito, escreveu Ted Gioia, em seu livro *História do Jazz*: “Simples, cativante, despretensioso, mais preocupado com a novidade do que com a originalidade, essas eram as características que ele trouxe para as suas gravações de sucesso” (Gioia, 2011, p. 146). Entre elas, podemos destacar “In the Mood”, “Chattanooga Choo” (que foi também gravada pela notável luso-brasileira Carmem Miranda, em 1942, no filme “Spring in the Rockies”), “Pennsylvania 6-5000”, “I’ve got a gal in Kalamazoo” e “Tuxedo Junction”.

Em Hollywood, sua orquestra participou de dois filmes: “Sun Valley Serenade”, em 1941, e “Orchestra Wives”, no ano seguinte, ambos pela 20th Century Fox e tendo Glenn Miller como ator.

Após a sua morte, foi lançado, em 1954, o filme biográfico “The Glenn Miller Story”, no Brasil, intitulado “Música e Lágrimas”, com James Stewart no papel do maestro e June Allyson como sua esposa Helen Burger.

A guerra une suas histórias

Em setembro de 1939, tempos sombrios pairaram na Europa, com a invasão simultânea da Polônia por tropas alemãs de Hitler e soviéticas de Stalin que dividiram aquele país. França e Grã-Bretanha declararam guerra aos alemães e, em junho de 1940, as tropas nazistas ocuparam Paris, a França caiu e com ela praticamente todo o ocidente europeu, à exceção da Península Ibérica e das Ilhas Britânicas. Em 7 de dezembro do ano seguinte, os japoneses atacaram a base naval norte-americana de Pearl Harbor, no Havaí, e os Estados Unidos saíram da neutralidade, e a guerra, iniciada na Polônia, se expandiu a todos os quadrantes do globo e se tornou a Segunda Guerra Mundial.

No início do conflito, com a França mobilizada, Saint-Exupéry tornou-se instrutor de navegação aérea em Toulouse. Entretanto, com a ocupação alemã e o armistício, ele partiu, via Norte da África, para Nova Iorque, com os EUA ainda neutros. Em 1943, com os americanos já na guerra, Exupéry retornou à Europa para se engajar nas operações aliadas como piloto.

Com restrições de saúde, que a contragosto o impediam de pilotar aviões de combate, foi prestar serviços em voos de observação e reconhecimento sobre o Mediterrâneo, operando a partir da Sardenha e da Córsega.

Nos EUA, em junho de 1942, Glenn Miller, então casado e com 38 anos, se voluntariou para servir na Marinha norte-americana. Não sendo aceito, ofereceu seus serviços ao Exército, sendo engajado como oficial na Força Aérea daquela instituição. Destacado inicialmente para o Comando de Treinamento Técnico, na Carolina do Norte, passou a formar bandas militares com músicos profissionais que trabalhavam com ele como civis.

Transferido para New Haven, Connecticut, começou a inovar o som rígido da música militar, como no arranjo em que combinou *blues* e *jazz* com a tradicional marcha militar na execução do conhecido “St. Louis Blues March”, mas não sem uma certa resistência dos conservadores. Nessa ocasião, programou um *show* radiofônico, denominado “I Sustain the Wings” (Eu Sustento as Asas), que começou a ser transmitido em julho de 1943.

Em meados de 1944, a Banda da Força Aérea do Exército foi levada para a Inglaterra com o objetivo de entreter as tropas aliadas, onde iniciou suas apresentações em 9 de julho, com seu líder promovido a Major. Seus concertos foram prestigiados pelos Generais James Doolittle, comandante do notável ataque surpresa sobre Tóquio, em 18 de abril de 1942, com seus bombardeiros B-25 Mitchell lançados do NAe “Hornet”, e Dwight Eisenhower, que comandou o grande desembarque do Dia-D nas praias da Normandia, em 6 de junho de 1944 (Charles River, *e-book*, Pos. 563).

Os voos que cruzaram seus destinos

Em uma de suas missões, em voo solo, pilotando um bimotor Lockheed P-38 Lightning, Saint-Exupéry decolou do aeródromo da Córsega, na manhã do dia 31 de julho de 1944, com destino à costa mediterrânea francesa para executar aerofotografias sobre aquela região. Misteriosamente, sua aeronave não mais retornou.

O trágico desaparecimento do famoso piloto e escritor francês nas águas do Mediterrâneo deve ter ocorrido provavelmente ao largo de Marselha, em razão de dois indícios achados naquela região: em 1998, um bracelete de prata gravado com o nome de Saint-Exupéry preso na rede de um pescador marselhês e, dois anos depois, partes de uma aeronave, atribuídas ao seu Lightning.

