

Revista aeronáutica

Maio/Junho 1993

Número 192

**II GUERRA MUNDIAL
MONUMENTO AOS MORTOS**

**POUSO NOTURNO
A BORDO DO A-11**

**P-15 - O AVIÃO
DE PATRULHA**

**AS SALINAS DO
R. G. DO NORTE**

A ENCANTADA



O MAIS IMPORTANTE SERVIÇO DE BORDO



Controle de Tráfego Aéreo
Informação de Vôo e Alerta
Meteorologia e Telecomunicações Aeronáuticas



TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Terminal de
Carga Aérea, 2º andar - Ilha do Governador - CEP
21942-900 - Rio de Janeiro - RJ - Tel.: 383-7091 - Fax: (021)
393-0871



VEJA, que coragem!

Coragem, de acordo com o Aurélio, é "1. Bravura em face do perigo. 2. Intrepidez, ousadia. 3. Resolução, franqueza, desembaraço."

No cotidiano de nossas vidas, o simples viver se torna, cada vez mais, um ato de heroísmo. Há que se escapar da violência dos grandes centros, driblar a inflação, sobreviver com baixos salários e, como se não bastasse, proporcionar comodidades, que não podemos desfrutar, a políticos escolhidos por nós mesmos.

Ao conviver com tal estado de coisas, calamos insatisfações, sufocamos revoltas.

A imprensa, historicamente, nos tem incentivado à reivindicação, à denúncia, à libertação desse "grito preso no peito". Assim, Evaristo da Veiga, Libero Badaró, José do Patrocínio, Luiz Gama, Calos Lacerda, e mais recentemente, José Fernandes, entre tantos outros jornalistas de renome, são exemplos daqueles que, derramando corajosamente suas idéias na mente dos leitores, têm contribuído para o aperfeiçoamento da sociedade. É uma atitude sadia, louvável e necessária.

Entretanto, a liberdade de opinião não é exclusividade da imprensa. Qualquer cidadão PODE e DEVE expressar suas idéias. Naverdadeira democracia, aquilo que o povo sente e deseja é de vital importância para nortear as metas de governo e, na verdade, constitui-se na sua razão de ser.

O pronunciamento do Brigadeiro Ivan Moacyr da Frota foi um desses bravos e inteligentes desabafos, assim como as declarações

do Brigadeiro CAMARINHA, em 1988, as do ministro TINOCO e do General DENYS, ambas em 1992, todas citadas pelo jornalista NEWTON RODRIGUES, em seu artigo "Do vôo de Camarinha à decolagem de Frota", do "O Estado de São Paulo", no dia 20 de maio último.

Rodrigues declara que não cabe ao Brigadeiro Frota "... fazer manifestos e, menos ainda, apelar à suposta maioria silenciosa..." Como democratas, temos a obrigação de considerar a opinião pessoal do jornalista, embora não concordemos com ela.

O heroísmo MAIOR do Brigadeiro Frota foi, talvez, o fato de se ter mantido calado diante da afronta de um cidadão MENOR, posto que ANÔNIMO, que contrariando os ideais de liberdade de opinião tão caros à imprensa, revoltou-se contra a reivindicação de um militar, cidadão como ele. O referido ANÔNIMO chegou a sugerir sanções disciplinares para o Brigadeiro ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, citando legislações, numa tentativa pobre de "ensinar missa ao vigário". Estranhou o superlativo "seriíssimo", o que demonstra sua precária habilidade em língua portuguesa (Ver seriíssimo e friíssimo, em Rocha Lima e/ou Aurélio, evitando assim, o segundo nocaute técnico); usou de ironia desrespeitosa, o que reflete pouca seriedade, e, enfim, agrediu todo o tempo, demonstrando falta de educação. Entretanto, atingiu seu objetivo: a revista vendeu como nunca, graças à CORAGEM DE UM MILITAR.

A REDAÇÃO

"Por que cometer erros antigos se há tantos erros novos a escolher?"

*Bertrand Russell (1872-1970),
Filósofo inglês*

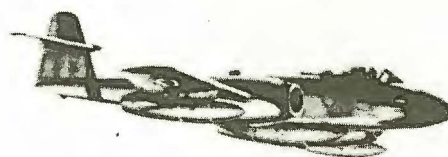


Pouso noturno a bordo do A-11

28

Velho Ferreira

5



Um pouco de História não faz mal a ninguém

44

Pedra fundamental da Fábrica Nacional de Aviões

4



As salinas do Rio Grande do Norte

13

SEÇÕES

Página Um	1
Saúde	30
Astronomia	49
Fatos e Gente	51
Aviação	54



P-15 - O avião de Patrulha

8



Ligya Pape e o livro da criação 26

Carta aberta ao Ten. Brig. do Ar - Ivan Moacyr da Frota 7

A Encantada



31

Encargos do Médico de Esquadrão 24



Prelúdio de um controle de tráfego aéreo 46

Eduardo Gomes

34



A odisséia aérea ao Iraque

17

Programa AMX - outra reflexão 23

Monumento aos brasileiros mortos na 2ª Guerra Mundial

40



Pedra Fundamental da Fábrica Nacional de Aviões

Ivan Martins Vianna

Foi em 1º de setembro de 1935, em Lagoa Santa, Minas Gerais, a 45 km de Belo Horizonte, que o Presidente Getúlio Vargas lançou, solenemente, a pedra fundamental da “Fábrica Nacional de Aviões”.

O pequeno campo de aviação, em pista de terra, de 600 metros, em terrenos já desapropriados para a construção da futura fábrica, foi preparado em poucos dias. Muita poeira, nenhuma sinalização.

Mas, estando o local a 900 metros de uma Lagoa (a Lagoa Santa), que tinha mais de 3.000 metros em sua maior extensão, ela se prestava para a “amerissagem” de hidroaviões também. E não é que a Aviação Naval, então sob a competente direção do Almirante Protógenes Guimarães, mandou, à Lagoa Santa, dois “hidros”. Estes, para maior espanto dos mineiros, ainda pouco afeitos à Naval, trocavam as rodas por flutuadores, ali mesmo, na beira da Lagoa... Sucesso absoluto!

Mas a coisa não iria ficar apenas com aviões da Escola de Aviação do Exército (Campo dos Afonsos), que mandou uma esquadrilha de 5 CSO, para inaugurar a pista. Também um hidroavião de 8 passageiros, “Sikorsky-S-38” bimotor, da Pan American Airways System, que fazia a linha Estados Unidos - Brasil (3 dias), veio à Lagoa Santa e “batizou” as águas lacustres de Minas. Levava 8 passageiros,

além dos 2 tripulantes. Dizem, até, que o Presidente Vargas aceitou um convite e fez um sobrevôo de 15 minutos!

O Presidente Vargas foi em avião militar do Rio a Belo Horizonte, desceu na Pampulha, já então, Base Aérea do IV Regimento de Aviação. Mas voltou para o Rio pelo noturno da Central...

Um grande número de ônibus, naquela época, para 15 a 20 passageiros, levaram quase mil belorizontinos à Lagoa Santa, naquele memorável dia. E não era para menos! Até “churrasco” para 600 pessoas, à beira da Lagoa, na antiga Fazenda do Dr. Dorinato Lima, foi oferecido pelo Governo do Estado - Interventor Dr. Benedicto Valladares Ribeiro. O futuro jornalista de aviação, ali chegando em companhia de um tio, que fora deputado estadual e federal da oposição, não pôde tomar parte do churrasco “governamental”.

Iríamos assistir, a 500 metros dali, ao lançamento solene da pedra fundamental da primeira grande indústria de aviões no Brasil, a futura “Fábrica Nacional de Aviões”!

Fiquei bem próximo ao “palanque” onde estavam Vargas, Valladares, o Ministro da Guerra e demais 200 convidados especiais. E ouvi quando Vargas iniciou: “Quero que em Minas, terra de Alberto Santos Dumont, seja contruída esta Fábrica Nacional de Aviões e Hidroaviões,

civis e militares”. Era, pelo menos, o desejo dele, mas que não pôde ser realizado, de todo.

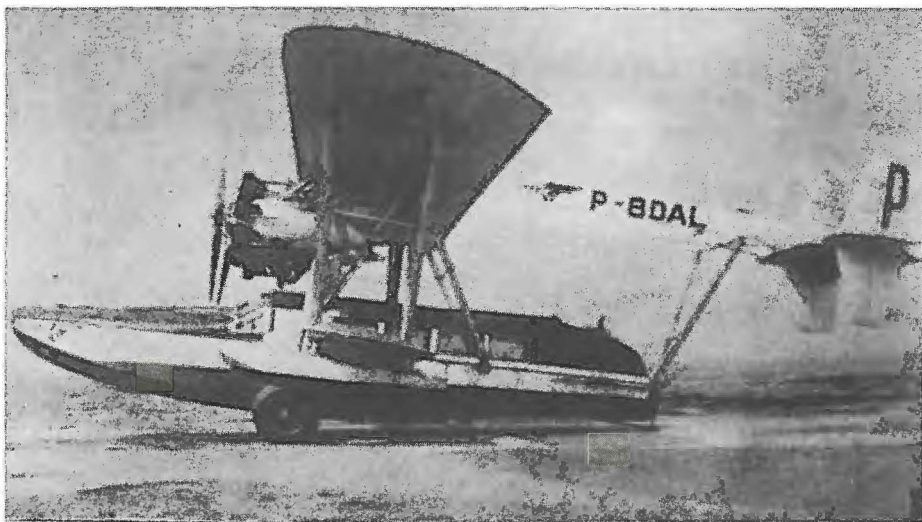
Lagoa Santa não possuía estrada de ferro. O ramal mais próximo, estava a 14 quilômetros, em Vespasiano, com trilhos de “bitola estreita”. Todo o material a ser transportado para a fábrica, máquinas, ferramentas, motores, metais, etc., etc., teriam que vir do Rio, de trem (pela Central do Brasil) e em “bitola larga” até Belo Horizonte. Ali, baldeariam tudo para “bitola estreita” até Vespasiano (a 2 horas de Belo Horizonte), onde a carga era novamente baldeada, a duras penas, para caminhões de pequeno porte, para ser levada de Vespasiano à Lagoa Santa. Resultado: o que era embarcado no Rio, só chegava à Lagoa Santa, 15 a 20 dias depois e, às vezes, levava até um mês.

A “concorrência” para a construção da fábrica foi ganha pela firma Pignatari, de São Paulo. O arquiteto principal (projetista) era o famoso “ás” francês René Couzinet, que desenhou o “Arc-en-ciel” um dos aviões que Jean Mermoz utilizou na travessia do Atlântico-Sul.

Tiveram que construir, às pressas, uma “vila” de casas para oficiais, uma para sargentos e, depois, outra para operários da fábrica. Um transtorno. Viriam, depois, os “contratos” de fábricas de aviões norte-americanos, para serem (em parte) montados ali, como os T-6. As construções da fábrica, moderníssimas, linhas arrojadas para a época, eram muito admiradas. Fábrica, mesmo, de aviões, não chegou ali a existir. Houve, e ainda existe um Parque de Material Aeronáutico, onde é feita a manutenção e revisão de aviões, além da fabricação de cento e tantas peças menores para 6 tipos de aviões da FAB.

Neste momento, em que já possuímos uma grande indústria aeronáutica, em São José dos Campos, a EMBRAER, é bom que lembremos como se deu a “primeira tentativa” de se estabelecer no Brasil uma Fábrica Nacional de Aviões. Construir aviões também foi sonho de Santos Dumont e este seu sonho, não pode morrer. A indústria aeronáutica brasileira, sobreviverá!

IVAN MARTINS VIANNA
é Editor de Aviação



Avião - anfíbio Sikorsky S - 38 - com o qual a Panair do Brasil pousou em Lagoa Santa

Velho Ferreira (Em tempos de "Gloster")

P. Mendonça

O começo de tudo foi que a antena do Rádio Compasso congelara. O velho Ferreira - apesar da pouca idade, assim chamado por sua calvície precoce - era então um jovem Segundo Tenente que fazia uma de suas primeiras viagens de instrução em um caça inglês à jato, "GLOSTER METEOR MK-8".

O trajeto, um circuito fechado, em vôo de altitude com decolagem e pouso na Base Aérea de Santa Cruz - Rio de Janeiro.

Logo ao nivelar a 40.000 pés (cerca de 13.000 m), com a temperatura do ar exterior na marca de -35°C, sintonizou a Rádio Cultura de Varginha em 1210 kc, identificou a estação e ficou esperando o bloqueio.

O ponteiro do Rádio Compasso apontava Varginha em frente e, em virtude do congelamento da antena, continuou apontando para a frente, apesar de já ter passado sobre a cidade. O velho demorou a dar-se conta do que acontecia; só foi perceber quando o som da Rádio Cultura começou a diminuir, verificando então que ao invés de aproximar-se, estava afastando-se.

Na época não havia VOR, radar do sistema DACTA, GPS, ou qualquer outro auxílio; apenas um Rádio Compasso que apontava para uma única direção. Perdido, sozinho, não havia para quem apelar, resolveu tomar a proa do litoral. Se encontrasse, regressaria à Base.

O combustível diminuía rapidamente, o litoral não chegava. Avistava inúmeras cidades, mas sabia que nenhuma delas teria um campo de pouso que comportasse seu "Gloster". Descer jamais, somente com pouso assegurado. Acabou avistando uma grande cidade e para lá se dirigiu. São Paulo, ainda a 40.000 pés, é uma intrincada cidade. Não a conhecia, não tinha as frequências para contato-rádio, não tinha compasso para indicar-lhe a direção. A luz da "bruxa" (baixo nível de combustível) já dera duas piscadas.

A vista do Hipódromo chama-lhe a atenção, o Rio Pinheiros e, logo ali, uma pista de pouso.

Ferreira não tem dúvidas: reduz os motores, abre os "flaps" de mergulho e despenca das alturas, numa razão de 6.000 pés por minuto. Sem contato-rádio com a



Gloster Meteor MK-8

torre, despeja-se entre um "Scandia", da VASP, e um "Convair" 340, da REAL, na então pista 34, de Congonhas, curta para o tipo de avião e experiência do Piloto.

Não deu outra: afobação, avião leve (pouco combustível), flutuou, tocou longo, freiou forte, os freios esquentaram, o avião deslizou, varou a pista, e mais um caiu ribanceira abaixo, terminando o vôo com seu arrebatado "Gloster" de nariz estacionado na atual Avenida Rubem Berta, cercado da curiosidade popular.

Em consequência, teve várias fraturas, inclusive na coluna vertebral, o que o deixou em uma cama de hospital por vários meses, impedindo-o de voar novamente e de continuar na ativa da Força Aérea. Tal impecilho despertou-lhe uma segunda vocação, desta vez para a Medicina - veio a tornar-se médico - e propiciou-lhe a oportunidade de relatar os fatos que se seguem e que ouvi de seus próprio lábios.

Após o acidente, ficou seis meses baixado no Hospital Central da Aeronáutica. Apesar de todo engessado andava tropeçadamente pelo hospital, conhecia e era conhecido de todos os médicos e funcionários.

Estranha a situação do baixado, comentava o "Velho" ao me contar esta estória. Não sei se os trajés, se o ambiente, se faz parte do processo, mas, ao baixado, o sistema parece que o despe todo. Perde-se a identidade, perde-se a autoridade, perde-se a personalidade, no tratam como idiotas, omitem a verdade sobre nosso estado, passam a falar com os acompanhantes. Desconhecemos os remédios que tomamos, sequer podemos saber sobre a

pressão recém-medida, a temperatura recém-tomada, as batidas do coração recém-auscultadas. Para os aviadores é incompreensível, nós que já nos controlamos diante de estouros de cilindros na decolagem, enfrentamos cúmulos-nimbos na boca da noite, vimos pressões de óleo caírem e temperaturas subirem e de repente tornamo-nos PACIENTES. Por esta situação o "Velho" passou, quando começou a queixar-se de que, à noite, percebera formigas em sua cama.

Não lhe deram crédito. Observou melhor e o movimento de formigas continuava sempre à noite e, durante o dia, nenhum vestígio; reclamava, nenhum crédito.

Com muito jeito, conseguiu uma lanterna e passou a acompanhar as formigas na penumbra. Descobriu que entravam e saíam de sua armadura de gesso. Reclamou que tinha formiga no gesso, mas as enfermeiras diziam que era assim mesmo. O gesso provoca coceiras que produzem a sensação de ser trânsito de formigas. Como paliativo, recomendaram que coçasse com a parte traseira de agulhas de tricô.

Sua reclamação chegou às vias de fato. Foi enérgico e exigiu melhor avaliação do caso. Quem o atendia pensou em receitar-lhe um calmante ou trazer um psiquiatra.

No final de semana, Ferreira dirigiu-se até a garagem do hospital e conseguiu que o cabo de dia ligasse o ar comprimido.

Colocou o bico da mangueira entre o pescoço e a carapaça de gesso. Pressionou o gatilho e foi aquele Deus nos acuda, saiu formiga para todo lado, pela barriga, pelas axilas, pelas nádegas. As formigas tentavam voltar à proteção do gesso e Ferreira as espantava, elas picavam e ele exultava:

- Estão vendo, tinha ou não tinha razão?

Com um monte de formigas mortas e com o testemunho do CB Dias apresentou-se ao médico de dia - Ten Med Dr. Roberto Lúcio - exigindo a imediata remoção do gesso, onde, mais tarde, verificou-se estar instalado um ninho de formigas.

P. MENDONÇA é Cel Av. R/R
Fotografia: Sylvio C. de Moraes

Revista
aeronáutica

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Maio/Junho 1993 - Nº 192
Praça Mal. Ancora, nº 15
Rio de Janeiro - RJ
Cep 20021
Tel.: 220-3691
Fax: (021) 262-9265

Diretor-Editor:
Luiz C. F. Quadra

Programação Visual e Montagem:
Sylvio C. de Moraes

Redatores:
Ana Maria M. Saraiva
Luiz C. F. Quadra

Editoração Eletrônica
Ito Oliveira Lopes
Afonso Jorge Costalonga
Wellington Luís Rocha Lopes

Secretaria:
José Carlos de Paula Luiz
Marcos Treceer V. Barreto

Fotografia:
Antônio Mendonça Mendes
Alvaro Jorge
Francisco Pereira

Ilustração:
José Carlos de Paula Luiz

Revisores:
Ana Maria M. Saraiva
Luiz C. F. Quadra

Expediente e Arquivo:
Marcos Treceer V. Barreto

Colaboradores:
Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Bruno Roberto C. de Moraes
Sérgio Ferreira da Costa
Delano Teixeira Menezes
P. Mendonça
J. A. de Tomaso Coêlho
Gustavo Wetsch
Ronaldo Perseke
Antonio Macedo D'Acri
Ivan Martins Vianna
Fernando Hippolito da Costa
José F. Portugal Mota
Billy Kipp

Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral
(periodicidade) do Clube de Aeronáutica.

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

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

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

Mantenha atualizado seu endereço.

Impressão:

Impresso na
GRAPHOS
Rio (021) 223-1272
com filmes fornecidos.

Mensagem do Presidente

O Ten. Brig. do Ar IVAN MOACYR DA FROTA publicou na Revista Aeronáutica (nº 191 - Mar/Abr 93) o artigo "FORÇAS ARMADAS - O Derradeiro Baluarte". Lúcido, transparente e corajoso, o articulista se coloca diante da crítica, se expõe à opinião pública, defendendo princípios e valores e avocando uma análise pertinente, legítima pela sua autoridade, conhecimento e competência.

Tal ato, sustentado pela coerência de suas convicções, só poderia resultar na mobilização de consciências e de sentimentos daqueles que sempre dedicaram suas vidas ao serviço da pátria - um serviço profissional, movido pelo idealismo, um serviço em que predominam o princípio da autoridade, da unidade de propósitos e da responsabilidade, definida com fulcro na hierarquia e na disciplina.

Afirma o brigadeiro que, diante de tão nefasta conjuntura, "não dá mais para continuar-se omissão, em atitude passiva e resignada". Alude, ainda, ao fato de que é a consciência do dever, cultuada entre os militares (e por extensão entre aqueles civis cuja formação cívica e patriótica se inserem neste grupo de trabalhadores ordeiros), que mantém, em funcionamento, atividades vitais para a nação brasileira, entre elas aquelas ligadas ao Controle do Espaço Aéreo. Mas não é apenas nisto que consiste o alerta do tenente-brigadeiro FROTA. É muito mais. Sua preocupação está na preservação de valores e princípios que sustentam as forças morais e espirituais de uma nação; sua emoção transcende o pulsar do coração humano de um simples brasileiro para viver as angústias e incertezas de toda uma nação; seu desejo se vincula ao interesse maior de resguardar a liberdade e o bem-estar como patrimônio de um povo; sua vontade se manifesta, através da realização de um trabalho, sem proselitismos, sem favoritismos, sem fisiologismos, no qual predomina a crença numa causa superior aos interesses pessoais. Assim, ao concitar a todos os brasileiros para uma reflexão sobre a importância que as Forças Armadas têm para uma nação pela maneira lógica e incontestável com que o faz, o articulista se revela íntegro e convincente, razoável e justo, desinteressado e servidor de sua pátria. Podemos todos silenciar, por covardia ou comodismo, diante da situação exposta pelo brigadeiro FROTA; podemos todos esconder as nossas faces, esperando, como os aproveitadores, dias melhores em que elas possam ser mostradas sem medo; podemos todos ocultar nossos pensamentos em relação àquilo que nos fere e magoa, dissimulando uma resignação aparente... Podemos todos, hoje, aplaudir demagogicamente o ato do brigadeiro, entre paredes fechadas, junto aos amigos particulares, sem compromisso público com a verdade... ou podemos até censurar, ostensivamente, o ato daquela autoridade para conquistar a simpatia daqueles oportunistas e calculistas que formam o grupo dos que aviltam a dignidade de toda a nação, através do comportamento vil, da ação corrupta e de atitudes mesquinhas e egoístas. Até mesmo porque é este o grupo perigoso a que se refere o brigadeiro FROTA, grupo que a todos achincalha, que a todos agride, que a todos intimida e que, por isso mesmo, se compraz na adesão de inocentes úteis, de ingênuos mal informados, de ignorantes ou levianos preconceituosos. É perigoso incompatibilizar-se com eles. Neste ponto, voltamos à questão. Podemos todos fugir da realidade e deixar o brigadeiro FROTA sozinho. Só não podemos ter a certeza de que no futuro, diante do espelho ou da retrospectiva de nossos atos, possamos ter autoridade para avocar repeito e dignidade pessoais, sob o julgamento honesto de nossa própria consciência. E isto o brigadeiro Frota poderá exigir de todos nós, porque, se toma atitudes com coragem e decisão nos tempos difíceis de hoje, poderá, com muito mais razão, mostrar sua face de brasileiro digno nos dias do amanhã. O futuro há de separar o joio do trigo, quando vier o tempo da colheita. O exemplo do brigadeiro IVAN MOACYR DA FROTA se traduz numa única máxima: só há um compromisso do cidadão com nação brasileira - o de servir à soberania e à liberdade de seu povo.

Por isso mesmo, o Clube de Aeronáutica responde à exortação assim, transcrita:

"Apelo, pois, neste instante, aos homens e mulheres dignos deste país, que ofereçam todo o seu apoio à pronta recuperação da prioridade política das Forças Armadas Brasileiras que atravessam, nesse momento, a maior crise de sua história, e que se lembrem e se conscientizem, agora, de que: A NAÇÃO QUE NÃO PRESTIGIA AS SUAS FORÇAS ARMADAS NÃO MERECE SER LIVRE!

Afinal, vale a pena lembrar aos incautos que "vozes pregando no deserto" podem ser ouvidas pelas intermináveis caravanas dos viajantes da história... e são justamente elas que levam a mensagem pelos tempos...

Carta aberta ao Ten Brig do Ar - Ivan Moacyr da Frota comandante-Geral do Ar

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1993.

Li com enorme interesse o seu magnífico "Forças Armadas - O DERRADEIRO BALUARTE".

Autêntico manifesto, valioso e oportuno, constituiu-se em verdadeiro brado de alerta e em efetiva clarinada de mobilização patriótica dirigida às forças-vivas da nação e, em última análise, aos que amam e querem o bem deste País.

A matéria foi, certamente, um dos trabalhos intelectuais mais bem feitos, mais valiosos, precisos e serenos que tive oportunidade de ler, desde que fui transferido para a reserva há quase cinco anos.

Concordando com ele, plena e integralmente, solidarizo-me, em atitude e conduta, com as idéias expostas com tanta objetividade, desassombro e clareza.

Lamento apenas, prezado companheiro, que não tenha sido produzido e lançado no governo anterior, principal responsável por tudo que consta do seu artigo e pela desgraça que se abateu sobre o Brasil e infelizmente sobre as FFAA, sob o olhar complacente dos ministros militares.

A história Brasileira sempre nos mostrou a participação das Forças Armadas como:

- a) conquistadoras de nossa independência;
- b) fiadoras de nossa Soberania, Auto-determinação e Integridade Territorial;
- c) mantenedoras da ordem interna;
- d) fontes irradiadoras de altruísmo e patriotismo;
- e) bastiões da ética e da moral, raros no Brasil atual e por isso tão combatidos;
- f) catalizadoras - e, por vezes, promotoras - do desenvolvimento científico e tecnológico;
- g) exemplos de organização, coesão, disciplina e produtividade, na preservação dos interesses vitais da nação, de que o país tanto carece.

A constituição vigente fixou como destinação das FFAA: "a defesa da pátria, garantia dos poderes constituídos e, por iniciativa de qualquer deles, a lei e a ordem"....E não foi preciso explicitar que

essa iniciativa se fizesse estritamente dentro dos limites da ordem jurídica....

Quaisquer Forças Armadas para poderem cumprir tarefas de tal magnitude deverão ser suficientemente fortes. Vale dizer: bem equipadas, adestradas e permanentemente prontas para emprego.

Isto não está acontecendo no Brasil. Os recursos destinados às Forças Armadas vêm decrescendo progressivamente (Hoje, apenas cerca de 0,37% do PIB), colocando-nos, sem dúvida, no rol dos países de menor percentual em todo o mundo.

Esse fato deve merecer a meditação de nossas elites políticas - responsáveis pela destinação orçamentária - para que possam perceber que estamos em processo destrutivo e suicida, que poderá nos conduzir a uma posição sem retorno. Até parece que elas entram no modismo, bastante generalizado, de subestimar o papel das forças armadas, tentando solapar o respeito do povo brasileiro às organizações militares e chegando até mesmo a considerá-las desnecessárias ou inúteis, em especial, nos países em vias de desenvolvimento. Agora, sob a alegação de que o esfacelamento da URSS, o retraimento ideológico da China e mesmo de Cuba e a desmoralização conjuntural de teses socialistas mais radicais, pensam que podem dispensar Marinhas, Exércitos e Forças Aéreas, diante do abrandamento das tensões internacionais.

O mais surpreendente, paradoxal e contraditório é que atitudes como essa partam simultaneamente, dos países de onde se irradiava a Guerra Revolucionária, na tentativa de comunizar o mundo, e dos países que a eles se opunham (Os do Bloco Ocidental!). Estes últimos, em alguns casos, parecem desejar ver as FFAA dos países do terceiro Mundo transformadas em meras organizações de gendarmaria e, esquecendo valores superiores como independência, soberania e liberdade, apregoam a aplicação exclusiva dos recursos em saúde, alimentação e educação, bem mais fáceis de serem manipulados e desviados para outros fins....

No interior do país, em especial nos

arraiais daqueles que sempre pugnaram pela desestabilização do Brasil, estas idéias têm grande ressonância. Todavia, eles mesmos são os primeiros a manifestarem preocupação e temor com manobras militares norte-americanas levadas a cabo nas proximidades de nossas fronteiras. O projeto Calha Norte, tão bem planejado para o desenvolvimento e salva-guarda da região amazônica, foi posto de lado no desgoverno Collor, torpedeado pelo próprio governo e por certos setores do Congresso e da imprensa.

Vivemos um quadro dramático e triste. Nossas FFAA mal podem oferecer três refeições aos seus efetivos, estão mal fardadas, com equipamento obsoleto, imobilizadas por falta de combustível e quadros profissionais injustamente remunerados, seus integrantes sofrendo as maiores vicissitudes com vantagens pecuniárias reduzidas ou suprimidas com a entrada em vigor da nova LRM e assistindo às carências primárias de seus sacrificados familiares.

De outra parte, gritantes desperdícios, malversações, discriminações egoístas e desonestas, mordomias e privilégios exagerados no Judiciário e principalmente no Legislativo.

Todos esses fatos e muitos outros foram muito bem apreciados no seu pronunciamento. Sinto-me orgulhoso por ter sido feito um oficial-general da ativa da Força Aérea responsável pela defesa de nossos direitos e legítimas aspirações.

Ao apoiá-lo, repudio as críticas feitas pela imprensa marrom em artigos sem assinaturas que não constroem, apenas ridicularizam e achincalham.

Por tudo isso - repito - congratulo-me com o corajoso apelo feito pelo brilhante camarada aos homens e mulheres dignos deste país e com ele me solidarizo inteiramente.

Sem mais, muito cordialmente,

Ten Brig (Ref) PAULO ROBERTO
CAMARINHA
Ex-Chefe DO EMFA

P-15: O avião de patrulha

Nilson Francisco Pereira

Eram 06 de junho de 1974. Eu, o ten. Adilton e os demais componentes da equipe cumpríamos mais uma missão rotineira do 1º/7º GAV. Patrulhávamos as águas do nosso mar territorial de 200 milhas. De repente fomos tomados de preocupante surpresa. Estávamos na mais delicada das emergências já vivenciadas por tripulantes do Esquadrão. Não se tratava de falha em um, mas nos dois motores, a muitas milhas água a dentro. Para revivermos aqueles momentos, convidamo-lo a fazer uma ligeira retrospectiva. Naquela época, a jornada diária iniciava-se com a decolagem de Salvador, afastando-se 100 milhas da costa. Mantendo esse afastamento, contornava-se Fernando de Noronha, aproximava-se do Atol das Rocas, com pouso em Natal e pernoite. O vôo durava em média 6h 30min. Estávamos no dia 03 de junho daquele ano. Nosso Avião era o P-15 7009, recém-saído do Parque de São Paulo, porém ainda sem a pintura definitiva. Era um avião pintado com cromato de zinco. Se normalmente ele já impunha respeito na sua aparência normal, remendado como estava, mais parecia um paciente politraumatizado, sobrevivente de algum acidente automobilístico, daqueles que costumam ser expostos à beira das estradas, tal a feiura de pintura, toda retocada de cinza, branco e amarelo-hepatite.

A etapa seguinte seria Natal-Belém, cumprindo o mesmo perfil. A tripulação era composta de onze aeronavegantes. Digo, não onze aeronavegantes, mas onze tripulantes, porque a nossa equipe de apoio viaja conosco até a sede da missão, no caso, Belém. O avião era super-equipado. Ele fora planejado para realizar missão de longa duração. Sua autonomia nominal era de 21 horas, ou seja, 4.200 galões de gasolina 115/145, com um consumo de 200 por hora. Mas essa configuração previa um tanque no “bombay” de 700 galões. O normal eram 3.500. Pela duração da missão, o P-15 era dotado até de fogão. Como a tripulação não incluía co-



missário de bordo, o fogão se afigurava como um empecilho, um peso a mais no avião. E como sói acontecer em vôos de longa duração, o desconforto provoca reclamações diversas. Dentre elas, a unanimidade era sobre o lanche de bordo. Este quase sempre aquém do porte da missão. Certa vez, um oficial sugeriu que se houvesse voluntários, o lanche poderia ser melhorado, ou seja, comida quente ao gosto do “cliente”, se ativadas as atividades culinárias de bordo. Para que! A receptividade da idéia entre os sargentos foi maior do que se esperava. Só não eram voluntários o mecânico, o operador de rádio e radar, por impossibilidade funcional a bordo.

Cumprida a primeira etapa, pousamos em Natal, onde o oficial de operações, como sempre, compareceu com a ficha para pedido de lanche.

- O sargento vai fazer o pedido.

- Tenente, queremos: arroz cozido, bifés crus temperados, queijo em fatia, cebolas, alho, óleo, etc. Aqui está a relação.

- Era um espanto! O oficial de serviço não estava preparado para ouvir tal pedido.

- Vou ver o que se pode fazer.

No dia seguinte, lá estava o que se pediu, integralmente. Novamente afastados da costa 100 milhas, lá pelos mares do Maranhão, o mar estava super-revolto. Vento 5, como diriam os bons patrulheiros, e um céu azul até demais. Aqui e acolá alguns cúmulos quebravam a monotonia do encontro do firmamento com o mar, cuja linha do horizonte às vezes se escondia na nitidez do azul das águas com o do céu. O ZERO NOVE, sóbrio e sereno, voava a 2000 pés no altímetro, com seus possantes motores trabalhando, de certa forma, em silêncio. Sim, eles eram silenciosos mesmo. Tão silenciosos que permitiam se conversasse no tom normal.

A missão apresentava momentos de grande atividade, alternada de outros de grande monotonia. A tripulação era integrada. (Ai, que mancada! Tripulação, não! Equipagem de vôo.) Cada qual com a sua tarefa específica. Tudo começa no “briefing” sob a asa direita momentos antes de guarnecer. Ali se fazia a apresentação de cada tripulante ao comandante do avião, se declinavam as providências afetadas a cada um e se ouviam as recomendações relativas à missão. Iniciado o vôo, todos



assumiam as suas respectivas funções.

Depois de algum tempo:

- Piloto, Radar! Contato a 22 milhas, na magnética 142.

- Ciente, aproando.

- Fotógrafo, Piloto! Posicione-se à direita.

- Radar, Piloto! Confirme a distância.

- Ele está a 12 milhas, leve à direita.

- Pare! Alvo na proa!

- Avistado! Atenção para a passagem!

A passagem era realizada em vôo rasante. Tão rasante quanto possível, de modo a permitir a leitura dos dados de identificação do barco. Durante a passagem, o 2P deveria ler e anotar esses dados enquanto o fotógrafo os confirmava na fotografia. Para tal, realizam-se tantas passagens quantas necessárias.

Num dos intervalos ociosos:

- Piloto, Armamento! Podemos iniciar?

- Positivo!

Meia hora mais tarde, a cabine se impregnava daquele cheirinho de comida caseira. Aí a fome se acentuava. Uma hora da tarde:

- Piloto, Cozinha! Pode mandar?

- Manda!

Quando o ten. Adilton recebeu o seu prato, colocou-o sobre a mesa (prancheta de navegação), entre enfático e sincrético exclamou:

- É divinal!

- O que é divinal, Adilton?

- Você já imaginou? Nos aqui a 2000 pés, num ambiente onde poucos mortais estiveram! Este céu! Este mar! Este avião com seus 34 metros de envergadura, dois motores possante, com 3 500 HP cada um, hélices quadripás! Tudo isto é divino! E ainda, almoço quentinho, com este cheirinho familiar a inebriar as nossas narinas e com direito a sobremesa! É divinal ou não é?

E aí se segue o nosso almoço, com toda a tripulação satisfeita. Via-se o sorriso estampado no rosto de cada um dos que recebiam aquela alimentação com requintes caseiros e não menos o dos "Cozinheiros" que viam os frutos do seu trabalho terem a aprovação que eles gostariam tivessem.

- Cozinha, Piloto! A comida estava excelente!

Ah! Como o pessoal vibrava!

Mas afinal, o que queremos contar, um repasto em vôo ou uma odisséia no espaço?

Como dissemos, o mar era 5. O que quer dizer isto? O mar 5 é uma classificação que, segundo uma tabela, traduz que o estado do mar se assemelha a uma rebelião de presos amotinados em um presídio. Poder-se-ia dizer que o mar não está para peixe pequeno. O mar estava tão enfurecido, que os barcos pesqueiros eram captados pelo radar de forma intermitente, tal o tamanho das ondas.

A identificação compreendia, além da fotografia, a anotação do nome do barco e do porto de origem. Naquele dia, foram necessárias várias passagens pelo mesmo barco para que fossem obtidos tais dados. Olhe que o barco de pesca-padrão tem cerca de 30 pés de comprimento. Aquele momento lembrou-me a minha chegada ao 1º7º GAV, quando, certa vez, voando com o Comandante do Esquadrão, ali ao

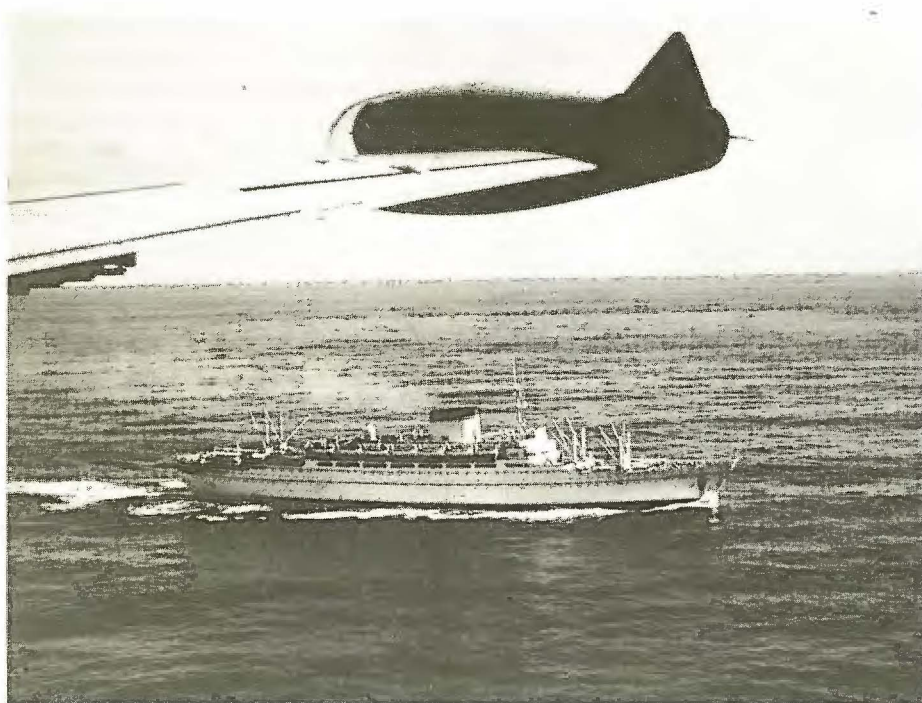
largo de Cabo Frio, olhei para o mar e fiquei confuso quanto ao que me foi ensinado sobre a classificação do mar. Parecia que estávamos voando sobre um campo nevado, tal a brancura e a quantidade de espuma na superfície do mar.

- Coronel, qual é a classificação deste mar? O ten. cel. Accioly inclinou-se, olhando o mar, respondeu-me:

- Nilson, só aprendi até 5. Este eu desconheço.

Apesar de ele não responder o que eu queria ouvir, aquilo me serviu de alerta para outros mistérios que a natureza e, em particular o mar, nos apresentaria ao longo da nossa jornada como patrulheiro das águas territoriais. Mas isso é outra história.

O nosso Comandante era o nosso guru. Além de chefe, era um profissional no termo da palavra. Conhecia o avião como poucos. O P-15 era um avião que detinha uns poucos que o dominavam. A razão era o respeito que ele impunha e a própria natureza da missão. Não era fácil para a maioria dos nossos aviadores aceitar permanecer não menos de seis horas sobre o mar, muitas vezes sem contato rádio com órgãos de controle. Pois bem, o Comandante, um profundo conhecedor da missão, oriundo que era da aviação embarcada, esmerado naquilo que se propunha a fazer, se especializou nos conhecimentos de tudo que envolvia a missão e particularmente nos do avião. Quando poucos se especializam em gráficos de performance, talvez por serem as Ordens Técnicas em inglês, Comandante e Operações se empenhavam para que os pilotos do Esquadrão conhecessem a fundo a performance do avião em qualquer configuração. Com isso, eles transmitiam confiança às equipagens de vôo e o mistério que, de certa forma envolvia a operação e o avião, aos poucos foi sendo dissipado, porque, em seu lugar, surgiu o conhecimento. Todos tinham consciência da sua parcela de responsabilidade e das limitações do equipamento. E foi graças a isso que a nossa HISTÓRIA tem hoje um



relator. (Não estranhem o “H” da história, porque é história mesmo.) Aquela era minha primeira missão como comandante do avião e a primeira como capitão.

Mas, conforme sugerimos anteriormente o clímax da missão foi em 06 de junho. Naquele dia, decolamos de Belém para mais uma etapa de reconhecimento do mar territorial na área pesqueira do norte do País.

O nosso plano de vôo previa o reconhecimento de todo o mar territorial, a partir da Ilha de Marajó até o limite das nossas águas territoriais com as da Guiana. Uma área totalmente piscosa. Camarão era o seu principal produto.

Havia pesqueiros de várias partes do mundo: Japão, Estados Unidos, Estado do Caribe e os nacionais. Nossa missão era realizada em conjunto com a marinha. Sempre uma corveta ia para a área para, se fosse o caso, apreender algum pesqueiro não autorizado. Nos contatos com os distritos navais ou com as corvetas, o papo-rádio era um pouco diferente do habitual. Era mais lento e com caracterís-

ticas próprias da linguagem naval: “Cabo-clo-Mar, aqui Olympus 09”. O AQUI era essencial. Por isso, o incorporamos ao nosso vocabulário.

O P-15 também era dotado de ANALYZER. Era um equipamento que, a qualquer momento, diagnosticava a situação dos motores. Naturalmente, os motores funcionavam como verdadeiros relógios de precisão. A temperatura da cabeça dos cilindros era mantida a 200° (exatos). Os BMEP's (Potência no eixo do motor) eram ajustados em valores iguais. Nada de tolerância. Havia também um tal MANUAL LEAN que era praticado a cada hora para manter limpas as velas dos motores.