Glenn Miller teve destino semelhante quatro meses e meio depois do derradeiro voo de Exupéry. Com o propósito de preparar a ida de sua banda para Paris, no dia 15 de dezembro de 1944, ele embarcou, com o Tenente-Coronel Norman Baessell, em um monomotor UC-64A Norseman, pilotado por Stuart Morgan, em Twinwood Farm, base da Força Aérea Real Britânica em Bedfordshire. Às 13h55, o Norseman decolou com destino à capital francesa, do outro lado do Canal da Mancha, com previsão de pouso às cinco da tarde, mas não alcançou o seu destino, desaparecendo no canal inglês. No dia 18, sua banda voou para Paris, desembarcando em Orly, estranhamente sem ser recebida, como era esperado, pelo seu líder.

Apenas na véspera do Natal, após concerto da banda no Olympia de Paris, foram divulgados para a BBC e para toda a rede de rádios norte-americana o desaparecimento da aeronave e a morte de Glenn Miller.

Ainda abalados, os membros da orquestra militar decidiram continuar atuando na Europa, tendo como novo líder Ray McKinley, amigo de Glenn Miller desde 1929, dos tempos da banda de Smith Ballew. A Army Air Force Orchestra continuou no Velho Continente até agosto de 1945, quando retornou aos EUA. Em novembro, após apresentação em Washington, com a presença

do Presidente Harry Truman e do General Eisenhower, ela foi oficialmente dispensada (Charles River, *e-book*, Pos. 674).

In memoriam

A dupla tragédia, ocorrida em teatros de operações da Segunda Guerra Mundial, sobrejacentes às águas do Canal da Mancha e do Mediterrâneo, está prestes a completar 80 anos. Até hoje, não se conhece a verdadeira causa desses acidentes aéreos fatais que ligaram os destinos de Saint-Exupéry e de Glenn Miller; se foram provocados por ataques aéreos inimigos, por panes nas aeronaves ou devido às condições atmosféricas.

Este breve artigo pretendeu rememorar aqueles tristes episódios ocorridos, respectivamente, em julho e dezembro de 1944. Mas, aproveitando o ensejo, também resgatar um pouco mais da vida, da obra e dos momentos inesquecíveis daqueles dois notáveis astros da música e da literatura, que proponho dividir com os leitores.

Afinal, quem de minha geração, quando menino, não se encantou com a leitura de cada uma das fascinantes páginas do *Pequeno Príncipe* e, quando jovem, não se divertiu nos bailes dos fins de semana, dançando ao som romântico do “Moonlight Serenade” e dos demais sucessos tocados ao estilo inovador da Glenn Miller Orchestra?

Eu tive o prazer de desfrutar aqueles momentos admiráveis! É tempo, portanto, de trazê-los de volta.

Obrigado, Saint-Exupéry!

Obrigado, Glenn Miller!



Glenn Miller e sua orquestra

Missão de Misericórdia sobre as Águas do Tocantins

Hugo Moura

Cel Av

mourahjt@gmail.com

O Chamado

Em uma tarde ensolarada, no Planalto Central, há mais de 40 anos... enquanto o horizonte se pintava com tons de laranja e dourado, recebi uma convocação para o que pensei, inicialmente, que seria uma missão de rotina, daquelas de traslado administrativo que o Sexto Esquadrão de Transporte Aéreo – 6º ETA – sempre realizava..., mas desta vez a rotina se transformaria em uma Missão de Misericórdia que envolvia uma questão de vida ou morte.

O destino? Carolina, no coração do Maranhão, onde um menino de 5 anos, vítima de uma bala perdida, lutava pela vida. A aeronave escolhida para essa jornada foi o VU-9 Xingu, conhecido por sua robustez, por ser pressurizado e pela capacidade de realizar voos em condições adversas. O desafio era grande, mas maior era o sentimento de estarmos cumprindo uma missão nobre, na qual o que prevaleceu foi o espírito de ajudar e salvar uma vida.

Preparação para o Resgate

A preparação para o voo foi meticulosa. Cada detalhe, desde a verificação da aeronave até a coordenação com a equipe médica a bordo, foi cuidadosamente planejado. O médico, uma figura de vasta experiência e compaixão, fez um pedido específico: apesar de a aeronave ser pressurizada, deveríamos voar rasante durante o retorno, para minimizar os riscos associados à pressão na cabeça do menino ferido. Este pedido não era trivial, exigiria de nós uma operação não comum para aquela aeronave: navegar rasante para garantir a segurança e o bem-estar do jovem paciente.

Sobrevoando o Centro-Oeste alagado

Pousamos em Carolina e já encontramos o nosso paciente aguardando... tinha um ferimento na cabeça, perfurada por uma bala de calibre 22mm, que tinha se alojado no crânio. Com o menino e os seus pais a bordo, iniciamos o nosso voo de volta. A rota escolhida passava sobre a região do grande Rio Tocantins, uma navegação direta para Brasília, cheia de emoções novas e interessante por outros aspectos de beleza e significado. Naquela época do ano, o Tocantins estava inundado, transformando a paisagem em um mosaico de água e terra, onde muitas ilhas emergiam das águas como refúgios para a rica fauna local. Voando rasante, pudemos testemunhar diversas cenas da vida selvagem dos animais do cerrado, em sua luta pela sobrevivência, uma metáfora poderosa para a missão que estávamos realizando.

A Jornada de Esperança

O voo se tornou uma jornada de contemplação de raras e únicas paisagens e de reflexão sobre a fragilidade da vida e a força do espírito humano. O menino, apesar de sua condição, permanecia tranquilo, uma serenidade que contrastava com a tensão e a urgência da missão. Sua coragem e tranquilidade, não normais para a idade, eram um lembrete do que estava em jogo – uma vida jovem, cheia de promessas e sonhos.

Já nós, na condição de seus salvadores, ali estávamos, apoiados na excelência da tecnologia aeronáutica nacional, representando nossa Força Aérea e cumprindo uma missão extremamente gratificante.

O Desfecho com sucesso

Ao pousarmos, a equipe médica estava pronta para agir. O apoio tinha sido requisitado, e o menino foi rapidamente levado ao hospital, onde recebeu o tratamento necessário. A cirurgia de retirada da bala foi um sucesso, restando como um testemunho da eficiência do trabalho em equipe, da dedicação e da tecnologia a serviço da vida.

Reflexões e Legado

Hoje, o “menino”, já com quase 50 anos, está por aí, “firme e faceiro”, uma frase simples que carrega em si o peso de uma missão cumprida, uma vida salva e a alegria de um futuro restaurado. Esta missão de misericórdia sobre as águas do Pantanal permanece uma das experiências mais marcantes da minha vida.

Não apenas pelo desafio operacional que representou, mas pelo que me ensinou sobre a capacidade humana de fazer a diferença, e dele – do “menino” –, de enfrentar o perigo com coragem e desassombro.

O VU-9 Xingu, mais do que uma aeronave fantástica de transporte especial, foi o veículo de uma missão maior, uma que transcendeu os limites do voo para tocar o cerne da experiência humana: a interconexão, a vulnerabilidade e, acima de tudo, a esperança. Sobre as águas do Pantanal, voamos não apenas com um menino ferido e seus pais preocupados e esperançosos, mas com a essência do que significa sermos humanos, enfrentando juntos as tempestades da vida.

FAB! Asas de um Brasil soberano!



OS MILITARES E A LENIÊNCIA POLÍTICA

Flávio Catoira
Kauffmann

Ten Cel Av
kaureserva@gmail.com





Quando o homem se vê despojado de todo o poder metafísico, excluído do ser e desmembrado, sente-se rodeado de realidades impenetráveis onde pode reinar o ilogismo mais absurdo, nesse momento foi quebrada a força de conviver com a audácia de pensar.

A Ação – Maurice Blondel

O passado estará sempre presente!

Essa é a sensação que experimenta um militar, hoje, ao assistir a uma entrevista do General Golbery do Couto e Silva – conhecido teórico do regime militar –, ao final da década de 1970, onde afirma, em alto e bom tom, a desimportância da cultura, frente à necessidade maior de desenvolvimento econômico e tecnológico do Brasil.

“Assim”, dizia, “não há problema em que a esquerda ocupe posições nessas áreas periféricas, enquanto o Brasil cresce, abre estradas, moderniza seu parque industrial e investe em pesquisa e desenvolvimento”.

Talvez fruto da origem positivista, que considerava a política uma ciência menor, essa leniência dos militares, permitindo que os comunistas passassem a narrar a cultura e a ocupar os cargos pedagógicos nas universidades, revelou-se, se não o maior, um dos maiores erros estratégicos do regime.

Hoje, esse passado lança suas sombras no presente e, indo além, ameaça nosso futuro como Nação livre e soberana...

Importantes decorrências dessa inação, na ponta mais visível do *iceberg*, são o parcialismo jornalístico e a historiografia marxista. Hoje, constroem-se convenientes narrativas culturais, repisadas nas diversas plataformas da mídia convencional, buscando transformar, pouco a pouco, a cultura – como sugeriu Gramsci –, dentro das tradicionais pautas “progressistas”, sempre a serviço de sua ideologia.