O vôo transcorria normalmente. De repente, o sargento Bondan alertou:

- Capitão, o motor direito está trepidando. Vou checar no “analyzer”. Para tal, o mecânico abandonava o seu posto e passava por um túnel para ter acesso ao analisador dos motores.

- Piloto, Mecânico! O motor está trepidando porque o distribuidor do magneto

esquerdo está centelhando.

Estávamos a pouco mais de 200 pés de altura, posto que acabávamos de realizar uma passagem para identificação de um pesqueiro.

- Vamos regressar?

- É bom!

- Adilton, 2600 RPM, vamos subir.

Quando o Adilton levou a manete da hélice à frente, fomos surpreendidos. A hélice do outro motor ficou desgovernada. A rotação já não era mais constante. Já pensou, um motor com aquela potência, com uma hélice daquele tamanho, sem controle?

- Onde estamos?

Nossa posição era cerca de 270 milhas de Belém e umas 100 de Amapá.

Olho para o lado do Amapá, um grande cúmulo o cobria. Parecia o cogumelo que resulta da explosão de um engenho atômico.

- Para o Amapá nós não podemos ir. Vamos para Belém?

- Piloto, Rádio! posso pedir o QAM (Boletim Meteorológico) de Belém?

Era o sargento Luiz Carlos, nosso radiotelegrafista de vôo, que queria entrar com a sua parcela de contribuição.

- Negativo, não pede não. Para que ficar mais apreensivo antes da hora, se é para lá que nós vamos mesmo?

- Rádio, Piloto! Entre em contato com o Esquadrão e informe a nossa situação.

Nosso equipamento de HF era um transceptor Collins 618T que falava com o mundo.

- Piloto, Rádio! O capitão Edmilson quer um contato.

- Tática de Salvador, aqui Olympus 09! Adiante com a mensagem.

- Nilson, aqui Edmilson! Confirme como está me ouvindo.

- 5 por 5, Edmilson! Prossiga com a sua mensagem.

- Confirme sua altura, proa velocidade e as condições de vôo.

- Positivo, Edmilson! Nós estamos a 1000 pés, velocidade de 135 kilo tango, proa magnética de 170°, as condições de

vô do avião estão sob controle. O motor direito está trepidando e o esquerdo, com o controle da hélice inoperante. As condições de tempo são boas, completamente visuais.

- Positivo, Nilson! Aguarde na escuta.
- Olympus 09, aqui tática de Salvador! Passe para a frequência 13. 957.

- Ciente passando.
- Rádio, ouviu?
- Positivo, Capitão! Vou sintonizar
- Tática de Salvador, aqui Olympus 09!
- Olympus 09, Salvaero Brasília! Confirme se chamou Belém nesta frequência.

- Negativo! Fomos instruídos por Salvador para chamá-lo nesta frequência.

- Ciente! Salvador já está nesta escuta. Chame Belém nesta, agora.

- Belém! Belém! Belém, Olympus 09 câmbio! Depois de varias tentativas....

- Olympus 09! Belém não está ouvindo. Aqui é Salvaero Manaus para a ponte.

- Ok, Manaus! Informe a Belém que nós estamos a uma hora mais trinta fora, mantendo 1000 pés na proa 170 para Belém.

O ten Adilton olha o panorama e aparentando descontração:

- Nilson, veja como o mar está calmo. Dá uma amerrissagem tranqüila.

- Olympus 09, Salvaero Manaus! Confirme posição, situação e número de pessoas a bordo.

Eu não sabia que numa situação de emergência como aquela, o Salvaero não deixa passar grandes intervalos de tempo sem quebrar o silêncio rádio. No avião, a situação apresentava certa tranqüilidade. Aliás, como se dizia nos "briefings" antes da decolagem. "Aqueles que não pudessem ajudar, pelo menos, não atrapalhassem, o que já seria uma grande ajuda". Isto foi praticado integralmente.

Um motor trepidando. A hélice do outro oscilando entre 1600 e 2400 RPM. O BMEP a 60, quando o mínimo recomendado para corte do motor era 80. A tripulação mais tranqüila do que gado quando é conduzido para matadouro. Tão tranqüila que, certa feita, em outra emer-



gência, perguntei:

- Jesus, como está o seu patuá? (Jesus era o especialista em armamento que compunha a nossa equipagem.)

- Chefe, acho que já está descarregado! Cada vez que a hélice variava de rotação, o BMEP acompanhava.

O sargento Bondan, com aquela voz pausada e calma que Deus lhe deu, sugeria:

- Capitão, não embandere porque o outro motor não agüenta.

E assim prosseguimos. Ora o Edmilson chamava, ora o Salvaero Manaus, ora a descontração interna. Estávamos naquela situação do estupro inevitável.

Finalmente alcançamos terra. Ilha de Marajó. Que alívio! Parecíamos estar em casa!

- Olympus 09, Salvaero Manaus! Confirme condições.

- Estamos a 1000 pés, mantendo 140 de velocidade e dentro de 20 minutos estaremos pousando em Belém.

- Quer dizer que aparentemente a situação está sob controle e que provavelmente

pousará em Belém dentro de 20 minutos?

- Negativo. Eu não disse provavelmente, eu disse pousaremos em Belém dentro de 20 minutos.

- Belém, Olympus 09 (VHF a 1000 pés e quer falar? É querer demais!)

O tempo em Belém era bom. Estabelecido o contato-rádio com Belém em VHF, já próximos do Aeródromo, foi acionado o esquema para pouso de emergência. O nosso pouso ocorreu como prevíamos, sem anormalidade.

- No dia 11, o P-15 7004 trouxe os papas da manutenção para tornar o 7009 disponível para voo.

O cacique dos mecânicos, era o Chico Jacaré, um suboficial competente e respeitado por todos. Desceu do avião e, folgado como era, foi logo me dizendo.

- Capitão, nós vamos levar este avião para Salvador, amanhã.

No dia 12, retornamos a Salvador, no 7004. A equipe de manutenção com outra tripulação ficou em Belém para a faina de manutenção.

Trocaram o motor esquerdo e, na deco-

lagem para o vôo de experiência, perderam o direito, tendo de retornar, embandeirado, voando graças ao motor recém-instalado.

Quando chegamos a Salvador, qual não foi o nosso alento. A rota que o Edmilson havia traçado era absolutamente igual à nossa. Os mapas se sobrepunham. Sabem o que quer dizer isso? Significa dizer que, em caso de uma amerrissagem, provavelmente seríamos achados. (O avião transportava dois botes equipados para sobrevivência no mar).

Esta história só teve um final feliz porque o P-15 era um avião notável. Exigia muito da tripulação, sob pena de se

pagar caro qualquer desleixo, mas era leal com quem respeitava os seus limites. Ironicamente, o 7009 que pregou tamanho susto naquela jornada, transformou-se no monumento maior da Patrulha e orgulhosamente ostenta a sua imponência, silenciosamente, na Base Aérea de Salvador, onde, diariamente, é contemplado e, anualmente, é venerado pelos patrulheiros. Na pestana do seu trem de nariz, constam os nomes dos últimos tripulantes brasileiros a voarem aquele tipo de avião. E, como não poderia deixar de ser, é com orgulho que vejo lá escrito o nome do cap. Nilson, não como uma homenagem póstuma, mas uma homenagem a quem teve a honra de

tê-lo voado pela última vez, nos céus brasileiros.

O P-15 faz parte da história da FAB e particularmente, do 1º/7º GAV. Quem teve a glória de voá-lo certamente terá o orgulho de dizer que igual a ele, na mesma categoria, jamais houve outro avião. Por esta razão é que os seus ex-tripulantes dizem sem medo de serem felizes.

- O P-15 foi O AVIÃO DE PATRULHA!

NILSON FRANCISCO PEREIRA é

Cel. Av. R/R

Fotografia - 1º/7 GAV

Sylvio C. de Moraes

A HISTÓRIA REGISTRA



Dezembro de 1920 - almoço oferecido pelo Aero Clube Brasileiro ao Aviator- Edú Chaves, no Palace Hotel, pela realização do "Raid" Rio-Buenos Aires.

Tentaram êsse "Raid" os aviadores Virginius de Lamare, Brasileiro, e o Argentino Eduardo Hearne. Ambos desistiram, o primeiro no R. G. do Sul e o segundo em Florianópolis.

Na foto (da esquerda para a direita): Rodrigo Otávio Filho, Marchesini, Eduardo Hearne, Virginius de Lamare, Edú Chaves, Aviator Inglês Ridway, Armando Trompowsky e Luiz Guimarães.

As Salinas do Rio Grande do Norte

Fernando Hippolyto da Costa

O estado do Rio Grande do Norte é responsável por 93% de toda produção de sal no Brasil. Para conhecer esse vasto parque salineiro, a reportagem da “REVISTA AERONÁUTICA” deslocou-se à cidade de Macau, no litoral norte do referido estado, a convite do Dr. Ayrton Paulo Torres, superintendente da CIRNE - Companhia Industrial do Rio Grande do Norte.

Preliminarmente, devemos fazer algumas considerações com relação a este importante produto que é o SAL, substância essencial ao homem e indispensável a todos os tipos de vida animal.

A importância do sal é comprovada através dos registros da História da Humanidade, pois aproximadamente no ano 4.000 A.C. a salga dos alimentos já era um hábito bastante difundido no Egito.

Encontramos também na história a informação de que os gregos e romanos também utilizavam o sal como moeda, em suas transações comerciais. Assim, a palavra de origem latina SALÁRIO é derivada de SAL, pois que em sal era paga uma parte do soldo das legiões romanas.

Existe, ainda hoje, um dos principais acessos à cidade de Roma, conhecida como Via Salaria, pois era por esse caminho que chegavam as caravanas transportando sal para a então capital do Império Romano.



Coleta na salina Cirne



Vista parcial da estocagem do Sal

No final do século XIX e no início do atual, o sal, não obstante a sua utilização como condimento e produto medicinal, passou a ser também uma das matérias primas indispensáveis à indústria química. A sua importância é tão destacada que é bastante assinalar a presença do sal na composição de 104 dos 150 produtos químicos mais considerados, ou seja, o sal é uma das cinco matérias-primas básicas que condicionam quase toda a moderna indústria química, seja de forma direta ou indireta.

Em resumo, podemos citar que o sal é empregado para: a) produção de cloro, soda cáustica, ácido clorídrico e barrilha; b) produção de vidro, alumínio e plásticos; c) produção de têxteis, borracha, hidrogênio e celulose; d) composição de centenas de produtos das indústrias químicas, metalúrgica, de alimentos e outras.

As Empresas Salineiras

A reportagem da “Revista Aeronáutica” deslocou-se para a cidade de Macau, utilizando-se de uma estrada asfaltada, em regular estado de conservação, com 200 km de extensão, identificada como BR-406. O campo de pouso foi desativado há muitos anos. Nessa cidade encontra-se a sede da CIRNE.

Aliás, as empresas salineiras do Grupo CIRNE são formadas por três companhias que se dedicam à produção, à industrialização e à comercialização do sal que é obtido através da evaporação solar.

As referidas empresas estão localizadas na região norte do estado, onde as condições climáticas são tidas como excepcionais para a produção do sal.

É oportuno assinalarmos que a precipitação pluviométrica anual média é de 500 mm, concentrados em sua maior parte no período de março a maio de cada ano, enquanto que a evaporação anual média é de 2.800 mm.

No período compreendido entre junho e janeiro, o sal precipitado atinge uma espessura de cerca de 27 cm, considerando-se a razão de 1 mm por dia. São fatores ideais para a precipitação



Carregamento de barça na salina

do sal nos cristalizadores, na área referida: o solo impermeável, a alta temperatura e o regime de ventos constantes, com velocidade média de pouco mais de 13 nós.

As empresas salineiras do Grupo CIRNE, visitadas pela "Revista", foram as seguintes: 1) CIRNE - Cia. Industrial do R. G. Norte; 2) SOSAL - Salineira do Nordeste S/A; e 3) SALMAC - Comércio, Indústria, Exportação e Importação S/A.

O controle acionário dessas empresas é da Frota Oceânica Brasileira S/A. A superfície total dessas salinas atinge 9.000 hectares e as áreas de cristalização alcançam 520 hectares, possibilitando a produção de mais de 1.200.000 toneladas de sal por ano. Segundo cálculo estabelecido, em futuro próximo, a produção do sal superará a marca de 2.000.000 de toneladas, com os investimentos em obra de expansão.

O Cel. Esp. Av. Ref. José Geraldo de Souza, que já exerceu o cargo de diretor da CIRNE e que participou da equipe de reportagem da "Revista", esclareceu que a qualidade do sal é tão excelente que, além de ser comercializado em todo o território nacional é, também, exportado para diversos países, atingindo o controle de qualidade a marca excepcional de 99,9% de Cloreto de Sódio.

Além de Macau, a região salineira do Rio Grande do Norte compreende os municípios de Galinhos, Guamaré, Mossoró, Areia Branca e Grossos.

Dados da Produção

A CIRNE acha-se localizada à beira-mar, nas vizinhanças de

Macau. É produtora de sal por evaporação solar, sendo que a água salgada é bombeada diretamente do mar. A capacidade da refinaria é de 80.000 toneladas/ano e os destinos da produção são os que se seguem: a) consumo humano; b) rações animais; c) principais indústrias químicas brasileira; e d) outros usos industriais.

A SOSAL estende-se por ambas as margens do rio Mossoró, nas proximidades da cidade do mesmo nome, a qual depois da capital é a mais importante do estado do Rio Grande do Norte. É produtora de sal, por evaporação solar e a água salgada é bombeada do rio Mossoró. Está prevista a produção de 900.000 toneladas/ano com a incorporação de duas novas áreas que ampliarão a superfície atual de cristalização de 260 hectares (abrangendo as duas salinas que formam a SOSAL: Francisco Menescal e Guanabara), para 400 hectares.

Os destinos da produção são os seguintes: a) em primeiro lugar: abastecimento das grandes fábricas de cloro, soda cáustica e barrilha; b) rações animais; c) indústria alimentícia; d) consumo humano (nos países do primeiro mundo, esse consumo é calculado em 3,5 kg por habitante/ano; e e) em exportação a granel, com o objetivo de atender às indústrias químicas dos Estados Unidos e África. Convém destacar que nos Estados Unidos, o sal é aproveitado para a limpeza das estradas por ocasião das nevascas, fazendo derreter a neve.

A terceira empresa, a SALMAC, beneficia e comercializa o sal recebido da SOSAL, em suas instalações em Santos, SP e Paranaguá, PR. O sal é transportado em navios graneleiros e estocado nos armazéns da SALMAC, localizados junto à faixa portuária, tanto em Santos como em Paranaguá.

Nesses armazéns, o sal é beneficiado e acondicionado em sacos de 25 kg ou 50 kg para venda.



Embarque do sal em caminhões (transporte terrestre)



Vistas parciais da Salina, com os cristalizadores, e áreas de estocagem

A Obtenção do Sal

Vimos que as empresas salineiras produzem sal através de um processo contínuo de evaporação da água do mar. No caso especial da CIRNE, a água do mar é bombeada com cerca de 3,5% de sais totais, dos quais 3/4 são Cloreto de Sódio (popularmente conhecido como “sal de cozinha”).

Conforme esclareceu o Dr. Ayrton Paulo, utiliza-se aproximadamente 45 m³ de água do mar para cada tonelada de sal.

Após o bombeamento da água do mar, esta vai fluindo pelos diversos evaporadores e aumentando vagarosamente a sua concentração de Cloreto de Sódio até atingir 25° de densidade, quando tem início a precipitação do citado cloreto.

Atingindo o último evaporador, a salmoura já se encontra

saturada e pronta para alimentar os grandes cristalizadores onde, no período compreendido entre os meses de junho/janeiro, o sal é precipitado.

O sal é colhido mecanicamente, lavado com salmoura saturada e acumulado nas áreas de estocagem, aguardando ser comercializado.

Beneficiamento do Sal

O sal beneficiado pode ser de dois tipos:

1º) SAL MOÍDO - O sal grosso é transportado da área de estocagem para o armazém de moagem, onde é moído e iodado (cumprindo determinação do Ministério da Saúde, como uma das providências necessárias ao combate ao bócio). Em seguida, é empacotado em sacos de 1 kg, 25 kg e 50 kg.

2º) SAL REFINADO - Na refinaria, o sal grosso recebe uma segunda lavagem, é moído ainda úmido e depois, centrifugado. Ao deixar a centrífuga, o sal entra então numa coluna de secagem onde, em contato com o ar preaquecido, é seco e logo transportado para um resfriador. Em seguida é classificado através de peneiras vibratórias e iodado. O sal é embalado em sacos de 1 kg (para consumo humano), ou em sacos de 25 kg ou 50 kg (para indústria alimentícia).

Grupos de Exploração

Além do Grupo Frota Oceânica Brasileira (que controla, como vimos, três empresas: CIRNE, SOSAL e SALMAC), há outros que estão operando no Rio Grande do Norte:

- Grupo Francisco Souto - salinas em Mossoró, Macau e Guamaré.
- Grupo Francisco Catão (“Henrique Lage”) - salina em Macau.
- Grupo Hélio Ferraz (“NORSAL”) - salinas em Areia Branca.
- Grupo Osmundo Farias (“Amarra Negra”) - salina em Galinhos.
- Cooperativa de Grossos (“COOPERMIG”) - salina em Grossos.

Produção Nacional

Segundo pesquisas realizadas pelo Geólogo Júlio de Rezende Nesi, de Natal/RN, no plano nacional a produção do sal está repartida da seguinte forma:

1º) Rio Grande do Norte	93% da produção
2º) Ceará	4% da produção
3º) Rio de Janeiro	2% da produção
4º) Maranhão, Piauí e Sergipe (juntos)	1% da produção

O Brasil vem mantendo nos últimos anos, uma média de produção um pouco superior a 2% da produção mundial (os Estados Unidos estão em 1º lugar, com 19% da produção mundial, seguindo-se a China com 10%).

Ainda em consonância com a mencionada pesquisa, a produção no Brasil esteve assim constituída: 69% (sal de evaporação solar, basicamente sal marinho) e 31% (sal-gema).

Como ilustração, acrescentamos que o sal-gema ou halito, ou ainda sal de rocha, é geralmente encontrado em camadas do subsolo, a grandes profundidades. É empregado em culinária como tempero e na fabricação do Carbonato de Sódio.

Como métodos de exploração do sal-gema, são utilizadas a lavra convencional ou a dissolução subterrânea.

O Rio Grande do Norte não produz sal-gema; os estados de maior produção são: Bahia, Alagoas e Sergipe.

Setores de Consumo

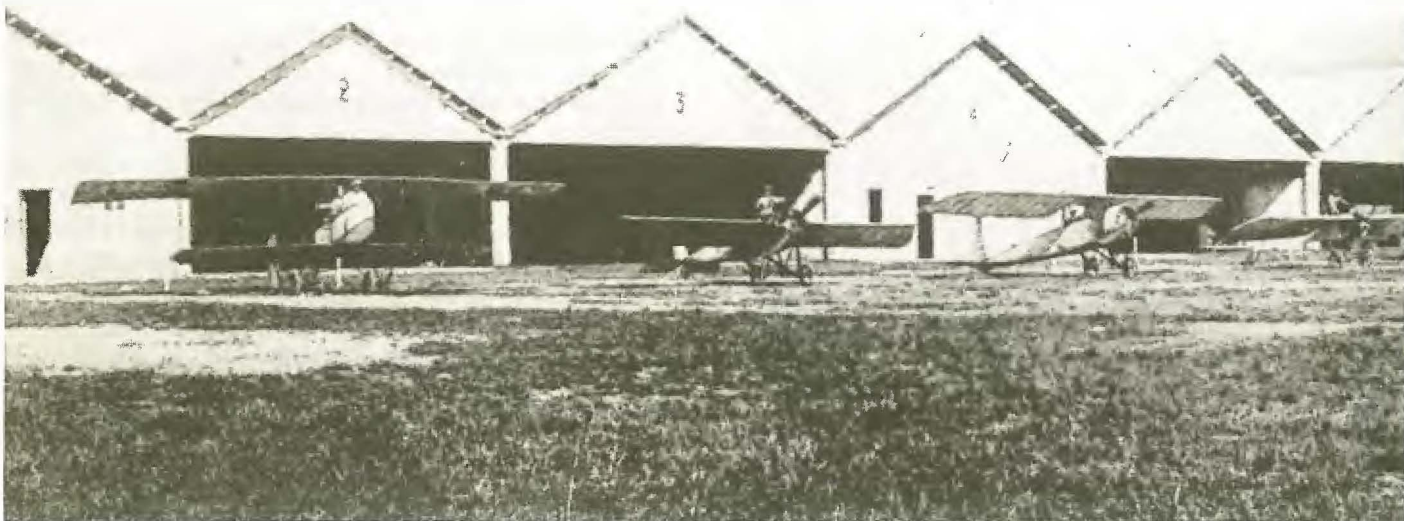
Tendo em vista estatísticas levantadas, os setores que consomem sal são os seguintes, (apresentados de forma esquemática):

Refinado (cerca de 19%)	Consumo humano
	Indústria alimentícia
	Indústria química e farmacêutica
	Recuperação de resinas
	Indústria têxtil

Indústria Química (cerca de 31%)	Soda cáustica
	Cloro
	Barrilha
	Celulose e papel
	Borracha sintética
Outros Fins (cerca de 50%)	Indústrias químicas diversas
	Pecuária
	Frigorífico
	Charqueadas
	Salgas
	Curtumes
	Prospecção de petróleo

FERNANDO HIPÓLYTO DA COSTA
é Cel. Av. RR e Sócio-Efetivo
do Instituto Histórico e Geográfico do
Rio Grande do Norte
Fotografia: - Jaecy Emerenciano Galvão
- Cia CIRNE

A HISTÓRIA REGISTRA



1919 — Os primeiros hangares da Escola de Aviação Militar

A Odisséia Aérea ao Iraque

Carlos Arlindo Rondon

*“O Brasil é um país jovem que,
por isso mesmo, ainda não tem
muita história para contar.
Mas o pior é que nem esse
pouco ele conta...”*

Taunay

A história da humanidade é a história das guerras. Infelizmente isto é uma realidade. Uma grande e incontestável realidade. Mas até quando afinal será assim?