Mas vejam que, para esse filósofo, em sua tese sobre a hegemonia cultural, no princípio do século XX, “a cultura é composta de múltiplas ambiências: a família, a região, a língua, a classe social, a religião, a escola e o trabalho. Ou seja, as diversas sociedades, que produzem os horizontes culturais de formação do indivíduo em sociedade.”

Portanto, nessa visão, a arena de combate passa a ser... tudo.

Os maiores problemas enfrentados pelos comunistas para essa modificação cultural pura, sobretudo, em uma sociedade conservadora, como a nossa, são o longo tempo de maturação e as suas marchas e contramarchas (sem intenção de trocadilho militar).

Além disso, historicamente, uma das grandes ironias enfrentadas pelo marxismo é o fato de que os ditos “oprimidos” nunca pareceram se interessar completamente pela doutrina marxista, sendo quase sempre obrigados a aceitá-la, sob a força de coerção de um Estado Policial.

A Escola de Frankfurt, com Horkheimer, Adorno e, em sua segunda fase, com Habermas, já na metade daquele século, forjou uma solução por meio da Teoria Crítica da Sociedade, sistematizando e ampliando, significativamente, o campo de doutrinação e, principalmente, a velocidade dos acontecimentos.

A Teoria Crítica seria um modo de se fazer filosofia, mais detalhadamente, de pensar a sociedade em termos críticos. O ponto de partida de cada crítica consistiria no diagnóstico de uma realidade que não deveria existir, de um sofrimento que ofende, de uma injustiça que provoca revolta e de uma miséria que ultraja, tudo isso atribuído à sociedade, da forma hoje constituída, que consideram como expressão do modelo “opressor”, liberal e capitalista.

A partir daí, o método seguiria com um processo educativo (em escolas, fábricas, sindicatos, universidades, entre outros) que despertasse uma mentalidade crítica, capaz de desmontar a noção mitificada do Estado.

Ainda, para seus adeptos, sendo aqueles oprimidos incapazes de reconhecer essa opressão e, a partir daí, exercer as próprias críticas, exigir justificativas e enfrentar essas injustiças, os críticos da sociedade (ativistas) é que deveriam, em nome deles, assumir essa tarefa.

Desse modo, havendo um método e contando com a leniência do regime, a ideologia marxista-leninista, reinterpretada por Gramsci e sistematizada pela Escola de Frankfurt, passou a ser aplicada ao ensino universitário no Brasil, não apenas em Comunicação, Jornalismo, Filosofia, Ciências Políticas e Sociologia, mas, de modo geral, em todas as áreas, formando, ainda hoje, uma mentalidade prevalente nas diversas categorias profissionais.

Menos visível, até recentemente, mas com enorme potencial catastrófico, como veremos a seguir, foi o impacto dessa metodologia sobre a justiça brasileira.

A natureza tradicional do Direito no Brasil seguia, até a década de 1980, uma tendência histórica denominada Direito Juspositivo, a partir de base filosófica iluminista, teorizada por Augusto Comte, e sistematizada na era moderna por Bentham, Hart e Hans Kelsen, predominante no país da metade do século XX em diante.

Esse é o posicionamento dos juristas que aceitam o Direito posto, conforme a letra da lei, estabelecida na Constituição e nos diversos códigos, que sumarizam a racionalidade, depurada historicamente pela sociedade, para a busca e manutenção do bem-comum.

A verdade é estabelecida pela sociedade, por meio de seus legisladores. O julgador apenas aplica a lei vigente.

Segundo João Baptista Herkenhoff: “Se o Estado (Congresso) cria uma lei, cria uma verdade. E, como tal, essa verdade deve ser defendida até que outra verdade – muitas vezes oposta! – tome seu lugar, em nova atividade legislativa estatal”.

Até o princípio da década de 1980, contrapunha-se, intelectualmente, a esse modelo apenas o Direito Jusnaturalista, com origem na Grécia Antiga, dotado de base teológica patristica e escolástica (jusnaturalismo tomista) e posteriormente sistematizado por Hobbes, Locke e Hugo Grocio, que, embora também aceite a legitimidade do Estado em impor leis, as subordina a leis naturais, preexistentes e naturalmente válidas.

Só há uma verdade: a natural, e ela é imutável. O julgador sobre põe as leis naturais às positivas, nos casos em que há conflito.

Um exemplo prático desse conceito foi a recente e polêmica declaração do Papa Francisco – Jorge Bergoglio – quando afirmou que “às vezes, ao falar de propriedade privada, esquecemos que se trata de um direito secundário, que depende de um direito primário, que é a destinação universal dos bens”.