O conflito Irã-Iraque, na metade da década de 80, prosseguia encarnizado já no seu quinto ano. Milhões de vidas humanas haviam sido ceifadas e danos materiais de vulto fustigavam ambos os lados abrangendo tanto a área militar quanto a civil. Era uma guerra de intransigências, mesclada com ódio e temperada pelo mais violento rancor religioso. Parecia que nunca iria ter fim.

Conquanto o Iraque pudesse armar-se à vontade já que possuía o aval das potências tanto ocidentais quanto orientais para a aquisição de material bélico, o regime Khomeini, o vilão da época, deveria ser boicotado e combatido com a máxima rigidez. Era a política reinante na ocasião. Até mesmo os Estados Unidos, na vigência do governo Carter, tentaram uma operação militar contra Teerã objetivando libertar reféns americanos então retidos pelo governo do Irã, mas que redundou em total fracasso e num tremendo fiasco.

Destarte o Brasil, como emergente produtor de armamentos, já vinha de há algum tempo ensaiando os primeiros passos no intrincado mercado internacional visando a colocar também os seus produtos, competindo com os clássicos e tradicionais dominadores do “métier”.

O Iraque apresentava-se então como um dos nossos principais senão o principal cliente. Há muito que cavalgava os blindados da ENGESA e inflamava os foguetes da AVIBRÁS. Para completar o tripé de apoio do sofisticado material produzido no pólo tecnológico de São José dos Campos, fazia pois mister que igualmente flanasse com aviões fabricados pela EMBRAER, o que não demorou a ocorrer. Assim, na época, como oito outras forças aéreas pertencentes a nações espalhadas por 4 continentes, veio também a eleger o nosso T-27 Tucano (E-312) como o seu avião de treinamento militar oficial.

Cumpra seja feita, de passagem, uma observação sobre a moral de se vender armamento ou equipamento militar a uma nação em estado de beligerância. Os apregoadores deste pseudo dogma são os países do primeiro mundo que monopolizam todos os mercados. Tornaram-se ricos e querem ser mais abastados ainda. Embora amantes da paz mundial e até mesmo

celestial, possuem os maiores arsenais nucleares constituídos de milhares de artefatos atômicos suficientes para destruir o Mundo não sei quantas vezes. Mas pregam a não proliferação nuclear. Para os outros. Pregam da mesma forma obstaculizar corridas armamentistas com a finalidade lógica e humanitária de fazer diminuírem conflitos, embora tenham seus orçamentos anualmente engordados com o lucro de bilhões de dólares provenientes, nada mais nada menos, da venda de armamentos! É paradoxal e é também engraçado.

A despeito do Brasil não haver firmado o Tratado de Não Proliferação Nuclear e embora já tenha toda a tecnologia, não pretende fabricar bombas atômicas nem lançá-las em quem quer que seja. É e sempre foi caracterizado como uma Nação pacifista no mais alto grau. Sua diplomacia possui a tradição respeitada e reconhecida internacionalmente de conseguir sempre resolver todas as contendas sem desferir tiros. São os reflexos inequívocos da herança política que nos legou o magnânimo José Maria da Silva Paranhos, o Barão do Rio Branco. Contudo é um País do terceiro mundo que almeja ardentemente evoluir e afirmar-se no concerto das demais nações do primeiro escalão. Necessita galgar os degraus que lhe faltam para atingir patamares mais elevados. Possuímos um parque industrial razoável e as exportações em todas as áreas vêm-nos conferindo as divisas de que tanto necessitamos. No setor específico de armamentos já dispomos de cérebros que nos conferem até uma certa - isto mesmo - tecnologia de ponta no ramo. Não é à toa que somos também exportadores e produzir material bélico é aprimorar tecnologia, é fazer ciência; como todo o produto negociável deve ser negociado e nisso não vai nenhum desdouro, nenhuma imoralidade.

O caso particular do T-27 então merece um enfoque todo especial e peculiar. Ao falar desta aeronave podemos dizer, providos de justo regozijo e compreensível orgulho, que o Tucano talvez seja o melhor avião do mundo na sua classe. Pode ser equipado com metralhadoras, foguetes ou bombas; pode ser utilizado em missões de reconhecimento armado, de apoio-aéreo-aproximado ou mesmo em operações táticas ligeiras; é uma máquina verdadeiramente extraordinária. Mas o Tucano não é uma aeronave de combate; ele é apenas um avião biposto de treinamento; um avião de treinamento militar por excelência. Em o negociando para o Oriente Médio não estaríamos fomentando guerras ou estimulando o aumento de tensões regionais. Estaríamos apenas colocando mais um dos nossos produtos no mercado, um produto eminentemente nacional, concebido nas nossas pranchetas e gerado pelos nossos engenheiros.

Para vendê-lo, entretanto, havia necessidade de ação rápida porquanto a concorrência era efetiva e não se podia perder tempo no que formular. Foi assim pensando e na observância do melhor ecletismo que resolvemos fazê-lo. Se deste modo não fosse feito, outro indubitavelmente o faria. Fizê-mo-lo pois, fazendo-o rápido, com a certeza de que se alguém o fizesse à



Roteiro seguido pelas aeronaves do Brasil ao Iraque

frente, não nos restariam opções. Passando a ser mais um a agir antes de outrem o fazer e a impedir que outro o faça, estávamos entrando naturalmente para o rol daqueles que o fazem. Esta é a lei universal da disputa e constituiu-se na grande verdade.

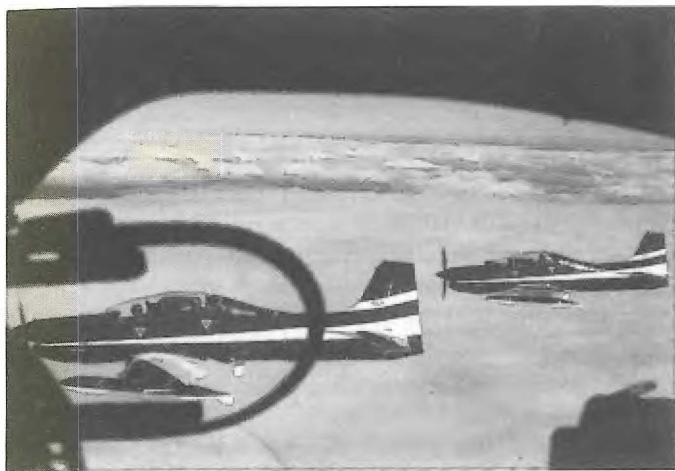
O contrato assinado previa que as dez primeiras unidades deveriam ser entregues voando no destino, o que para nós era inédito. Seria a primeira vez que a EMBRAER iria realizar uma revoada de aeronaves do Brasil à Ásia, em várias levas, o que significa cruzar quatro continentes sobrepujando um oceano, dois mares e dois desertos, porém o verdadeiro ineditismo na façanha residia mesmo no fato das aeronaves serem monomotoras, o que emprestava à tarefa um cunho de desafio e uma feição de aventura. Estipulamos logo a rota a ser seguida baseados em experiências anteriores de outras travessias e de vôos de traslado ou de demonstração que esporadicamente fazíamos pela Europa ou pela África, tanto de Bandeirante quanto de Xingu ou mesmo de Tucano. Seria São José dos Campos - Recife - Fernando de Noronha - Ilha do Sal (Cabo Verde) - Las Palmas (Canárias) - Alicante (Espanha) - Kerkira (Grécia) - Iraklion (Grécia) - Cairo e finalmente Bagdad, num total de 42 horas de vôo distribuídas por 7 dias de viagem entremeados com 4 dias de descanso. O vôo seria em formação de 3 aviões, cada um com dois pilotos, agrupados em torno de um Bandeirante que servia de avião-mãe, isto é, dava o apoio logístico e conduzia os mecânicos e os nossos pertences, já que no Tucano não dá para levar nem mesmo uma escova de dentes. Iríamos nos revezando continuamente na pilotagem dos T-27 e do Bandeirante, no decorrer de todo o trajeto, em um rodízio frenético com a implícita finalidade e a tênue esperança de diluir o cansaço, porém o máximo que se conseguia, em verdade, era apenas engambelar a fadiga.

O primeiro roteiro, São José dos Campos - Recife - Fernando de Noronha foi realizado todo no dia 1º de dezembro de 1984 e serviu para que se checassem todos os sistemas do avião, os equipamentos de navegação, a transferência de combustível, as

máscaras e o consumo de oxigênio e finalmente as condições gerais do motor, numa preparação para a travessia do Oceano que deveria acontecer no dia seguinte. Era a primeira e única oportunidade que teríamos de poder regressar ao ponto inicial a fim de sanar eventual pane. Dali para a frente a decisão firmada era seguir sempre adiante, sem tergiversações.

No segundo dia despertamos bem cedo para cumprir a grande jornada que consistia no imenso salto sobre o Atlântico. Embora na véspera já tivéssemos executado o trecho Recife - Fernando de Noronha, o que para alguns se constituía no chamado "Batismo d'Água", agora sim, iríamos efetuar a etapa crítica de toda a viagem num total de 7h 30 min de calço a calço, entre Fernando de Noronha e a Ilha do Sal, numa exígua nacele, sentados sobre um pequeno botê salva-vidas, atados a um assento ejetável, capacete pesado, máscara de oxigênio, colete inflável e segurando o manche o tempo todo, sem piloto automático, é claro. Como alimentação para essas quase oito horas de trabalho intenso, apenas o que cabia nos bolsos das pernas do macacão de vôo ou seja duas maçãs, umas quatro barras de chocolate e uma ou duas bananas; no assoalho, uma garrafa plástica de água mineral e era tudo. A missão caracterizava-se mesmo como de sacrifício. Etapa crítica não somente desta viagem mas também a maior etapa dentre todas as viagens que o Tucano consegue realizar no seu limite máximo. Após o táxi, todos os aviões já na cabeceira da pista, os "canopies" um a um alinhados, reluzentes no clarão do alvorecer insular, e eis que vem a autorização para que seja iniciada a decolagem da esquadrilha. Um forte e diferente sentimento então se apossa de todos, numa emoção invulgar e perfeitamente compreensível, dadas as peculiaridades com que se reveste esta decolagem ímpar, realmente marginal. O Bandeirante é o último a sair do chão e ascende no mesmo rumo dos T-27, estes subindo com o motor um pouco reduzido à espera dele, arrastando-se, pesadão, devido ao grande tanque interno extra envasado de combustível. Após a reunião prosseguimos num vôo de formação relaxado, mantendo-se estrito contato visual entre todos os aviões, que deverá perdurar por todo o percurso. Este longo vôo terá então como únicos espectadores serenos, como únicas testemunhas soturnas da façanha, apenas o horizonte azul infinito e o brilho refletido na gigantesca lagoa, lá em baixo.

Mas afinal como é que um Tucano consegue cumprir uma jornada assim tão longa, indo em vôo do Brasil a qualquer local do Mundo sem maiores problemas e com tão grande segurança? Bem, vamos respondendo por partes. Inicialmente, para fazer uma viagem dessas, o avião é equipado com dois tanques de combustível adicionais sub-alaes alijáveis, que lhe dobram a autonomia assegurando cerca de oito horas de vôo. Deste modo é possível cumprir a etapa Fernando de Noronha - Ilha do Sal em regime de longo alcance, voando à velocidade de cerca de 190 nós (352 km/h) e alternando Dakar no continente africano. Todavia se por qualquer motivo tiver mesmo de prosseguir para esta alternativa, no caso de mau tempo no Sal, por exemplo, o



Em algum lugar sobre o Atlântico

avião não pode sequer tentar uma descida e deverá continuar mantendo rigorosamente o nível sob pena de não conseguir alcançar o ponto alternado. São os inarredáveis percalços que às etapas críticas inexoravelmente impõem. Felizmente isto nunca aconteceu, porém em condições de vento favorável o avião deverá atingir Dakar para um *pouso direto*, no limite, sem oportunidade de nem mesmo circular. O nível de voo escolhido para a travessia é o FL 130, isto é, 13.000 pés (3.900 metros), para toda a esquadilha, porquanto esta é aproximadamente a maior altitude a que um piloto com o organismo habituado ao voo consegue se expor e resistir durante as 7h 30min do percurso sem usar o oxigênio do avião. Como o T-27 possui autonomia de combustível para cumprir o trajeto, mas não possui autonomia de oxigênio, planeja-se o voo na maior altitude em que não se faz necessária a utilização da máscara, conservando-se o precioso gás para ser usado, em eventual emergência, somente nas quatro horas finais do voo, caso seja necessário subir em busca de correntes de vento mais favoráveis, ou visando-se a um menor gasto de querosene quando se pega forte vento de proa e o consumo de combustível começa a preocupar. (A título de ilustração, já fiz uma vez, de Bandeirante, o trecho Ilha do Sal - Recife, a 14.000 pés de altitude - 4.200 metros - em voo direto de 8h 50min, *sem usar o oxigênio*, trasladando enfim, de volta para o Brasil, o PT-GKJ de que tratou o artigo "De Bandeirante do Rio à Somália", publicado no nº 188 set-out/92 da Revista Aeronáutica).

O equipamento extra de navegação utilizado para esses deslocamentos transcontinentais é o Ômega, pré instalado no Bandeirante e somente em um dos Tucanos. Trata-se de um computador que processa ondas de rádio emitidas por diversas estações especiais espalhadas pelo mundo; escolhendo as três melhores emissões no momento e, por triangulação, fornece a qualquer instante as coordenadas do local sobrevoado, velocidade do avião no solo, vento, desvios da rota, tempo, distâncias,

estimadas ao destino ou alternativas, etc., etc.; é um ótimo e imprescindível companheiro de voo e só dele vamos depender durante a travessia, nas muitas horas em que, devido à grande distância, os equipamentos convencionais de navegação ficam inoperantes por não receberem qualquer sinal rádio.

Finalmente vamos abordar o que é o mais importante nesse voo ousado qual seja o assunto segurança. O fato do avião possuir unicamente um motor não chega a preocupar "in extremis". A turbina da série PT 6 produzida pela Pratt and Whitney do Canadá e que compõe a grande maioria dos aviões fabricados pela EMBRAER é confiabilíssima; é mesmo um verdadeiro primor da engenharia mecânica. É uma delas que equipa o T-27 e nos proporciona a tão almejada e necessária tranquilidade nas várias incumbências desempenhadas. Nos meus quase onze anos de Empresa, *considerando apenas o Tucano*, tive oportunidade de fazer entregas desta aeronave no Paraguai, na Venezuela (várias), em Honduras, na França, Egito, Iraque, demonstrações no Marrocos, Congo, Camarões, Angola, Arábia Saudita, no Sri Lanka (antigo Ceilão), uma ilha a sudeste da Índia, lá no Oceano Índico - o ponto mais afastado do Planeta - aonde um T-27 jamais alcançou! E a volta ao Brasil ainda foi via Paris, só para complicar! Sempre com a PT 6. O que já voei de monomotor em rotas trans-oceânicas foi muita coisa! Para quem estava beirando os sessenta, talvez até tivesse sido recorde. Pena que os editores do Guinness, lá em Londres, não saibam disso. Mas deixa para lá.

Entretanto as restrições do avião para esse tipo de missão não se resumem somente ao fato de ser monomotor, ele também é monoalternador. E perder o alternador é tão grave quanto perder o motor, já que o avião ficará sem energia elétrica, não poderá efetuar a transferência de combustível dos tanques externos para os internos (a transferência é elétrica) e vai mergulhar no oceano numa autêntica "pane seca", paradoxalmente, com os tanques adicionais cheios de querosene! Contudo o avião não é somente monomotor e monoalternador, ele também é monobomba de transferência de combustível do tanque externo adaptado, o que significa dizer que se essa bomba falhar recairemos no caso anterior e a aeronave vai igualmente cair por falta de alimentação do motor. Como se vê, o avião monomotor é também "mono" em quase tudo e, de acordo com o que dizem trocando os pilotos de multimotores, *já decola em emergência*. Evidentemente, a possibilidade destes fatos acontecerem juntos ou isoladamente e ainda mais no meio do Atlântico é assaz remota, mas eles inegavelmente fazem parte do rol dos fatores adversos cujo somatório, num específico instante, pode dar o cunho ou o valor negativo que faz com que determinado segmento de uma viagem seja caracterizado como a *Etapa Crítica*.

Mas enfim se o avião tiver mesmo de cair no mar, a situação ainda assim não estará irremediavelmente perdida; a possibilidade de uma amerissagem forçada é nula já que os pilotos dependerão inicialmente de um exíguo bote inflável de cerca de

1,5 x 1 metro que está acondicionado sob seus assentos e cujo acesso só é praticável através do desenvolvimento do pára-quadras principal, o que também só é possível de ser obtido através da ejeção. Isto significa dizer que se o avião tiver de cair no oceano os pilotos deverão *Forçosamente se ejetar* a uma altitude de segurança, livrar-se do pára-quadras cerca de cinco metros antes de tocar a água e inflar o tal botezinho que então estará preso por uma fita aos seus coletes salva-vidas. Tudo isso, embora meio inverossímil, deverá ocorrer quase que natural e automaticamente como decorrência da ejeção comandada. O Bandeirante, em seguida, abandonando o nível, fará um vôo rasante a baixa velocidade e tentará “bombardear” os naufragos com um bote adicional, o seu próprio, este um pouquinho maior, para quatro pessoas, e é tudo o que pode fazer pois deverá retornar à altitude e prosseguir viagem imediatamente sob pena de também acabar não tendo combustível para atingir o destino e a alternativa. Os demais Tucanos componentes da esquadilha mantêm o nível e lá de cima ficam a tudo observando numa prece silenciosa. Se o Bandeirante vai conseguir acertar o alvo lançando o bote adicional razoavelmente próximo aos sobreviventes, se estes vão conseguir alcançá-lo a nado em alto mar, se vão desfruir desenvolvê-lo e nele subir e, em progressão, se enfim vão lograr ser localizados por qualquer aeronave ou finalmente ser recolhidos por algum navio... bem... respeitando a lei das probabilidades, é como costumamos dizer em gíria aeronáutica utilizando o alfabeto fonético - “Sierra Delta Sierra” (S. D. S.) - o que traduzindo em miúdos significa: “Só Deus Sabel!”. Manifestadamente isto tudo é a teoria e nunca ocorreu, mas se acontecer, esta será, em consequência, a progressão natural e exata dos fatos.

A avizinhação e pouso na Ilha do Sal pôs fim aos trabalhos desse estafante e incomum dia de viagem. Na manhã seguinte prosseguimos por mais 4h 30min sobre a água para fruirmos atingir as Canárias. A chegada à simpática e já tradicional Las Palmas proporcionar-nos-á, entre iguarias espanholas e compras de zona franca, um merecido repouso de um dia inteiro.

O quinto dia inicia-se com mais 4h em cima do mar para, depois de quase 16h de vôo integralmente sobre o Atlântico, enfim voltarmos a ver um continente, a velha e badalada Europa, através do litoral sul da Espanha. Daí seguimos costeando por mais 1h 30min e pousamos em Alicante aonde teremos mais um dia de repouso preparando-nos para a próxima e longa jornada.

O sétimo dia constitui-se no vôo sobre o Mediterrâneo, com características e duração semelhantes à travessia do Atlântico, mas com a diferença de que, quando em vez, sobrevoa-se uma ilha, o que serve para quebrar a enjoativa monotonia do céu e mar. Assim, decolamos de Alicante, passamos sobre Palma de Maiorca, sobre a Sardenha, sobre a Sicília e após quase seis horas atingimos a ilha de Kerkira (Corfu) já na Grécia, para um rápido reabastecimento; o destino final do cansativo dia, no entanto, será a ilha de Creta (Iraklion) distante ainda 2h 15min

de vôo, tudo sobre o mar.

O oitavo dia foi o da chegada ao Cairo, num prenúncio de que a missão aproximava-se do seu final. Seriam mais três horas de vôo, a maior parte sobre o Mediterrâneo, demandando a capital egípcia, penúltima escala da viagem. Fizemos um só plano de vôo em formação - Bandeirante (líder) e Tucanos - e toda a atenção a partir de agora seria pouca já que nos aproximávamos de área conflagrada. Ainda sobre o mar fomos interceptados por um caça a jato que nos observava e fez duas passagens a grande velocidade, acima e abaixo de nós. Jamais saberemos quem foi. Após quase duas horas começamos afinal a vislumbrar a tênue linha branca que assinalava a costa oeste de Alexandria. Era a África - o Continente Negro - cujo adjetivo ali contrastava com a alvura das areias do deserto egípcio. Aproximámo-nos do Cairo e recebemos instruções para contactar o Controle de Aproximação; o Bandeirante era o encarregado das comunicações para toda a esquadilha e iria propiciar um fato pitoresco, em oposição às naturais agruras da viagem, e que serviria de “pano de fundo”, para as gozações do resto do dia. Como aquela área terminal é sempre muito tumultuada devido ao grande movimento de aeronaves, só fomos atendidos depois da quarta ou quinta chamada. O controlador, em resposta, falando continuamente muito rápido e com vários aviões ao mesmo tempo bradou entre dentes num inglês provido de forte acento árabe em que o “p” é substituído pelo “b”: “Report abeam pyramids” (acuse no través das pirâmides). O co-piloto do Bandeirante, novato em operações internacionais, sem entender direito, deu o clássico “Say again” (diga novamente) que é a solicitação para que a instrução fosse dada de novo. A mesma foi repetida na confusão geral, entremeadas com mensagens para outros aviões e já com certa impaciência por parte do controlador: “Reporte abeam pyramids” disse ele outra vez. O co-piloto ainda sem entender mas agora desconfiando tratar-se de algum



Avião - Mãe
Reabastecimento em Kerkira, Grécia

fixo-rádio arriscou no meio de toda aquela balbúrdia: “Say again and *confirm the frequency*” julgando poder sintonizar a tal incompreensível estação. Ai o controlador perdeu a serenidade de vez e abandonando a fraseologia padrão redarguiu quase aos gritos: “Frequency ?!?” THE PY-RA-MI-DS!!! VERY VERY VERY OLD MONUMENTS...!!! DON’T YOU KNOW THEM?????

Esta era a minha segunda estada no Egito e como de costume aproveitei ao máximo a rara e valiosa oportunidade que a profissão nos outorga qual seja a de ver e conhecer o mundo. Quando estou no exterior desfruto todos os valiosos segundos disponíveis, partindo sempre do pré-suposto de que aquela ocasião pode ser a última e talvez não se renove jamais. Assim pensando fui logo dizendo aos companheiros ao chegarmos: “Amanhã vou ao grande mercado da cidade e ver as maravilhas do Museu do Cairo; vou ver a máscara de ouro do Tutankamom. Quem quer vir comigo?” convidei. Todavia ninguém se habilitou. Na manhã seguinte ao sair do hotel ainda me lembro quando alguém perguntou: “Escuta aqui ô meu: máscara de quem mesmo que você vai ver?”

Ao começo da noite do nono dia recebemos instruções de não mais abandonarmos o hotel pois as várias autorizações de sobrevôo estavam já processadas e deveríamos prosseguir a qualquer momento. Ficamos então na situação de “alerta no lobby”, plano de vôo preenchido, prontos para seguir destino, provavelmente na manhã do décimo dia. Porém como nessa manhã nada ocorreu, já pensávamos que a viagem ficaria para o outro dia cedo, dada a grande distância que separava o Cairo de Bagdad e ao adiantado da hora. Ao fim da tarde, entretanto, recebemos a surpreendente determinação de seguirmos imediatamente para o aeroporto?! “Não vai dar...” foi a conclusão. Mas já haviam determinado por nós: assim teria de ser feito e assim foi feito. E mais: deveríamos transladar, além dos nossos, outros dois T-27 que havíamos entregue ao governo do Egito no mês anterior, numa viagem prévia da qual também participara. Para cumprir esta nova diretriz tivemos então de nos desdobrar. Cada T-27 seguiria a partir de agora apenas com um piloto e fariamos um “grupão” de 6h 15min de vôo e com seis aviões (um Bandeirante e cinco Tucanos), na calada da noite, sobre as areias dos desertos egípcio e árabe! Como corríamos o risco de interceptação, estrito silêncio rádio deveria ser mantido e unicamente uma mensagem de posição para certa estação da Arábia Saudita poderia ser tentada durante todo o trajeto. Coisa de louco mesmo...

Foi-nos imposto um novo plano de vôo totalmente modificado visando a nos afastar ao máximo das fronteiras de Israel e da Jordânia. Assim, ao anoitecer, decolamos no rumo sul com proa de Luxor; depois do bloqueio de Luxor navegamos para leste, cruzamos o Mar Vermelho e iniciamos o longo vôo sobre a Península Arábica. Somente o Bandeirante e o meu Tucano possuíam Ômega e se algum outro se desgarrasse da esquadilha, adeus. E isto realmente viria a acontecer... com todos!

Transcorridas 5h 30min de viagem e a cerca de quarenta minutos fora, começamos enfim a receber indicações do VOR de Bagdad; estávamos chegando. Mas, “avis rara”, chovia à noite no deserto! O mau tempo e a turbulência faziam com que cerrássemos cada vez mais o vôo de formação noturno até chegarmos ao limite da segurança, porém quando a visibilidade caiu mesmo a zero a solução foi “esperrar a formatura” passando do vôo visual ao vôo por instrumentos. Os músculos retesados, a mão crispada sobre o manche, cada um então, às cegas, tomou a sua proa subindo ou descendo, de modo que nos transformamos em 6 aviões escalonados em altitude com separação de 150 metros, tudo conforme combináramos previamente em “briefing”. Deu certo! Não houve colisões! Contudo o Controle Bagdad ficou perdido e não sabia mais quem era quem nem aonde estava. Tivemos deste modo de ajudá-lo, cada qual dando a posição e dizendo a sua altitude no “pau de sebo”. Ai então, foi fácil ao radar iraquiano conduzir um a um até o solo. Chegávamos assim, sãos e salvos à Mesopotâmia.

Apesar da chuva e do adiantado da hora estávamos sendo aguardados. Fomos muito bem recebidos pela Força Aérea cuja oficialidade nos causou forte impressão. Eram todos muito enquadrados, falando inglês fluente, excelente apresentação. Conduziram-nos após a um hotel reservado a hóspedes do Governo, no centro da cidade. Durante o deslocamento foi quando enfim tomamos o primeiro contacto com a guerra; a cada 500 metros encontrávamos pontos de defesa anti-aérea super equipados com artilharia, mísseis e radar, guardados 24 horas por dia, a espreita das incursões dos “Phantoms” iranianos que freqüentemente ocorriam. Era o espelho da dura realidade do conflito. Soubemos em seguida que a nossa missão não havia ainda terminado. Deveríamos, na manhã seguinte, conduzir as aeronaves até Tikrit, uma base de formação de pilotos distante mais 50 minutos de vôo para o norte, rumo à fronteira com a Turquia. O negócio era mesmo “Pra lá de Bagdad!”.

Finalmente no décimo primeiro dia de viagem entregamos todos os Tucanos em Tikrit. Eram os primeiros da nossa pujante indústria aeronáutica recebidos pelo Iraque. Fomos em seguida convidados a um banquete oferecido pelo Comandante. O menu constituía-se de carne de carneiro cozida, uma especialidade da terra e acompanhando o hábito local deveríamos nos servir *sem talheres*. A folhas tantas, o oficial superior sentado à minha direita notou que eu não estava comendo um certo naco tido como dos mais saborosos do carneiro. Como todos já se haviam servido e as travessas encontravam-se vazias, sem titubear, retirou a tal parte com as mãos, do seu próprio prato, repousando-a sobre o meu, tudo ao melhor estilo árabe. A carne estava realmente deliciosa... Após o ágape fomos agraciados com mimos oferecidos pelo Governo em reconhecimento aos nossos feitos. Um dos companheiros recebeu um relógio tendo ao fundo a efígie de Saddam Hussein. Dissemos-lhe logo que era para que sentisse “insofreável entusiasmo” toda a vez que olhasse

as horas. Eu ganhei um jogo de caneta e lapiseira de ouro. Dei-o de presente ao meu filho quando se bacharelou em Economia, alertando-o tratar-se de peça histórica!

Regressamos todos de Bandeirante a Bagdad e naquela tarde a missão estava realmente encerrada a fim de que retornássemos para casa, em avião comercial. Todos menos eu e outro piloto. A nossa incumbência era trazer o avião-mãe de volta seguindo toda a rota ao inverso, do Iraque ao Brasil. Só chegamos afinal a São José dos Campos após mais nove dias, ao completar o vigésimo dia de viagem.

Voltei ao Iraque três meses após, conduzindo a segunda esquadrilha constituída por mais três T-27, além do Bandeirante. A rota foi praticamente a mesma e as peripécias, angústias e perigos quase semelhantes, não tivesse ocorrido um fato inusitado! Estava havendo uma contra-ofensiva do Irã e recrudesciam-se as ações bélicas na região. Depois de entregarmos os aviões outra vez em Tikrit só nos permitiram tornar a Bagdad acompanhados por um Oficial iraquiano, que veio a bordo para nos indicar “corredores aéreos mais seguros”. Chegamos bem. Mas na madrugada do dia em que deveríamos regressar ao Brasil fomos despertados por uma próxima e violenta explosão. Pulamos da cama sobressaltados e havia até quem quisesse abandonar o hotel a todo o risco. Bagdad havia sido atingida por um “Scud” iraniano e o tal petardo achou de cair bem próximo ao local onde estávamos! Passados os primeiros instantes de forte tensão e com as explicações prestadas pelos anfitriões de que se tratavam de “ações da nossa defesa anti-aérea”, tudo por fim foi retornando gradativamente à normalidade e o silêncio outra vez envolveu completamente a noite. Só na manhã seguinte é que viemos a saber, em verdade, o que realmente se passara. Isto tudo aconteceu exatamente às 2h 40min da madrugada, hora local, do dia 14 de março de 1985.

É deveras desestimulante participar de corpo presente dos perigos de um conflito como estreme expectador; o sentimento que se instala na alma, gerado pela impossibilidade de satisfazer o natural instinto de auto-defesa, traduz-se numa imensa e profunda frustração. Se melhor quisesse retratá-la, em me atrevendo a parodiar o grande Francisco Otaviano no seu conhecido “Ilusões da Vida”, até poderia abalar-me na ousadia se dissesse:

“Quem passou pela guerra em branca nuvem
e em leito suave adormeceu;
quem não sentiu o fio da espada,
quem passou pela guerra e não sofreu
foi espectro de soldado, não foi soldado;
só passou pela guerra: - não combateu!”

Houve uma terceira esquadrilha ao Iraque conduzindo as

últimas aeronaves que deveriam ser entregues voando. As demais, de um total de 134, foram montadas no Cairo através de “kits” fornecidos pela EMBRAER e trasladadas ao destino por pilotos egípcios ou iraquianos. Destas, 54 ficaram com o Egito de acordo com o previsto no contrato; eram todas, ainda, do tipo E-312. Agora sim, está vindo aí o Tucano H, o SUPER-TUCANO. Vamos ver!

Fizemos a nossa parte percorrendo a longa caminhada e entregando todos os aviões no destino, rigorosamente dentro dos prazos e sem qualquer incidente ou contratempo, tudo conforme nos fora determinado. Apesar de todas as vicissitudes, adversidades e dificuldades vencidas, cumprimos a nossa tarefa fazendo talvez até bem mais do que pudessem esperar do grupo de voo. É sempre mui gratificante poder repousar a cabeça no travesseiro sentindo autêntico pundonor profissional. Mesmo que outros desconheçam. Contudo a experiência iraquiana foi extraordinária e profícua legando reflexos positivos os mais variados, tanto no campo profissional, quanto no cultural. Sentimo-nos como que mergulhados na maravilhosa atmosfera do Conto das Mil e Uma Noites em que o ambiente era evidentemente Bagdad, a “Scheherazade” poderia ser bem representada pelas linhas graciosas da nossa aeronave, “Sinbad”, o Marujo, poderia ser encarnado pelos aeronautas brasileiros, e o Sultão... bem o Sultão estava lá. E continua lá!

A história da humanidade é a história das guerras e dos homens que as fazem. Infelizmente isto é uma realidade. Uma grande e incontestável realidade. Mas até quando afinal será assim? Sempre será assim! O sentimento de guerra é inerente ao bicho homem; é biológico, é atávico; faz parte da sua natureza intrínseca. Se analisarmos por amostragem o período que abrange o curto espaço de tempo de uma vida humana, se perguntarmos por exemplo, a quem tem hoje oitenta anos, de quantas guerras participou ou quantas guerras testemunhou, poderíamos então, a grosso modo, relacionando como refutação citar: a Guerra Sino-Japonesa, a Guerra Civil Espanhola, a Guerra da Coreia, a Guerra do Vietnã, as Guerras Árabe-Israelenses, a Guerra Irã-Iraque, a Guerra das Malvinas-Falkland, a Guerra do Golfo, e, atualmente, a Guerra na antiga Iugoslávia, além, é claro, de duas sangrentas e arrasadoras Guerras Mundiais. É muita coisa! Resta-nos, na nossa pequenez, atordoados, unicamente inquirir: entre quem será a próxima? Quando será a próxima? Aonde será a próxima?

Para satisfazer a todas estas perguntas, uma única, singela, porém extraordinariamente sábia resposta:

- “Sierra Delta Sierra” -

CARLOS ARLINDO RONDON é
Cel. Av. R/R

Programa AMX - Outra Reflexão

Aldo Alvim

É muito ilustrativo o artigo dos nossos companheiros Taveira e Alvani sobre "AMX - Uma reflexão". Tiveram o mérito de colocar no papel o que muito se diz e pouco se escreve. O problema de um avião de combate não tem relevância veicular, já que um avião pode durar décadas sendo perfeitamente operacional. O que caracteriza um avião de combate moderno é o seu armamento, aviônicos, radares e toda a parafernália eletrônica.

Os tempos dos combates aéreos singulares, à semelhança dos combates de cavaleiros medievais, é coisa do passado. Atualmente um avião intercepta o adversário a dezenas de quilômetros e, às vezes, nem sequer o vê. Isto significa que desenvolver o AMX não é tão importante quanto desenvolver seus mísseis e seus aviônicos. Cada vez mais o avião vai assumindo o papel de uma nave semelhante a um navio de guerra.

Na Primeira Guerra Mundial, os grandes heróis foram os aviadores em combates singulares, o que também se estendeu por boa parte da Segunda Guerra. Mas, no final desta última guerra, os aliados experimentaram uma nova filosofia de combate aéreo. Devido à incapacidade dos caças acompanharem os bombardeiros em longas missões, criou-se o cruzador de escolta: um avião de bombardeio, sem carga de bombas e cercado de torres de metralhadoras. O enxame de bombardeiros ia no meio desses cruzadores. Apesar do sucesso inicial, o fracasso correu mais rápido, pois os alemães abandonaram a idéia de abater os grandes aviões aliados com metralhadoras e introduziram o foguete, quase que simultaneamente com seus caças a jato.

O colapso alemão interrompeu o duelo tecnológico, que foi continuar na Guerra da Coréia. Sem levar em conta a experiência alemã, os americanos ainda usaram, por bom tempo, os caças com metralhadoras para combates aéreos. No final da Guerra da Coréia os mísseis já eram o principal armamento dos aviões, o que se confirmou em toda a guerra do Vietnã. Na Guerra do Golfo Pérsico a luta aérea dependeu de sofisticados aviônicos e computadores e o resultado foi o que todos conhecemos: a Força Aérea do Iraque foi destruída sem abater um só avião adversário.

Muitos ironizam o Iraque que foi vencido em poucas semanas. O destino do Iraque não podia ser outro, pois seu equipamento



Linha de montagem final do AMX

estava atrasado de vinte anos em relação ao equipamento americano. Situação semelhante viveu o exército polonês, por coincidência também o 6º exército do mundo, mas que se compunha de divisões de cavalaria e armamentos da Primeira Grande Guerra, sendo facilmente destruído pelos blindados e pela aviação alemã.

Num projeto mais econômico poderíamos comprar caças MIGs chineses, que nos foram oferecidos por um décimo do custo dos similares ocidentais e modernizá-los com mísseis e aviônicos sofisticados. Poderíamos, noutra opção, ressuscitar a idéia do cruzador de combate: um avião de carga, super equipado com mísseis e contra-mísseis, em quantidade para liquidar qualquer esquadrilha adversária e um sofisticado sistema de sensores impossíveis de ser operado no diminuto espaço de um caça bombardeiro.

O projeto AMX exige continuidade nas pesquisas de seus componentes aviônicos, informáticos e de armamento, pois sua substituição contínua é que garantirá a eficiência bélica da aeronave. Mas, de posse destes equipamentos de ponta tecnológica, não devemos nos limitar apenas ao AMX. Podemos vendê-los para rejuvenescer o poder bélico de qualquer outra aeronave. A vasta quantidade de aeronaves ultrapassadas belicemente, em todo o mundo, nos garantirão um mercado muito maior do que a simples venda dos mesmos em pacote no AMX. É importante considerar que muitos destes equipamentos de ponta poderão ser também vendidos como equipamentos não militares e, portanto, com uma amplitude de mercado muito maior. Entre estes equipamentos estão os de informação ótica.

Recentemente fiz uma palestra sobre Ótica Moderna no CTA, onde mostrei parte das teorias que desenvolvi em 20 anos de pesquisas. As teorias foram publicadas em artigos de várias revistas científicas. Entre suas aplicações, o satélite telescópio espião americano que magnifica 20 vezes além dos limites permitidos pela Ótica Clássica. Mas, duas horas de conferência foi pouco para transferir todos estes conhecimentos e por isto deixei xerocópias da maioria destes artigos. A decisão de usá-los é do CTA.



ALDO ALVIM é Ten. Cel. Int. R/R

Encargos do Médico de Esquadrão

Carlos Humberto Cereser

O autor, médico de Esquadrão, relata sua experiência no convívio e treinamento com os pilotos do 3º/10º GAV, sediado na Base Aérea de Santa Maria.

Salienta recomendações para uma melhor performance e desempenho da operacionalidade aérea.

Durante um ano tive um convívio diário com o 3º/10º GAV, exercendo a função de médico de Esquadrão. Participei de suas missões operacionais, assisti seus “briefings” e solidifiquei ainda mais o respeito e a admiração pelos homens que exercem a atividade-fim da Força Aérea. Essa oportunidade transformou-se também, num campo de observação onde, como médico, avaliei as reações psicológicas dos jovens pilotos, seus hábitos, suas ansiedades e suas reações antes, durante e após o voo. Desse convívio sai mais experiente e com a certeza de que o indivíduo que revela predisposição inata para ser um bom piloto é o que necessita de mais freio e disciplina, e aquele que conhece seus defeitos viverá mais tempo do que aquele que pensa que não os tem.

Todo mundo sabe, a fase mais perigosa de um piloto vem após o solo; quando atinge mil ou duas mil horas de voo; quando cheio de confiança em si, eufórico, manifesta um certo desprezo pelas regras de segurança.

Em aviação não há pausas, e um piloto progride ou regride. As tragédias de voo se produzem em situações inesperadas.

Dos acidentes tiram-se os ensinamentos ou as lições para melhor preveni-lo no futuro. Existem pessoas azaradas, que parecem atrair os acidentes, como as flores atraem as abelhas; são pessoas emocionalmente perturbadas, isto é, vítimas de conflitos emocionais conscientes ou inconscientes e que sentem-se inseguras de um modo ou de outro.

Alguns pilotos profissionais cedo esquecem as lições e recomendações dos seus experimentados instrutores. As regras que aprendem na instrução devem formar um hábito ou uma doutrina de segurança na sua vida, após o solo. Cientes de que na aviação não há mais mistérios para eles, alheios aos avisos que seus cinco sentidos estão lhe dando, continuam “os tais” até que alguma coisa acontece, para despertá-los para a realidade ou adormecê-los para sempre.

Objetivo da seleção de pilotos está em selecionar indivíduos que aprendam com facilidade e que requeiram o mínimo de tempo dos instrutores e representem o mínimo de risco para si e os outros.

Os livros de aviação salientam que bons pilotos são aqueles que estão sempre aperfeiçoando seus conhecimentos. Nem sempre o melhor piloto do ar é o mais afoito: o melhor parece ser o que teve suas dificuldades, mas que no fim reconheceu suas

falhas e, por sua habilidade e persistência, conseguiu evitar a repetição.