Embora confiram ampla liberdade para o Estado legislar nas matérias que lhe são próprias, os jusnaturalistas entendem que deve ser respeitado o Direito Natural (dogmático), tornando-se, desse modo, a lei natural, uma complementação da lei positiva,

auxiliar em sua interpretação e, mesmo, servindo como critério para a validade desta.

A essas duas correntes de pensamento, veio se juntar o Direito Alternativo, ou Jusalternativismo, ou ainda o autodenominado “Garantismo”, com origem na Itália pós-fascista (Magistratura Democrática Italiana), a partir de tese de Luigi Ferrajoli (Direito e Razão) apoiada na hegemonia marxista na Itália, que, no Brasil, ganhou vulto a partir do fim do regime militar, no princípio da década de 1980 (Grupo de Magistrados do Rio Grande do Sul), sobretudo, no período que sucedeu o fim do regime militar e que antecedeu nossa última Assembleia Constituinte.

Os ditos “garantistas” preconizam, cumprindo a ideologia marxista, que o autêntico Direito é o que move a antítese contra a tese, e, portanto, a atividade do jurista deve tender à revolução, para estar ao lado do “oprimido”, uma vez que a lei é feita para os poderosos (tese), e não para os “excluídos” (antítese).

A verdade é mutável, se não pela lei, forçada pelo conflito dialético, na busca pelo igualitarismo socialista. O julgador é um vetor, um ativista social.

O Direito Alternativo entende, ainda, que a lei reflete, quase sempre, o poder das classes dominantes e que, para a efetivação da justiça, são cabíveis decisões contrárias à lei. O Direito não é neutro, e o jurista deve se aproveitar das contradições, ambiguidades e lacunas do Direito legislado, interpretando-o sob uma ótica democratizante.

Nesse ponto, o caro e paciente leitor (sobretudo, se militar e com pouca afeição a filigranas jurídicas), lembrando aquela leniência política do regime militar nos anos 1970, mencionada no início deste texto, terá facilidade em identificar a convergência entre o Direito Alternativo e a Teoria Crítica da Sociedade. O que pode ser denominado “Teoria Crítica do Direito no Brasil” e que, de acordo com Amilton Bueno de Carvalho: “tenta redefinir o horizonte, constituído da linguagem normativa repressora e ritualizada, objetivando propiciar meios instrumentais para a conscientização e a emancipação dos sujeitos históricos, na sua condição de dominados e excluídos”.

Hoje podemos citar como exemplos atuais diários desse ativismo judicial de esquerda as decisões dos diversos órgãos do Judiciário civil, quando – “a bem da democracia” – prendem cidadãos sem o devido processo legal (inclusive congressistas e militares), cerceiam a liberdade de expressão, relativizam a propriedade privada, reabilitam corruptos para participação no processo eleitoral, soltam ladrões condenados e traficantes e cassam os direitos políticos de gente de bem.

Em nosso caso específico, sendo parte imanente da superestrutura de Estado, conforme apreendeu Marx, qual seria a perspectiva de julgamento justo para qualquer um de nós, militares ou civis conservadores, em qualquer instância, seja cível ou criminal, dentro dessa ótica vingativa do Direito Alternativo marxista?

Isso, sem falar no revanchismo pelo Regime Militar!

No que se refere aos militares presos, sem o devido processo legal, ao aceitar que os juízes possam fugir à letra da lei (racionalidade definida pela sociedade), relativizando-a e estabelecendo dela

suas próprias interpretações, torna-se lógico, da mesma forma, entender válida a relativização da sentença judicial pelo sentenciado.

“Decisão judicial não se discute. Cumpre-se!”, como disse o Comandante do Exército Brasileiro, a respeito da prisão ilegítima do Coronel Mauro Cid, em audiência no Congresso?

Talvez não, eu diria, já que flagrante, naquela decisão judicial, a falta de consonância com o espírito da lei.

Da mesma forma que a arma do militar não lhe pertence, e sim à sociedade (para, em nome dela, usar a violência), a autoridade do juiz decorre, exclusivamente, de um mandato outorgado a ele por essa mesma sociedade (para aplicar as leis), dentro de determinados parâmetros estabelecidos pelos legisladores, a quem essa mesma sociedade concedeu um mandato diferente (para criar as leis).

Se um juiz se afasta da letra da lei e contamina sua sentença, que deveria ser imparcial, com qualquer outro tipo de viés ou ideologia pessoal, está, em meu ponto de vista, traindo a sociedade.