Uma falha na cadeia intelectual - atenção, concentração, memória, associação e julgamento - ocasiona a maioria dos acidentes fatais em aviação. O avião não cai, o piloto é que o derruba...

A emoção provoca o acidente e o acidente provoca a emoção.

Todo piloto em voo deve estar sempre alerta. Não há um momento para distração; alguém tem que ter o domínio em todos os momentos, do contrário, o avião é que domina.

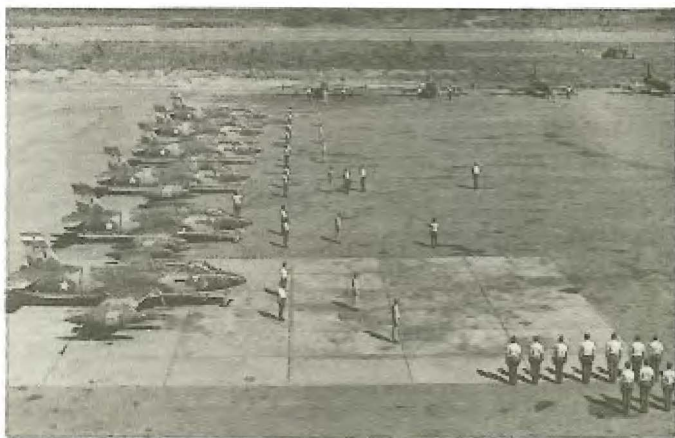
Um piloto equilibrado tem capacidade para analisar tudo o que faz. Um piloto nunca deve esquecer as regras de segurança que seu instrutor lhe incutiu no espírito e deve recordá-las como se fosse uma oração quotidiana: “Voe o avião não deixe que ele voe você.”

Nunca despreze aquilo que aprendeu.

Nada que se aprende é perfeito, principalmente uma lição sobre vícios adquiridos ou faltas básicas. Não adquirir hábitos em voo. Ler, estar em dia com os assuntos de aviação, conversar com pilotos mais esclarecidos e mais experimentados. Manter uma mentalidade sempre pronta a aceitar novas idéias. Nunca voar um avião novo sem estar bem familiarizado.

Não reportar condições de voo “visual”, se realmente não tiver amplo domínio visual da região. A pressa de chegar ou o “esporte” de passar à frente de outros aviões nas aproximações, pode redundar em acidentes funestos. Se você é dado a “ciscar”, melhor caminho é abandonar o voo. Não ignorar nunca as noções de primeiros socorros, sobretudo o que não se deve fazer em socorros de emergência. Não tomar remédios que não tenham sido receitados por médicos.

Evitar, como medida salutar, os aborrecimentos ou as discussões áridas sem finalidades construtivas. Ser otimista, se quiser poupar os nervos e o coração. Não levar para o voo seus problemas domésticos, particulares ou outros que possam inter-



ferir em sua atenção e concentração nos pousos e decolagens.

Procurar controlar ao máximo sua vida afetiva.

Não há profissão que exija maior disciplina dos seus homens do que a aviação.

Opiloto deve estar perfeitamente inteirado da sua capacidade técnico-profissional. A confiança é uma coisa maravilhosa e todos devem possuí-la.

Dúvida confiante não quer dizer que o piloto deva voar constantemente com medo da sua própria sombra. Significa que ele deve experimentar o seu avião, antes de iniciar uma viagem; verificar se todos os serviços mecânicos foram executados convenientemente, se as revisões de rotina estão em dia; se os tanques estão com a quantidade certa de combustível. Deve fazer o plano de vôo e conhecer as condições meterológicas da rota.

Dúvida confiante significa bom senso. Em um vôo normal todos os pilotos são relativamente iguais; mas, um bom piloto se define nas emergências, quando são exigidos com rapidez, conhecimentos e reações acima da sua atuação de rotina.

Dizia Tolstoi: "Cada homem carrega consigo as sementes de todas as qualidades humanas. Uma das mais espalhadas supertições é que cada homem tem suas próprias qualidades

definidas; que é bom, cruel, sensato, estúpido, enérgico, apático. Os homens não são assim, eles são como rios. A água é a mesma em cada um e igual em todos; cada rio tem um ponto mais estreito, é mais rápido noutro; aqui é mais lento; lá é mais longo; as suas águas são às vezes claras; às vezes turvas; às vezes frias, às vezes quentes. Acontece o mesmo com os homens: cada um tem dentro de si os elementos de todas as qualidades humanas, e, às vezes, uma se manifesta predominando; outras vezes, uma outra característica se evidencia e o homem torna-se, então, diferente, mas continua o mesmo homem".

Tudo o que foi exposto acima representa uma coletânea de notas baseadas na experiência de muitos anos e em milhares de horas de vôo de instrutores, nacionais e estrangeiros, de veteranos pilotos, de médicos de aviação e de minhas próprias observações.

Se o leitor é um novato nas coisas do ar, muito encontrará aqui de útil para a sua carreira. Se é um piloto bastante voado, estou certo de que há aqui muito no que meditar.

CARLOS HUMBERTO CERESER

é Maj. Med. Aer., Cardiologista e

Chefe da Subdivisão de Clínicas Médicas do HACO.

A HISTÓRIA REGISTRA



23 Julho de 1934 — Inauguração da Linha Porto Alegre — Uruguiana — Ten. Av. Rozemiro Leal Menezes Filho e Ten. Av. Levy Castro Abreu

Lygia Pape e o livro da criação

Maria Clara Amado Martins

A história da Arte no Brasil é pontuada por movimentos em grupo que, através de seu surgimento, provocaram rupturas na própria evolução da arte. Aqui serão destacados três movimentos de grande relevância cuja trajetória levará ao cerne deste trabalho: a artista Lygia Pape e sua obra o "Livro da Criação".

Vale ressaltar, porém, que a existência destes movimentos não exige o aparecimento de artistas talentosos que trabalharam à margem destes acontecimentos não por isso, menos importantes.

O "Modernismo", o primeiro movimento destacado, é deflagrado a partir da "Semana de Arte" de 1922, fazendo emergir artistas como Tarsila do Amaral, Anita Malfati, Vitor Brecheret, Di Cavalcante e posteriormente Portinari, entre outros. Estes artistas romperam violentamente com a tradição acadêmica que ainda vigorava, ou seja, com os resquícios da arte trazida ao Brasil, quando ainda Império.

Respaldados por esta vanguarda modernista, alguns artistas no Rio de Janeiro, entre os anos 30 e 40, constituem o "Núcleo Bernadelli". Considerando, porém, que, apesar da "Revolução Modernista", o ensino de arte na Escola de Belas Artes ainda estava em descompasso com a contemporaneidade internacional, estes novos artistas lutam pela sua reforma. Destacam-se neste grupo Milton Dacosta, José Pancetti e Tenreiro.

Como terceiro e último movimento, surge o "Concretismo", entre os anos 50 e 60, que se dividiu especialmente em dois grupos. O grupo de São Paulo, os "concretos", e o grupo do Rio, os "neoconcretos". Esta nova geração rompe com o ciclo figurativo, que predominou nas gerações anteriores, e parte para o abstracionismo geométrico.

A racionalidade geométrica era comum aos grupos do Rio e São Paulo. A diferença básica é que os primeiros trabalharam em um campo plástico onde privilegiaram a experimentação, ao contrário do segundo.

A artista plástica Lygia Pape, do grupo do Rio, pertenceu, com os artistas Amílcar de Castro, Franz Weissmann, Reynaldo



Lygia Pape

Jardim, Hélio Oiticica, Lygia Clark, Theon Spanudis, Ferreira Gullar, entre outros, ao movimento neoconcreto, assumido "oficialmente" em 1959, através do manifesto neoconcreto. Este momento deixou como legado uma das mais importantes heranças da arte moderna brasileira.

Já naquele período, seus trabalhos vão estar pontuados por uma característica, que os tem acompanhado até hoje, que é a presença constante de um "sentido de transgressão e quebra de categorias artísticas".

Assim, a qualidade de seu acervo, aliada à relevância no capítulo cultural nacional, justifica a retomada, neste artigo, da análise de uma de suas obras daquele período, conhecida como o "Livro da Criação".

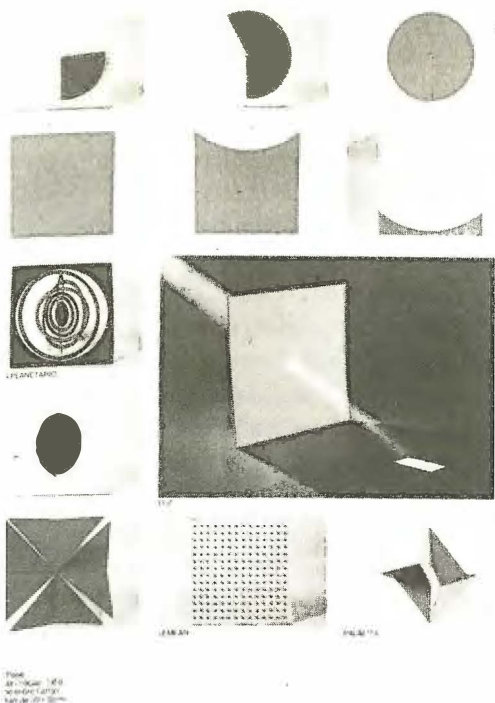
O livro, criado em 1959, é feito com guache sobre papel cartão e é constituído de unidades (páginas) na dimensão de 30 cm x 30 cm, com formas e cores que se projetam do plano para o espaço real, à medida que têm sua leitura realizada. Ou seja, as unidades nascem estruturas - esculturas em papel - que vão sendo desdobradas pelo espectador e que vão contar a história da criação do mundo. As formas

do livro são todas trabalhadas a partir do próprio papel.

A história se inicia contando que "no começo era tudo água, depois as águas foram baixando e baixaram... o homem começou a marcar o tempo, descobriu o fogo..." e outras situações vão sendo descritas passando pela invenção da roda, pela descoberta do sol como centro do sistema planetário, narrando a evolução do homem e seu envolvimento no mundo, a partir das descobertas. A cada situação criada, está associada uma imagem plástica a ser construída.

Na ilustração, aparecem algumas dessas unidades/páginas que são o "tempo", a "água", o "sistema planetário", a "terra", o "fogo", a "luz", o "semear" e ainda a representação armada de uma "palafita".

O livro de Lygia Pape vai representar a realização de um trabalho em uma linguagem não verbal, efetuando uma narrativa verbal. Com isto, a artista estará desafiando mais uma vez, através da experimentação, as categorias tradicionais das Belas Artes. É um livro sem palavras, onde o leitor ao armar o material, se depara com palavras outras, um novo



momentos que ela define como de maior vitalidade. A medida que o leitor abre as estruturas, é criada uma idéia de “parir”, ou seja, ele desencadeia uma leitura própria, a partir de suas vivências pessoais.

Ao armar o livro, o leitor atua diretamente na definição desta forma e, ao mesmo tempo, define um número infinito de significações que estavam relacionadas à leitura pessoal.

Neste caso, as formas armadas vão servir de simbologia para várias outras “estórias”. José Guilherme Merquior vai falar deste momento de descoberta, como “um lado delicioso - com aparência de um jogo de armar”, que é uma referência ao aspecto lúdico do trabalho.

Se esse “jogo de armar” necessita de nossa intervenção para existir e ter contada sua estória, é mister que nos consideremos seus autores também. Trata-se de uma parceria.

Antes de se revelar da superfície para o espaço real, a unidade “ganha sentido dentro de nós” e este sentido pode não ser a criação daquele mundo, mas sim, do nosso mundo.

A nossa vivência pessoal vai definir também o seu tempo-espaço, na mudança da página. E nesse “virar de página”, quantas outras estórias estarão sendo contadas? Merquior ainda diria que “é pessoal,

é indizível, história única para cada um - um quase misticismo”.

Para descrever melhor esta possibilidade de criarmos a nossa estória pessoal, encontramos afinidade na leitura de um trecho de Gaston Bachelard (filósofo) na “Poética do espaço” e que enfatiza esta relação do leitor com a obra.

“Na leitura revivemos nossas tentações de ser poeta. Todo leitor um pouco apaixonado pela leitura, alimenta e recalca pela leitura um desejo de ser escritor. Quando a página lida é demasiadamente bela, a modéstia recalca esse desejo. Mas ele renasce. Seja como for, todo leitor que relê uma obra que ama sabe que as páginas amadas lhe dizem respeito”.

A vivência do leitor com a obra é criada sob este aspecto. Ele se identifica como autor em uma obra que lhe é simpática, onde ele vai estabelecer uma relação de afeto. O leitor por isso seria um “fantasma do escritor”, já que ele vai sair de uma relação só contemplativa para uma relação ativa.

O “Livro da Criação” vai ser a afirmação de todas estas questões. O que quer que narre, vai pertencer a quem o lê. A condição para sua existência é que seja lido, que seja recriado mentalmente e que, enquanto obra de arte, se sobreponha à própria criação do mundo.

O interesse que esta obra de Lygia ainda suscita, nos dias de hoje, é a confirmação de sua contemporaneidade. Esta afirmação é ratificada pelo fato de que está em exposição desde abril em Washington, no “National Museum of Women in Arts”, e em julho estará na “Fundação Gulbenkian”, em Portugal, como registra o Jornal “O Globo” em matéria no 2º caderno, em 03/05/93.

O fato de o “Livro da Criação” ultrapassar fronteiras, passadas três décadas, encerra uma questão maior que é a sua “atemporalidade”, característica das grandes obras de arte.



MARIA CLARA AMADO MARTINS
é Arquiteta, Artista Plástica e
Mestranda em História da Arte da UFRJ

vocabulário de formas e cores que contam histórias. Esta característica de rompimento das categorias, que vai ser estabelecida pelos neoconcretos, é uma constante em Lygia. Já vimos esta tendência nos balés, nos tecelares e em outras obras da artista.

Além desta questão, a artista instaura um tipo de abordagem especial na obra de arte, que vai ser a descoberta da história pelo manuseio das “páginas” e montagem das “formas”. O espectador, que a partir de agora chamaremos de leitor, é parte integrante da obra. É intenção da artista querer que isso aconteça, que ele participe e atue sobre ela. Com isso, a distância vida obra é redefinida e o leitor pode descobrir novas possibilidades de visão.

Isso significa dizer que há um espaço e que este espaço pode ser também abordado, para que a forma plástica se desenvolva e se mostre também como visualidade, além da verbalização que contém. Há também, na obra, o sentido da contemplação.

Um outro aspecto a ser abordado é o caráter vivencial que a obra possui. No livro estava escrito uma história pessoal da artista: a criação do mundo, a partir de

O Pouso Noturno a Bordo do A-11

Manuel Bezerra Barreto Reale



São dezoito horas. Lá fora, o mar, com vagas, faz a belonave subir e descer num ritmo embalador.

A escuridão celeste impera e atemoriza.

O vento a bater no costado do navio, em dueto com as vagas do mar, faz com que cânticos guerreiros sejam ouvidos.

No convés aberto, as aeronaves P-16 se preparam para aos céus ascenderem, desafiando a natureza.

As luzes de sinalização são testadas, o oficial sinalizador de pouso checa suas comunicações e as luzes do aparelho auxiliar de pouso.

A movimentação é intensa: homens gritando, tratores rosnando pra lá e pra cá. O navio, mais uma noite, prepara-se para lançar aos céus seus tentáculos aéreos.

Abaixo do convés, os Cardeais, no seu ninho, que às escuras simula o ambiente externo, são alertados para a atenção que deve ser tomada no vôo notívago, sem horizonte terrestre.

A expectativa é geral e paira no ar. Os neófitos, com seus corações saltitantes, esperam ansiosos o chamado, pelo

alto-faltante, para guarnecerem suas aeronaves.

Realmente, são momentos de grande excitação.

Uma voz ecoa: - Guarnecer aeronaves!

Este aviso soa como uma besta medieval, que a todos impulsiona em uma frenética preparação de seus equipamentos de vôo e de suas máquinas, fazendo-as uivar ao vento, que estão prontas a decolarem.

A primeira, pela catapulta é impulsionada ao ar.

A segunda, em decolagem livre, varre o convôo com seu grito de guerra e se confunde com céu e mar.

De repente me vejo no vácuo. Olho derredor e a escuridão é total. Na mente em flashes: ordens, cheques e atitudes de vôo. Tudo faz minha mente evolucionar.

O treinamento anterior criou reflexos e, como autômato, os utilizo durante o vôo.

Na realização do tráfego e na preparação para o pouso, a sensação sentida é de ser pequeno e grande, impotente e poderoso.





so ao mesmo tempo, envolvido naquela imensidão do universo, onde o mar e o céu se fundem num só envoltório.

Quão pequeno se torna o "A-11". Só o vejo, através de uma tênue luz vermelha que, com a aproximação, se vai transformando num contorno de uma pequena pista de pouso flutuante.

Esta distância... e este tempo... que me separam do enganchamento no NAeL são acelerados; e como num passe de mágica, ouço a ordem:

- Recolher gancho! Dobrar asas!
Pousei...
Venci...
O Cardeal está livre.

Manuel Bezerra Barreto Reale
é Ten. Cel. Av.
CMT DO 1º GAE
Fotografia: 1º GAE
Sylvio C. de Moraes



Aeronave P16 posicionada para Catapultagem



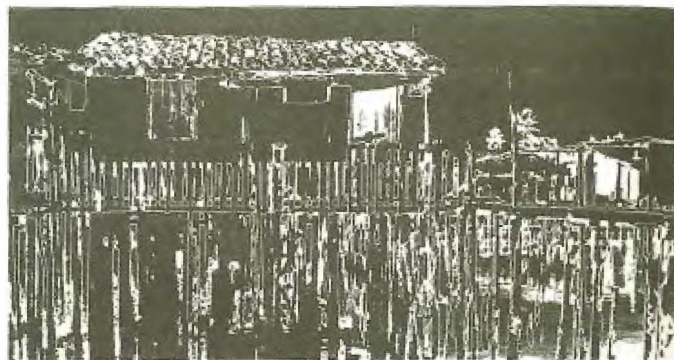
A cólera é uma doença exclusiva do ser humano, que acomete o intestino de forma aguda. Causada por uma bactéria, o vibrião colérico, a enfermidade pode apresentar-se de forma benigna, apenas com diarreia pouco intensa, ou mesmo sem desconforto intestinal (casos assintomáticos). Entretanto, existe uma forma maligna, na qual o quadro é grave, com intensa diarreia e vômitos, levando à desidratação importante. Nesta situação, o tratamento médico é imperioso, pois a mortalidade chega a 50% dos casos e pode ocorrer em poucas horas. Não obstante, quando o tratamento é instituído sem demora, através da reposição de água e sais minerais perdidos, a letalidade reduz-se a menos de 1%.

Conhecida desde a antiguidade, a cólera celebrou-se devido a extensas epidemias que causaram muitos milhares de óbitos. A disseminação da doença deu-se através dos deslocamentos populacionais, como o dos povos migrantes, dos peregrinos, e dos exércitos em guerra, que transitavam por áreas contaminadas. Atualmente, ocorre a sétima pandemia (extensa epidemia), que se iniciou em 1961, a partir de um foco endêmico na Indonésia, e se propagou pela Ásia, áreas da Europa e África, causando alguns casos isolados na América do Norte. Esta pandemia chegou à América do Sul através da eclosão da epidemia de cólera no Peru, em 1991, daí propagando-se para outros países do continente. A cólera chegou ao Brasil pela Amazônia, entre abril e dezembro de 1991, e atingiu Belém do Pará. Daí, a doença se propagou para o Nordeste, sendo favorecida pelo período de grandes chuvas. O Rio de Janeiro foi o primeiro estado da região Sudeste a assinalar casos de cólera.

A cólera transmite-se, basicamente, pela ingestão de água contaminada com as fezes ou vômitos de pessoas doentes, bem como de alimentos que tenham sido banhados com água contaminada ou dela sejam provenientes: pescado e frutos do mar. Assim, observa-se a imensa importância da existência de água limpa e esgoto encanados - o saneamento básico. As graves deficiências nesse setor, com total falta de estrutura nas pequenas cidades do meio rural, bem como na periferia e nas extensas áreas de favela das grandes cidades, tornam o problema preocupante, especialmente quanto à erradicação da enfermidade.

A doença se manifesta como diarreia de gravidade variável. Nas formas leves, o quadro é discreto, podendo ser confundido com gastroenterites e intoxicações alimentares, relativamente frequentes em nosso meio. Entretanto, nas formas mais severas a diarreia é muito intensa (vários litros por dia), eliminando líquido espumoso claro (semelhante a "água de arroz"), de aparecimento súbito (em média 3 a 5 dias após a infecção), e que não se acompanha de febre. Esta evolução permite o diagnóstico, que pode ser confirmado por meio da detecção do vibrião colérico nas fezes.

O tratamento é realizado, basicamente, pela reposição de água e sais minerais perdidos, através da reidratação oral, com o soro fornecido pela CEME, produtos vendidos em farmácias ou com o soro caseiro, de fácil confecção: uma colher de chá de sal e duas colheres de sopa de açúcar dissolvidas em um litro de



Palafitas - a falta de saneamento básico é o meio ambiente ideal para a proliferação da cólera

água fervida. A reposição destes líquidos deve ser abundante, na mesma intensidade do volume perdido, e, se possível, complementada com alimentos ricos em potássio, como banana, água de coco, suco de limão, etc. Casos de intensa desidratação, como nas diarreias mais severas, particularmente nas crianças e pessoas idosas (grupos mais sensíveis à desidratação), merecem avaliação médica, podendo ser necessária a reidratação venosa e o uso de outras medicações.

Como prevenir-se contra a cólera? Algumas medidas simples podem ser tomadas para evitar a doença:

- a água usada para beber, cozinhar e para a higiene pessoal, deve ser quimicamente tratada (clorada) ou fervida;
- pescados e frutos do mar não devem ser ingeridos crus, somente cozidos, e evitados, quando de procedência duvidosa;
- verduras e legumes devem ser cozidos ou lavados cuidadosamente e imersos em água com uma solução de hipoclorito de sódio (água sanitária), na proporção de 5 gotas por litro de água, por cerca de uma hora;
- frutas devem ser consumidas sem a casca ou serem cuidadosamente lavadas com escova;
- refrescos, sucos, sorvetes e picolés, preparados em condições de higiene precária, não devem ser consumidos, dando-se preferência a produtos industrializados;
- pessoas que manipulam ou confeccionam alimentos devem ter especial cuidado com a higiene pessoal, sempre lavando as mãos após ir ao banheiro.

Não obstante estes cuidados de caráter individual, somente com medidas de saúde pública, realizada pelo governo federal e estadual, como a intensificação do saneamento básico - fornecimento de água adequadamente tratada e construção de rede de esgoto - e o apoio de campanhas de educação médico-sanitária, a cólera poderá ser erradicada do nosso país.

ANTONIO MACEDO D'ACRI é
1º Ten Med R2 e pós-graduado em
Dermatologia - UNIRio

A "ENCANTADA" — um recanto de meditação e descanso

Sandra Mara Gulho Chernicharo
Helena Niemeyer Teixeira

Era assim que a definia o proprietário Alberto Santos Dumont, idealizador do projeto de construção da casa, juntamente com o engenheiro Eduardo Pederneiras.

Quando Santos Dumont escreve em carta ao seu amigo Virgínius Delamare, em abril de 1918, que adquirira um terreno em Petrópolis e nele pretendia construir um "cottage", o grande inventor já tinha em mente a "Encantada".

Nenhuma outra pessoa se interessaria por tal terreno, tão íngreme e aparentemente inaproveitável, mas ele, homem arrojado, de concepções inventivas, imaginou ali um chalé europeu engravado nos montes, como se estivesse percorrendo as elevações suíças ou francesas.

A "Encantada" foi construída da maneira que ele sonhou. Parecia uma casa de contos de fadas.

Era cercada de touceiras de bambu, árvores, flores e passarinhos. O estilo da construção, seus detalhes, as paredes, as cores, os móveis e objetos, tudo foi concebido, fabricado e arrumado por Santos Dumont, e denota que essa casa lhe serviu quase que de refúgio, onde pôde libertar sua inesgotável criação.

Nesta casa viveu doze anos; viajou muito, mas sempre teve como base a sua "Encantada".

Em 23 de julho de 1932, Santos Dumont vem a falecer, em São Paulo. A "Encantada" permanece fechada, triste e visitada por alguns parentes do inventor, para fins de espólio.

Em 6 de novembro de 1936, lavra-se, em cartório no quarto ofício de Petrópolis, uma escritura de doação da casa ao Município.

A Prefeitura Municipal de Petrópolis recebe um patrimônio inestimável, sob condição de dignificá-lo e à memória de seu construtor e proprietário.

Inicialmente instala-se uma escola no local, no entanto a "Encantada" não se presta para esse fim.

Em 25 de setembro de 1956, o Prefeito de Petrópolis, Dr. Flávio Castrioto de Figueiredo e Mello, através do decreto número 350, cria o "Museu Santos Dumont". No corpo desse decreto designa para organizar, dirigir e elaborar o regulamento do Museu, o Brig. Godofredo Vidal.

Face a carência de recursos financeiros por que passava a Municipalidade, sem verbas específicas e sem conservação, em 1960 foi o museu fechado para obras.

Permanece alguns anos fechado quando, por fim, o Prefeito Dr. Paulo Monteiro Gratacós resolve restaurá-lo e reabri-lo para visitação pública em 19 de outubro de 1968.

Desde essa época o Museu vem funcionando como órgão da Secretaria de Cultura e recebe uma média de mais de 3.000 visitantes mensais.

Mais de 20 anos são passados, quando em 1991, o Ministério da Aeronáutica, no ano do seu cinquentenário, estabelece um convênio com a Prefeitura de Petrópolis (Prefeito Paulo



Gratacós), para restaurar e revitalizar o Museu Santos Dumont, utilizando os recursos financeiros através do Banco Real S/A., que dá um excelente exemplo de incentivo à cultura.

Na verdade foram assinados dois convênios, um entre o Banco Real e o Ministério que tem validade de cinco anos, prorrogáveis, e outro entre o Ministério da Aeronáutica e a Prefeitura de Petrópolis que tem vigência ilimitada no tempo, pois seu objetivo é o de perpetuar a obra de Santos Dumont. Além disso, o convênio entre o Ministério, Prefeitura e Banco Real abriu a possibilidade de estudos para a implantação do Centro Cultural Santos Dumont, nas proximidades da casa.

O coordenador do projeto foi o Cel. Av. Alberto Siaudzionis, assessor do Presidente da Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica, e a equipe técnica, composta de integrantes do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER -, museóloga Sandra Mara G. Chernicharo e historiadora Helena Niemeyer Teixeira, técnicos do Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural - IBPC -, arquiteto Maximino Soutelinho da Costa, e uma comissão formada por membros da Prefeitura de Petrópolis, através da Secretaria de Cultura, Secretaria de Obras, Secretaria de Turismo, etc.

Os objetivos do projeto de restauração foram a revitalização do Museu Santos Dumont, a recuperação do imóvel, bastante danificado, e principalmente o resgate de todas as características e funções originais da casa, de acordo com o modo pelo qual o seu proprietário a utilizava e com o que representava para ele.

A Casa:

“Sendo atraentemente caseiro”, diz Joaquim Elói, “Santos Dumont dispôs tudo dentro do Chalé, de forma prática, com inovações próprias de seu gênio inventivo.”

Mas esse espírito prático era às vezes desmentido pela insuperável superstição que acompanhava o inventor. Esse detalhe era observado na escada externa que leva à pequena varanda de entrada. Os degraus construídos em forma de raquete estão dispostos de maneira que forcem as pessoas a iniciarem a subida com o pé direito. No interior há uma escada semelhante que conduz ao quarto de Santos Dumont, mas só que no sentido inverso, isto é, o degrau inicia-se de cima para baixo, forçando as pessoas a começarem a descida com o pé esquerdo.

A casa é em grande parte construída de madeira. Possui três pavimentos, sendo o primeiro, uma oficina-laboratório, o segundo, local de moradia e o terceiro, uma espécie de água-furtada (sótão).

O local de moradia se resume a uma sala de estar e biblioteca, com o mobiliário fixo nas paredes (estantes para livros e mesa), cadeiras soltas e uma lareira.

Num segundo plano, uma espécie de jirau, que era seu quarto, mas que durante o dia servia também de escritório, pois a cama é formada por um móvel esquinado, sob o qual existem várias gavetas onde eram guardados seus pertences. A caseira só fazia acrescentar um colchão de algodão, retirado de manhã, para que não houvesse aspecto de quarto. No canto direito do jirau, uma porta que conduz ao terraço e, ao lado desta, um armário fechado por cortinas para seus ternos, com uma prateleira para os sapatos.

No mesmo andar do jirau, está o banheiro, em louça importada e um chuveiro idealizado por Santos Dumont com aquecimento a álcool; o chuveiro constitui-se de um balde



comum perfurado, dividido ao meio. De um lado a água entra fria e de outro entra quente. Puxando-se correntes, a água se mistura caindo morna.

No terraço fez instalar no alto da cobertura, toda em flandres legítima, um observatório astronômico, cujo acesso era feito através de uma escada de degraus soltos, onde costumava passar longas horas perscrutando o céu.

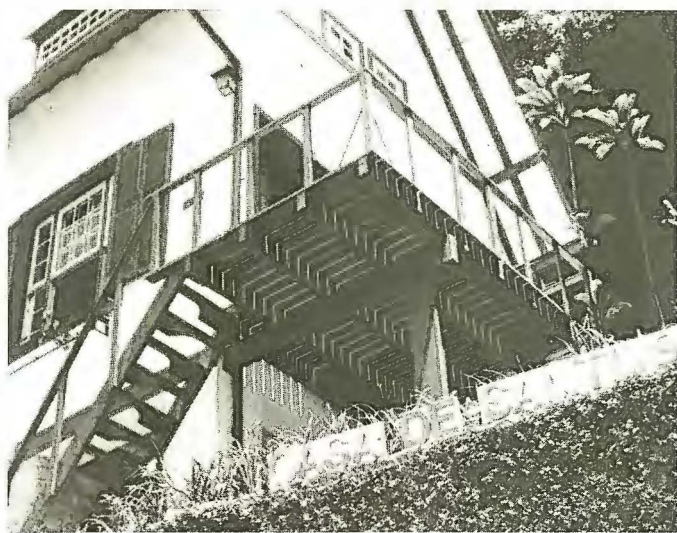
O espaço de minuto que possuía a casa tornou-se, assim, amplo, confortável, doméstico, cabendo por inteiro a figura esguia de Santos Dumont, sua governanta D. Eulália e seus amigos que iam visitá-lo e encontravam muito calor humano naquela casa ímpar da cidade.

Foi na “Encantada” que escreveu, em 1918, o seu segundo livro “O que eu vi, o que nós veremos”, em que narra as suas experiências, posteriores às já relatadas em “Os meus balões”, e formula suas previsões para o futuro da aviação.

Conforme as palavras da zeladora da “Encantada”, D. Eulália, Santos Dumont passava a maior parte do tempo “estudando e trabalhando, só saindo para ligeiros passeios ou para fazer as refeições (a casa não possuía cozinha). Madrugava, e ele mesmo fazia o seu café. A arrumação era o próprio Santos Dumont quem fazia, a seu jeito. Uma vez ou outra recebia alguns amigos. Quase sempre ficava só, não permitindo que o interrompessem. À noite passava horas inteiras no seu observatório, no telhado da casa”.

Revitalização da Casa-Museu:

A Casa-Museu, no seu interior, encontrava-se totalmente descaracterizada de suas funções originais. Durante todos esses anos de funcionamento como Museu, foram recolhendo e colocando no seu interior objetos e documentos que não pertenciam a Santos Dumont, tornando-se assim um “depósito” de



uma variedade de acervos que não transmitiam para o público visitante a verdadeira história da casa e o significado dela para o seu proprietário.

Todos os aspectos da genialidade de Santos Dumont idealizados no projeto de construção, como a funcionalidade dos móveis fixos nas paredes, foram descaracterizados de seus objetivos, servindo apenas de suporte para objetos indevidos.

Após pesquisa histórica, estabeleceu-se que a revitalização deveria ressaltar a "Encantada" como residência do aviador, com os detalhes da casa tal como quando Santos Dumont nela vivia tanto no seu aspecto físico como também no seu acervo.

Paralelamente ao processo de restauração, está sendo reali-

zada uma pesquisa, para levantamento do acervo que pertencia à casa. Já foram contactados parentes e amigos de Santos Dumont, com a finalidade de informar a possibilidade de localização desse acervo, para ser adquirido.

Além de toda estrutura física da casa, que foi restaurada pela Construtora Veloso Ltda., o acervo que a ela pertence passou por todo um processo de análise, restauração, higienização e proteção para o futuro.

SANDRA MARA GULLO CHERNICHARO é Museóloga
e HELENA NIEMEYER TEIXEIRA é Historiadora.

Fotografias - Arte e criatividade a serviço de você
Sylvio C. de Moraes - Laboratório P/B

Ampliação - Colorido para P/B - Foto de Aviões
Reproduções - Quadros p/ decoração

Orçamento sem compromisso
Descontos p/ militares e sócios do CAER

Rua Félix da Cunha, 32 - Aptº 104
Tijuca - Largo da 2ª Feira
Tel.: 228-8456



Marechal-do-Ar Eduardo Gomes foi, sem dúvida alguma, um grande nome tutelar da nação brasileira. Uma verdadeira bandeira a envolver a Aeronáutica, despertando os mais altos e nobres sentimentos de civismo e nacionalidade. Seu vulto se estende sobre as unidades militares, defende as instituições e guarda a Pátria.

Iniciou sua carreira em 1918, na velha Escola Militar do Realengo, como oficial de Artilharia. Direcionou-se para a Aviação do Exército, sendo mais tarde, gloriosamente, fundador, realizador e artífice da Aeronáutica e merecidamente, Patrono da Força Aérea Brasileira.

Quando o então Tenente Eduardo Gomes começava a vida militar, a República Velha dava seus últimos passos dentro de um sistema político artificial que não representava a realidade. A responsabilidade por um regime que surgira da espada em 15 de novembro de 1889, ainda pesava sobre a consciência de jovens oficiais que, em 5 de julho de 1922 protestando contra atos arbitrários do governo existente, saíram em um grupo de 18 jovens, nas areias de Copacabana, a enfrentar um exército. Entre eles estava Eduardo Gomes.

Era o mais puro heroísmo. O heroísmo total e simbólico da vida, diante da certeza da morte. Lembra Leônidas e os espartanos a enfrentar as forças persas em Termópilas, na antiguidade e, na Guerra do Paraguai, o Tenente Antônio João, com um punhado de bravos, a enfrentar o exército inimigo dizendo: "Sei que morro, mas o meu sangue e de meus companheiros servirá de protesto solene contra a invasão do solo de minha Pátria".

A metralha dizimou aquele punhado de heróis: uns foram mortos, outros feridos. Eduardo Gomes, atingido por um tiro na perna esquerda, caiu. É levado ao hospital, onde, depois de recuperado, continua na sua luta em defesa do aprimoramento das instituições.

É uma época romântica, de lutas e revoluções em todos os quadrantes do mundo. Eduardo Gomes sonhava com um Brasil melhor, gizado pela liberdade verdadeira. Lia, como todos da estirpe intelectual de sua geração, Rui Barbosa e impressionava-se com seu Hino à Liberdade.

"Fora da liberdade, não sonhe ninguém a verdadeira prosperidade, material ou intelectual. Do mundo antigo só não pereceram para o cabedal estável do gênero humano, o cristianismo e a civilização grega, de que a romana é um longo reflexo.

Mas o primeiro nos trouxe a liberdade no verbo divino da redenção pela justiça, pela tolerância, pela igualdade e a segunda floresceu com a liberdade, na eloquência, na filosofia, nas obras primas da grande inspiração, nas supremas expressões humanas do belo. Dezenas de séculos não lograram destruir a ânfora sagrada, que o gênio livre da Grécia inclinou à beira do mar Jônio; é ainda ali que o pensamento busca hoje suas origens, que os grandes renovadores da nossa cultura vão achar as fontes

eternas, os modelos inimitáveis da transparência luminosa, da sinceridade e da natureza."

Eduardo Gomes e vários companheiros continuavam a não se conformar com o papel de guarda pretoriana do governo da época, protestando contra os desmandos da administração federal que teimava em usar as Forças Armadas na política dos Estados da Federação. Ele, juntamente com Juarez Távora, Estilac Leal e tantos outros, resolveu fazer o segundo 5 de julho, em São Paulo. Ali mostra sua qualidade de combatente. Lidera a pugna na Estação da Cantareira; comanda um batalhão rebelde da Força Pública, pilota avião em ações revolucionárias. O movimento fracassa, mas a semente estava lançada. A opinião pública, civil e militar não mais se submeteria àquele estado de coisas. A nação, galvanizada pelo exemplo de Eduardo Gomes e de outros oficiais aos quais se juntavam valorosos civis, iria se erguer

em massa, na Revolução de 1930, que inaugurou uma nova fase da República no Brasil. As aspirações do tenentismo, como o voto direto e secreto, a justiça trabalhista, a moralidade pública, o desenvolvimento acoplado com a democracia, transformaram-se em realidade, proporcionando o salto modernizador realizado no Brasil, quebrando o atraso agrário e avançando na industrialização.

O governo de Washington Luís teimara em governar contra o sentimento nacional. Numa eleição fraudada pelas "atas falsas" elegera o sucessor, Júlio Prestes. A oposição levantara-se em protesto. O assassinato do governo oposicionista da Paraíba, João Pessoa, em Recife, deslocou multidões para as praças públicas, protestando contra o governo federal. A campanha da Aliança Liberal já derramara a pólvora sobre o chão aquecido da indignação pública. O assassinato de João Pessoa foi o estopim. Eduardo Gomes estava entrosado nos acontecimentos que iriam se desenrolar. Às 17h 15min do dia 3 de



Eduardo Gomes - Patrono da Força Aérea Brasileira



"Bandeirante" (protótipo) sobrevoando o Rio de Janeiro

outubro de 1930, a Revolução iniciou-se no Rio Grande do Sul. A oficialidade, a tropa e os civis revolucionários ocupavam os quartéis, levantando-se contra o sistema combatido desde 1922 por Eduardo Gomes. Logo, as outras unidades da Federação vão se unindo ao movimento. O nordeste é liderado por Juarez Távora. O Sul é chefiado militarmente por Góes Monteiro. Minas Gerais tem na sua luta a brava presença de Eduardo Gomes. O governo federal capitula e uma nova época surge para o país, com os sonhos "tenentistas" de Eduardo Gomes.

Eduardo Gomes volta-se então para o desenvolvimento da aviação no Brasil. Com um grupo de oficiais, no Campo dos Afonsos, consegue realizar seu projeto de levar os aviões a todos os rincões do território nacional. A história da aviação mundial, que já mostra as façanhas de Saint-Exupéry na sua pilotagem de correio, começa a se debruçar sobre a extraordinária façanha de desbravamento aéreo realizada por Eduardo Gomes e seus companheiros. Conseguindo sensibilizar o Ministro obtém a criação do CORREIO AÉREO NACIONAL, a grande escola de pilotagem aérea que iria integrar o Brasil do século XX. Antes do CAN os pilotos militares voavam apenas dez km ao redor do Campo dos Afonsos. Agora tinham o Brasil inteiro para voar! A aviação militar, na lucidez, é empregada para desempenhar missões de desenvolvimento da sociedade como um todo.

Somente a pena de um "Homero" poderia escrever a ODISSEIA que foi o Correio Aéreo Nacional, realizado em aviões monomotores. Longas distâncias, neste Brasil continental de milhares de quilômetros quadrados; a inexistência de campos de pouso, ora improvisados, ora construídos precariamente, com o entusiasmo das populações civis; a pequena potência dos motores dos aviões da época; a ausência de radar e de equipamentos de rádio para garantir a segurança do voo. Cada decolagem era uma nova aventura que se realizava nos céus do

Brasil. Correspondências, remédios, assistência médica, tudo, enfim, que pudesse ser realizado a serviço do Brasil e dos brasileiros era efetuado por Eduardo Gomes e seus bravos. Ainda hoje, nos longínquos rincões do país, é transmitida, de geração para geração, a saga do Correio Aéreo Nacional, a saga de Eduardo Gomes. O CAN foi o embrião para a formação e criação da Força Aérea Brasileira, treinando pilotos adestrados e adquirindo aeronaves.

Na década de 1930 Eduardo Gomes é promovido a Coronel. Comanda o primeiro Regimento de Aviação e destaca-se pela sua firmeza, educação, senso do dever e capacidade de comando. Organizado o país, destaca-se em conduzir a legalidade reinante. Procura a união de todos para desenvolver o Brasil. Com o regime do Estado Novo, deixa o comando, voltando-se novamente para a ampliação e o desenvolvimento da aviação, no Correio Aéreo Nacional.

No final da década de 1930 o expansionismo nazi-fascista chegara ao apogeu. Paranóico e megalomaniaco, Adolf Hitler subira ao poder na Alemanha, prometendo acabar com a inflação e devolver o sentido de honra ao seu país. Conseguindo poderes absolutos destruiu a cidadania e a liberdade, instituindo a supremacia do Estado, da raça e do sangue, sem nenhum sentido ético ou moral. No plano internacional Hitler pisoteou todos os tratados e convenções entre os países civilizados. Rasgou o Tratado de Versalhes, ocupou o Sarre, militarizou a Renânia, anexou a Áustria, rearmou a Alemanha e ocupou a Tcheco-Eslováquia. Em 1939 invade a Polônia, entrando em conflito com a Inglaterra e a França. Alia-se à Itália e Japão, formando o "Eixo". Eduardo Gomes desde o início toma posição pelo lado democrático, contra o totalitarismo facista. No Brasil, a princípio neutro, uma corrente pró-Alemanha tentava levar o governo Vargas para apoiar Hitler. Eduardo



T-6 - "North American"



T-37 - "Cessna"

Gomes apoia o bloco democrático.