Quando um juiz confessa sua participação ativa – usando para isso a posição excelsa que lhe foi conferida pela sociedade – no favorecimento dessa ou daquela causa ou corrente política, está traindo essa sociedade.

Quando um juiz, rangendo os dentes, perde-se publicamente em diatribes e revela sua satisfação em ver cidadãos, congressistas e oficiais das Forças Armadas presos, sem que o devido rito legal tenha sido corretamente observado, por melhores que sejam suas intenções de justiceiro, trai a sociedade.

Quando um juiz dá publicidade a seus pontos de vista, fora dos autos, e busca as luzes da ribalta, para se promover, ele trai a sociedade.

Quando um juiz deixa de se julgar impedido em processo em que parente seu atua em um dos polos, ele trai a sociedade.

Quando falta com a ética, participando de seminários e regabofes internacionais, patrocinados por empresas privadas (algumas com processos a serem julgados), a custo do erário (em um país onde e ainda há fome), trai a sociedade.

Quando um juiz atua publicamente durante um processo eleitoral, para favorecer um dos lados, e procura, mesmo, esconder suas ações, ele está manipulando o pleito e, portanto, traindo a vontade soberana da sociedade.

E, finalmente, quando um dos Poderes da República (Judiciário) atua em conluio para viabilizar os planos de outro deles (Executivo), reformando seguidamente as leis aprovadas pelo terceiro (Legislativo), o quadro é, em meu ponto de vista, de nítido desequilíbrio do Estado Democrático de Direito.

Um quadro de desequilíbrio e insegurança jurídica como esse, decorrente de uma falha estratégica nossa, 50 anos atrás, certamente, nos faz refletir sobre as consequências da leniência política dos militares no momento.

Em que maremoto virá a se transformar, daqui a outros 50 anos, esse bater de asas da borboleta de hoje...

Quem sabe, como na Venezuela, venhamos a testemunhar o nascimento da “Teoria Crítica das Forças Armadas Brasileiras”.

Nossa justiça militar, a quem caberia (por regulamento) julgar a constitucionalidade dos atos do Judiciário, faz nítida “vista grossa” aos acontecimentos.

À exceção de sua Presidência que, em cada mínimo ato, revela seu deslumbramento e sua subserviência aos mandatários comunistas, talvez tenham, nossos outros probos juizes militares do Superior Tribunal Militar (STM), que uma voz dissonante possa vir a ressuscitar murmúrios sobre a desde sempre desejada extinção dessa Corte (a mais antiga) pelo Congresso. Algo que, segundo ouvi, já foi bastante cogitado em passado recente.

Mas vejam, se não se indignam com isso tudo o que acontece e sequer manifestam publicamente sua discordância, por que manter seu funcionamento? A não ser pelas benesses e mordomias dos cargos...

Ouvi há poucos dias, de um ex-Comandante e respeitado amigo, sua opinião de que temos sorte de ter os atuais Comandante da Aeronáutica e Presidente do STM, pois, sendo quem são e gozando de algum prestígio junto à Presidência, a FAB e, no caso do STM, as Forças Armadas, não terão dificuldades em cumprir seus planos institucionais, na defesa do país.

Um argumento inicialmente convincente, pois alguém teria, de algum modo, de comandar essas instituições. Sobretudo quanto à FAB, é, sem dúvida, mais confortante sabê-la, arma de elite, em mãos necessariamente competentes.

Mas, em seguida, fico pensando na falsa premissa desse silogismo, em utilizar a pura existência dessas organizações (e suas necessidades regimentais) como forma de justificar, por exemplo, uma dúbia postura moral de seus comandantes.

Algo como citar a presença do burro para explicar a necessidade dos antolhos...

Nas Forças Armadas, não apregoei e não sou daqueles que apregoam qualquer ação inconstitucional, no entanto, como já disse anteriormente, há uma enorme distância entre o cumprimento protocolar do regulamento e a tietagem deslavada a um regime imoral, impopular e que se sustenta apenas pelo cerceamento da liberdade de expressão, por meio da ameaça policial.

No caso de nossos comandantes e juizes militares do STM, o maior problema da leniência política é o fato de que, na maior parte das vezes, ela leve, obrigatoriamente, a uma relativização ética pessoal por parte de seus comandados.

O que estaria pensando o Comandante do Grupo de Defesa Aérea, uma de nossas unidades de escol, quando presenteava um corrupto com um capacete de Piloto de Caça, ou o Comandante de Base Aérea de Brasília, ao bater continência para um narcotraficante genocida?

Quanto à supressão progressiva das liberdades individuais, essa será, certamente, cobrada pela sociedade em seu devido tempo, pois as tiranias, fardadas, togadas ou à paisana, são sempre fugazes.

Encerro com uma frase de Marco Túlio Cícero, um dos pais do Direito Romano:

“A virtude dos que a regem é que dá forma à República”.

É possível identificar alguma virtude moral no atual governo ou seria preciso voltar ainda mais, para ampliar a busca, empunhando a lanterna de Diógenes?

À la chasse! Bordel!

Senta a Pua! Brasil!

DAS ORIGENS DO CÓDIGO DE HONRA DO CADETE DA AERONÁUTICA

Hugo Moura
Cel Av

Em uma manhã de 1973, sob o céu azul que cobria a Academia da Força Aérea, o Capitão-Aviador Luiz Alberto da Costa **Cutrim**, oficial do Corpo de Cadetes, observava os jovens cadetes em formação. Ele sabia que, além da disciplina e do rigor técnico, era essencial incutir valores que guiassem não apenas a conduta profissional, mas também a pessoal daqueles futuros oficiais. Inspirado por essa visão, propôs à Sociedade Acadêmica dos Cadetes a realização de um concurso singular: a criação de uma mensagem que definisse o caráter ético a embasar e ser o alicerce da formação dos cadetes da Aeronáutica.

A Academia da Força Aérea (AFA) tinha acabado de criar, sob a liderança do **Cap Cutrim**, um novo conceito de comando e liderança no Corpo de Cadetes, a ser desempenhado pelos próprios cadetes: a **Cadeia de Comando**, composta pelos cadetes mais antigos, que passaram a assumir a liderança das turmas dos três últimos anos da AFA, vez que o primeiro ano era feito no Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), em Natal – RN.

Entre os muitos jovens entusiasmados com a proposta, estava o Cadete-Aviador Hugo José Teixeira **Moura**, que tinha acabado de regressar de uma viagem de intercâmbio com a Academia da Força Aérea Americana – USAFA. O Cadete **Moura** era o Líder da Turma do Primeiro Ano de Cadetes e, ao saber do concurso, uma ideia lhe veio à mente, inspirada por uma figura que sempre foi seu maior exemplo de integridade e coragem: seu pai, o Tenente-Coronel-Cavalaria Raul Henrique **Munhoz Moura**.

O Ten Cel **Munhoz**, um homem de poucas, mas sábias, palavras, havia deixado ao filho não apenas uma carta, mas um legado de valores. Naquela carta, escrita para atender ao pedido do filho, o velho coronel discorria sobre o que considerava os

pilares de uma vida honrada: **coragem, lealdade, honra e dever**. O cadete **Moura**, lendo e relendo as palavras do pai, viu nelas a essência do que o concurso buscava. Decidiu, então, submeter esses princípios, adicionando sua própria interpretação e visão sobre cada um.

A proposta apresentada foi escolhida como a mais adequada para os fins pretendidos pelo Comando do Corpo de Cadetes, ficando evidente para todos que aquelas palavras capturavam o espírito daquilo que buscavam.

No entanto, foi o Cap Av **Cutrim** quem, ao ler a mensagem, sugeriu a adição de um quinto elemento: “**Pátria**”. Argumentou que, embora coragem, lealdade, honra e dever fossem fundamentais, eram o amor e o compromisso com a nação que unificavam todos esses valores sob um propósito maior.

Assim nasceu o **Código de Honra do Cadete da Aeronáutica**:
Coragem-Lealdade-Honra-Dever-Pátria

Uma mensagem que transcendeu a sua origem, tornando-se um farol para as gerações de cadetes que seguiram. Ano após ano, essa mensagem é reverenciada, e seus princípios, ensinados e vividos, não apenas na academia, mas em cada missão, em cada desafio enfrentado pelos oficiais da Aeronáutica.

Mais de meio século se passou desde aquele dia em 1973, mas o legado daquele concurso e daquela mensagem permanece vivo. O Código de Honra é mais do que simples palavras gravadas em um monumento na Academia, é uma bússola moral que guia os oficiais da Aeronáutica, lembrando-os dos valores que devem nortear suas ações, tanto no serviço quanto na vida.

E, assim, o espírito de **coragem, lealdade, honra, dever e amor à pátria** continua a inspirar, a moldar caracteres e a forjar líderes, perpetuando-se pelos tempos vindouros.



Cadete Av Hugo Moura
com seus pais.



MINISTÉRIO DA GUERRA
COUDELARIA DE TINDICHERA
GABINETE DO DIRETOR

- 1) Respeitar a dignidade humana em qualquer ocasião e oportunidade adquirindo sentimento de humanidade.
- 2) Considerar, sempre, a difusão das possibilidades e limitações do indivíduo.
- 3) Jamais esquecer-se que a autoridade emana do exemplo.
- 4) Falar pelo aperfeiçoamento constante, através do estudo, das leituras e da observação, procurando alcançar cada vez mais o próprio conhecimento e acompanhar a evolução técnica e científica.
- 5) Falar pelo próprio estado físico e mental, sem esquecer o domínio das próprias emoções.
- 6) Ser leal consigo mesmo, seus superiores, subordinados e colegas.
- 7) Coragem física e moral, assumindo a responsabilidade dos seus atos, aceitando a crítica justa, defendendo seus convicções.
- 8) Desenvolver o espírito de iniciativa e fazer planejar uma ideia nova.
- 9) Fiel cumprimento do dever em qualquer circunstância.
- 10) Benevolência, entusiasmo, energia, integridade, desprendimento e no cumprimento de ~~propriedades~~ ^{no cumprimento das missões}, entusiasmo.
- 11) Lilo na ^{uma} boa apresentação, correção do uniforme e saudades, sem arrogância ou orgulho injustificado.
- 12) O "espírito de corpo" depende da disciplina, moral e eficiência do grupo. Resistência

Atendendo à "urgência", antes da falta de uma "lista" e seguir, após os alguns concertos ^(arabes) para você desenvolver a ordem. Minha esposa e um amigo "pai"

Carta do pai do cadete Moura, sugerindo tópicos a serem considerados em um Código de Honra.
Por Hugo Moura, Cel. Av. Veterano - Asp 1973

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Maj Brig Ar Jaime Rodrigues Sanchez

A vida é uma viagem fantástica, é a essência de um verdadeiro milagre que, recebemos como uma dádiva que o criador nos concede, para, pelo livre arbítrio, torná-la próspera e feliz, para nós e para aqueles que conduziremos ao longo dessa jornada: a família, uma entidade sagrada.

A felicidade, objetivo fundamental dessa aventura, depende do sucesso alcançado nas diversas etapas que a compõem: a escolha da profissão, o matrimônio, a criação da prole e o desenvolvimento harmonioso e próspero de todos os seus membros.

A escolha da profissão é uma etapa crucial na qual o jovem tem milhares de portas abertas e precisa escolher aquela que trará o prazer de exercer com esmero e dignidade um dom que lhe foi outorgado pelo grande arquiteto da vida.

Nessa etapa fui agraciado com uma atividade importante e prazerosa, que me propiciou a convivência profícua e saudável com uma grande e harmoniosa família, cujo convívio nos cumula de apoio e prazer.

Outra etapa de importância capital é o encontro casual ou predestinado das duas metades da laranja. Essa representa a minha segunda maior benção.

Uma fada, com sua varinha mágica, o amor, garantiu o crescimento emocional e moral da nossa família, permitindo a cada um enfrentar os desafios da sua viagem individual.

Essa dedicação, ao longo de 56 anos felizes, gerou frondosos frutos: dois filhos, seis netos e um bisneto, que nos enchem de orgulho pelo caminho que trilham, pelos valores que cultuam e pelo sucesso alcançado nas portas por eles escolhidas, a despeito dos obstáculos e das incertezas a que somos submetidos na vida militar.

A filha, Cláudia, hoje com 55 anos de idade e 33 de casada, nos brindou com quatro netos e um bisneto. Escolheu a trajetória da mãe, obtendo o mesmo sucesso.

O filho, Jaime Jr., com 51 anos, casado há 25 anos, escolheu cuidar dos animais como profissão, e o seu sucesso pode ser avaliado por ter uma filha e a sobrinha veterinárias que, certamente, o tiveram como espelho.

A vida realmente é um milagre sagrado e a minha, se tivesse que repetir, gostaria que todas as etapas vividas fossem exatamente iguais. Acho que essa é a definição exata da palavra felicidade.



2009

Em pé, atrás: Luiz Maria (genro), eu, Daíse, Jaime Júnior (filho); no meio: Cláudia (filha), Olga (sogra), Juliana; Embaixo: Maria de Fátima, Gabriela, Júlia, Jorge, Enrique e Esteban (netos).



2015

Nota do editor: Maj Brig Ar Sanchez aluno na Escola Preparatória de Cadetes do Ar em 1962 (62-130) e aspirante na Escola da Aeronáutica em 1968 (Afonso). Coordenador da Turma Agora Vai



Crédito Imobiliário

Sua casa própria com as melhores condições

Juros baixos para construção e aquisição de imóvel, compra de terreno e de material de construção*.

Consulte as normas e condições vigentes.
*Material de construção somente para militares das Forças Armadas e conveniados.

FHE

POUPEX