Em 7 de dezembro de 1941, o Japão bombardeou a Frota Americana no Pacífico, em Pearl Harbour e a Alemanha e Itália declararam guerra aos Estados Unidos, solidárias com o Japão. A posição de Eduardo Gomes é clara, achando que o Brasil devia entrar na guerra contra o eixo.

Já em julho de 1941, prevendo os acontecimentos, que levariam os Estados Unidos e o Brasil a lutarem contra o nazifacismo, começaram os preparativos para a construção do Campo de Aviação de Parnamirim, em Natal, Rio Grande do Norte, que seria, mais tarde, o grande "corredor aéreo" que levaria tropa e material para a ofensiva aliada na África e Itália. Eduardo Gomes efetua um grande trabalho de formação de

opinião militar favorável. Sendo o Brasil ainda neutro, uma empresa particular, a Panair do Brasil, subsidiária da Pan American World Airways, foi autorizada pelo Decreto presidencial 3.462, de 25 de julho de 1941 a fazer os trabalhos para a realização do Campo de Parnamirim. A desapropriação da área já havia sido efetuada pelo Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, com a ocupação imediata do terreno. Quando o Brasil entrou em guerra, a 22 de agosto de 1942, seguindo o pensamento de Eduardo Gomes e do povo brasileiro, o Departamento de Defesa norte-americano assumiu as obras de Parnamirim que já estavam realizadas em 30%. Foram construídas 700 edificações, dez hangares, grandes pistas de pouso e áreas de estacionamento de aeronaves. Foram projetores, faróis, rádio-faixa, meios de comunicação com teletipos e estação de fonia com radiotelegrafia, ligando Parnamirim com o mundo e precisamente com os centros militares de defesa do hemisfério. Era a maior Base Aérea da América do Sul. Os Estados Unidos começaram a transferir aeronaves de guerra para a aviação brasileira. Oficiais da FAB viajaram aos Estados Unidos durante a Segunda Guerra, trazendo para o Brasil, 452 aviões, para instrução, entre PT-19, BT-15 e AT-6.

Em 20 de janeiro de 1941, realiza-se o grande sonho de Eduardo Gomes. Pelo Decreto-lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941 é criado o Ministério da Aeronáutica, congregando a aviação do Exército e da Marinha. A FAB, Força Aérea Brasileira, passa a ter esse nome, pelo Decreto-lei nº 3.302, de 22 de maio do mesmo ano, ainda fruto do trabalho incansável de Eduardo Gomes.

Com a criação da FAB, Eduardo Gomes atinge o generalato. É promovido a Brigadeiro e nomeado Comandante da 2ª Zona Aérea, em Recife, abrangendo o Nordeste. Vai ser o responsável pela incrementação da aliança militar Brasil - Estados Unidos, na grande operação de guerra, que despejaria, diariamente, centenas de aviões de combate e transporte de tropas, em Parnamirim durante a guerra contra o Eixo.

O Historiador Hélio Silva, na sua História da República Brasileira afirma: "Natal, desde logo, tornou-se o ponto fundamental para a defesa do hemisfério. De início havia o perigo de um ataque nazista, partindo de Dacar. Depois da derrota das tropas do Marechal Rommel no norte da África, sua função mudou. Passou a ser considerada o "Trampolim da Vitória", pois dali partiram pessoal e material para os diferentes teatros de operações da Europa."

O ano de 1942 marcou, sem dúvida, o ponto de refluxo das potências do eixo na guerra. A entrada no conflito dos Estados Unidos da América, a maior potência industrial do mundo, chamada de o "Arsenal da Democracia", selou a sorte das armas.

O Presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, vinha mostrando, desde o início da conflagração, sinais inequí-



T-130 - "Hércules"



"Buffalo"

vocos de que os estados Unidos da América ficariam contra o nazi-fascismo. Já em 1939, quando a Itália de Mussolini ficou ao lado da Alemanha, depois da queda da França, o Presidente Roosevelt, em declaração pública classificou o ato de "punhalada pelas costas". Em 1940, visando o fortalecimento da esquadra britânica, usando de seus poderes presidenciais, cedeu à Inglaterra cinquenta destróieres, através de um contrato de cessão de bases. Já em março de 1941, o Congresso dos Estados Unidos aprovou mensagem presidencial autorizando o governo norte-americano a prestar auxílio material aos países em guerra com o Eixo. A célebre "Lei de Empréstimos e Arrendamentos" - Lend Lease Act - foi vital para a Inglaterra continuar a guerra contra a Alemanha.

A campanha de ataques submarinos contra os navios de toda nação que comerciasse com a Inglaterra fez com que o Presidente Roosevelt ordenasse, no verão de 1941, que a esquadra norte-americana comboiasse navios mercantes dos Estados Unidos e navios amigos com carga americana, durante a travessia do Atlântico. Quando a 7 de dezembro de 1941, o Japão atacou a esquadra norte-americana do Havaí com um devastador bombardeio aéreo, destruindo e danificando 20 navios de guerra e 250 aviões no solo, um clamor popular de indignação contra as potências do Eixo galvanizou os Estados Unidos e o mundo. Eduardo Gomes, no Brasil, era um cruzado nos quartéis, advogando a entrada do país na guerra contra o nazi-facismo.

Diz De Gaulle, em suas **Memórias de Guerra**: "Na terceira primavera da guerra o destino profere sua sentença. Os dados estão lançados. Os pratos da balança trocam de posição. Nos Estados Unidos imensos recursos transformam-se em meios de combate. A Rússia recompôs-se, como irá se ver em Stalingrado. Os britânicos conseguem refazer-se no Egito. A França comba-

tente cresceu por dentro e por fora. A resistência dos povos oprimidos, especialmente dos gregos, polacos e iugoslavos, toma um valor militar. Enquanto o esforço da Alemanha atingiu o limite, a Itália se desmoraliza; os húngaros, os búlgaros e os finlandeses perdem suas últimas ilusões; a Espanha e a Turquia estão cada vez mais firmes em sua neutralidade; e, no Pacífico, é travado o avanço do Japão e reforçada a defesa da China. Tudo vai levar os aliados a ferir em vez de sofrer. No Ocidente prepara-se uma ação de grande envergadura."

Desde 1940 o continente americano já mostrava como iria se conduzir no conflito. A queda da França chocara profundamente o Brasil, tão identificado com a pátria das luzes, das letras e das artes. Em vários países americanos o povo pedia, nas ruas, a guerra contra o Eixo. Na Conferência Continental de Havana, em julho de 1940, as nações americanas, em declaração firmada pelos Ministros de Relações Exteriores afirmavam que "todo atentado a qualquer de nossos países era um ato de agressão à América inteira." Com o ataque japonês aos Estados Unidos e a declaração de guerra a este país pelas demais potências do Eixo, o Brasil, a 28 de janeiro de 1942, rompia relações com a Alemanha, Itália e Japão. Os submarinos alemães, sem declaração de guerra, começaram a afundar navios da marinha mercante brasileira. Em 7 meses torpedearam 19 navios com 75.500 toneladas, matando 740 brasileiros. O povo acorria às praças e fazia demonstrações em frente ao Palácio do Catete, exigindo do governo federal a guerra contra o nazi-fascismo. Nos quartéis, os oficiais liderados por Eduardo Gomes solicitavam a mesma coisa. A 22 de agosto de 1942 o governo brasileiro declarou guerra à Alemanha, Itália e Japão.

O Cel. Av. Fernando Hippolyto da Costa, no seu livro *História da Base Aérea de Natal* afirma: "Com a entrada dos Estados Unidos no grande conflito, e com a cessão de áreas, pelo governo brasileiro, para apoio das tropas aliadas, Parnamirim tomou, evidentemente, um grande impulso. As pistas de pouso asfaltadas, 16-34 e 12-30 dividiram praticamente aquela imensa área em duas partes distintas. No setor oeste das pistas foi construída a base Aérea de Natal, conhecida como a "Base brasileira." em 7 de agosto de 1942 foi ativada a Base Aérea de Natal, contribuindo para o esforço de guerra e realizando mais um sonho de Eduardo Gomes. Pilotos brasileiros saíam diariamente desta Base, utilizando T-6, P-40 e B-25 em vôos de cobertura aérea, protegendo navios aliados no Atlântico Sul e efetuando patrulhamento da costa, para ataque aos submarinos alemães.

O governo brasileiro resolveu mandar uma força expedicionária brasileira ao teatro de guerra da Itália, chegando o primeiro destacamento a Nápoles, em 16 de julho de 1944. Foram ao todo 25.534 soldados, sob o comando do Gen. Mascarenhas de Moraes. O Brigadeiro Eduardo Gomes empenhou-se pela participação da FAB que enviou o primeiro Grupo

de Caça, comandado pelo Maj. Av. Nero Moura. Na campanha, terminada em abril de 1945, com a rendição da Alemanha, morreram em combate 8 oficiais da FAB, 13 do exército e 430 praças.

Terminada a guerra o Brigadeiro entra em campanha para a presidência sobretudo em protesto contra a candidatura Dutra, que fora o "Condestável do Estado Novo." Submete-se ao veredito popular, voltando ao serviço ativo da FAB, pilotando aviões no Correio Aéreo Nacional, levando assistência às populações interioranas.

Duas vezes ocupa o supremo comando da FAB, como Ministro da Aeronáutica.

Em 1954, no governo do Presidente João Café Filho, é nomeado Ministro da Aeronáutica, pela primeira vez. Realiza uma gestão profícua e modernizadora. Equipa a FAB com aviões C-82 "Fairchild", os "Vagões Voadores", com capacidade de 4 toneladas, para que integrem o primeiro Esquadrão de Transporte de Tropa, no Campo dos Afonsos. Tinha, já desde aquela época, a visão da necessidade de força militar aerotransportada, tão atual nos conflitos dos nossos dias.

No governo Castello Branco ocupa novamente o Ministério da Aeronáutica. É o chefe incontestado da FAB, cuja palavra de comando irá resolver a querela da aviação embarcada, sendo acatado por todos.

Continua com seu trabalho de aprimoramento da Força Aérea. Realiza manobras reais utilizando o assessoramento da Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica; adquire aviões "Cessna", T-37, para a Academia da Força aérea; equipa a aviação de transporte com os aviões "Hércules" e "Búffalo", sendo este usado largamente nas tarefas gigantescas da Amazônia. Aprimora o Centro Técnico Aeroespacial, realizando, ainda o voo experimental do "T-23", o Uirapuru. Aprova os estudos para a fabricação do "Bandeirante"; cria as Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque. Constrói habitações para oficiais e praças da Força Aérea.

Com Eduardo Gomes a FAB atinge seu patamar definitivo em nosso Poder Aéreo.

Douhet foi o principal doutrinador do emprego do Poder Aéreo. Defendeu a criação de uma Força Aérea unificada, sendo suas idéias estudadas por Eduardo Gomes. Afirmou que, no combate aéreo, a ofensiva, além de ser a forma mais poderosa de luta, é a forma válida de combate, doutrinando ainda que, com o emprego do avião militar, o combate não será mais limitado ao campo de batalha, pois a ação aérea pode ser executada além do alcance do poder de fogo terrestre e naval. O "front" já não protege mais o país inimigo. A aviação o transpõe e com o bombardeio estratégico, pode destruir as indústrias necessárias à manutenção da guerra, tornando impossível a continuação da luta. Com o domínio do ar a Força Aérea pode derrotar qualquer outra força, como demonstrou



Eduardo Gomes à época Ministro do Governo Castello Branco

recentemente a Guerra do Golfo. Para conquistar o domínio do ar é necessário privar o inimigo dos meios de voo, através de uma força aérea adequada, uma e forte. O pensamento de Douhet, bem como o de Mitchel, impulsionaram Eduardo Gomes a dar esta direção à FAB.

Nossa Força Aérea realizou, desde 1948, através da Escola de Comando e Estado Maior, tão estimulada por Eduardo Gomes, estudos para a elaboração de uma doutrina do emprego estratégico do poder aéreo. A Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira conceitua o poder aéreo "como a capacidade de controlar e utilizar o espaço aéreo com propósitos definidos". Define os princípios da guerra e sua aplicação à Força Aérea, mostrando as características de poder de alcance, destruição, penetração, capacidade, mobilidade, flexibilidade e velocidade, mostrando ainda sua capacidade potencial nos períodos de paz relativa.

Com o colapso soviético e o fim dos antagonismos ideológi-

cos e da “Guerra Fria”, recrudescentes os conflitos regionais entre nações de médio e pequeno porte militar. Sem a existência das limitações estabelecidas pelo sistema de blocos de alianças, encabeçados pela então URSS e EUA, diversas nações explodiram em rivalidades fronteiriças, com os mais diversos interesses em jogo.

As fronteiras aéreas são as fronteiras avançadas da nação. A Força Aérea é a sentinela avançada nesta defesa. O Brasil além das fronteiras no mar, que podem controlar o tráfego no Atlântico, tem as fronteiras do sul como porta de entrada do nosso parque industrial e uma Região Amazônica praticamente desguarnecida, riquíssima em território e potencial mineral, que é alvo da cobiça internacional, sendo, ainda, rota do contrabando e do narco-tráfico. Somente uma poderosa Força Aérea Brasileira, como queria Eduardo Gomes poderá estabelecer as garantias reais para o patrulhamento e defesa da soberania.

Para tanto será preciso uma FAB equipada pelo governo, partindo das condições mínimas de combustível para os vôos dos pilotos, peças de reposição para os aviões, alimentação para a tropa e soldo digno para o pessoal militar. A partir destas premissas, deverá evoluir para a modernização necessária ao fortalecimento da Força Aérea Brasileira, no exercício das suas

missões, com a aquisição de aviões novos e implantação de sistemas de vigilância aérea. Teremos configurado, assim, o ideal de Eduardo Gomes.

A História, no dizer de Cícero, em Roma, é a “LUX VERITATIS, VITAE MEMORIAE, TESTIS TEMPORUM”. A vida de Eduardo Gomes é uma luz da verdade, no testemunho do tempo. Nunca é demais ouvir seus ensinamentos. Afirmava ele: “As verdadeiras elites, de que necessita a sociedade moderna, são as que resultam da seleção geral de valores e, não, de condições econômicas ou diferenças sociais dos indivíduos”.

Católico, de fé inabalável, de missa e comunhão diárias, tinha a firme convicção que só o cristianismo, na observância dos mandamentos apostólicos, poderia trazer a salvação ao ser humano e ao mundo, com seus valores morais.

Empenhou-se na defesa das mais nobres causas dentro da Aeronáutica. Digno, correto, austero e bom, foi um “varão de Plutarco”.

Nascido em 20 de setembro de 1896, faleceu em 1981, cercado da admiração e do respeito da Força Aérea Brasileira, da qual é, gloriosamente, seu Patrono.

MARCOS MARANHÃO é advogado, escritor, professor do VPOR do Exército e Sócio-efetivo do Instituto Histórico e Geográfico

A HISTÓRIA REGISTRA



1933 — Campo dos Afonsos — Cap. Adil Oliveira, Ten. Nero Moura e Cap. A. Amarante

Monumento aos brasileiros mortos na II Guerra Mundial

J. A. de Tomaso Coelho

“Quero inicialmente agradecer, em nome do Brasil, a hospitalidade que tiveram nossos heróis na terra fraterna da Itália”.

“Não vieram eles de Pistóia apenas em obediência aos imperativos dos nobres sentimentos afetuosos. A sua presença se fazia necessária. O Brasil precisa de seus mortos como exemplo para os vivos”.

“Prometi agir, a fim de consolidar a independência de nosso País, para sermos uma nação capaz de prosseguir o seu caminho; jurei lutar pela mesma causa que mereceu de vós o sacrifício extremo; jurei defender os direitos do homem; jurei empenhar-me em desviar o Brasil das tiranias dos pronunciamentos de força, das lutas internas. E nisto não vos falhei. Está consolidada e vitoriosa, em nosso País, a causa da liberdade e da democracia. Não voltais a uma pátria mutilada pelo despotismo e pela negação”.

São trechos que destacamos do pronunciamento do Presidente Juscelino encerrando a cerimônia de transladação dos brasileiros da Força Expedicionária Brasileira (FEB) mortos na II Guerra Mundial.

O Governo do Brasil declarou guerra à Alemanha e à Itália em 22 de agosto de 1942 e em 09 de setembro de 1943 criou a FEB para, junto com as Forças Aliadas, combatê-las em terras da Europa.

A nação e o povo brasileiro demonstraram a sua gratidão à ação da FEB por meio, entre outras formas, das praças e ruas que se abriram por todo o Brasil, bem como por mais de duas centenas de monumentos erguidos em pouco menos de duzentos municípios brasileiros.

Panteões ou arcos de triunfo, esculturas, marcos ou obeliscos estão aí pelo Brasil afora.

Barra do Pirai, município do Rio de Janeiro, tem o chafariz “Cobra Fumando”. O Rio possui o Monumento Nacional aos Mortos da II Guerra Mundial. Também na Itália, em Pistóia, no mesmo terreno utilizado como Cemitério Militar Brasileiro, foi inaugurado em 06 de julho

Integrado à paisagem carioca, o monumento é um atestado do reconhecimento vivo do povo brasileiro aos pracinhas mortos na 2ª Guerra Mundial



de 1967 o Monumento Votivo Militar Brasileiro.

De todos esses monumentos, o mais conhecido nacional e internacionalmente é o Monumento Nacional aos Mortos da II Guerra Mundial, situado no Parque do Flamengo, na cidade do Rio de Janeiro.

Foi em 02 de dezembro de 1944 que nasceu o primeiro chão dos mortos da Força Expedicionária Brasileira - FEB.

Nessa data o Capelão Militar, Padre Noé Pereira, benzeu cerca de setenta mortos. O sepultamento aconteceu nas vizinhanças da Igreja de San Rocco, distante 3 km da cidade italiana de Pistóia.

Entretanto, como a cessação das hostilidades na Itália só ocorreram em 02 de maio de 1945, até esta data, em decorrência de outras operações realizadas pela FEB, existiam corpos espalhados por outros cemitérios aliados.

Finda a guerra, era necessário reunir os corpos que haviam sido enterrados em Monte Belvedere, Vergato, Montese e Alessandria. O ponto definido para a reunião dos corpos foi o cemitério de Pistóia.

A nação brasileira não poderia deixar os despojos dos que tombaram nas operações da FEB no Cemitério Militar de

Pistóia. Era necessário repatriá-los. Foi o Presidente Getúlio Vargas que, em decreto de 10 de outubro de 1952, nomeou a Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia.

Para o repatriamento dos despojos dos nossos expedicionários, era necessário um local para a construção de um monumento, no qual seria incorporado um mausoléu.

Foi o Rio, naquela época Distrito Federal, representado por seu Prefeito Alim Pedro, que doou a parte nobre do aterro da Glória, o que permitiu local o monumento no prolongamento do eixo da Avenida Rio Branco.

Essa localização não poderia ser melhor. Privilegiada, favorece o acesso tanto da Zona Norte como da Zona Sul da cidade.

Era, entretanto, necessário o projeto do monumento. Uma concorrência pública foi aberta e 36 projetos foram apresentados, dos quais cinco foram selecionados.

O julgamento desses cinco projetos esteve a cargo de uma comissão de oito professores de Arquitetura, Engenharia, Belas Artes, e de outras atividades relacionadas ao projeto. Cooperaram no julgamento dos projetos de construção o

Instituto de Arquitetura do Brasil - IAB, a Escola Nacional de Arquitetura, o Clube de Engenharia, o Departamento de Urbanismo e o Departamento Técnico e de Produção do Exército.

Dos cinco projetos selecionados, o vencedor foi o de autoria dos arquitetos Hélio Ribas Marinho e Marcos Konder Neto. Esse projeto foi concebido com a preocupação de integrar o monumento no belíssimo cenário natural em que se encontra.

As obras foram iniciadas em 24 de junho de 1957 e concluídas três anos mais tarde por um custo de 115 milhões de cruzeiros à época.

O monumento estava praticamente pronto. Como medida preliminar para o repatriamento, foi baixado um decreto em 20 de julho de 1960, que nomeava a Comissão de Exumação e Acondicionamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia. Essa comissão deslocou-se para a Itália, a fim de efetuar a exumação e acondicionar os despojos em urnas.

A seguir, foi nomeada a Comissão de Transladação, que partiu em três aviões da Força Aérea Brasileira - FAB para Roma e que, na manhã do dia 11 de dezembro de 1960, decolou com destino ao Rio, fazendo escala em Lisboa, Ilha do Sal e Recife.

Os aviões, com 466 urnas, aterrissaram no aeroporto do Galeão nos primeiros minutos do dia 16 de dezembro de 1960. As urnas permaneceram algum tempo no Galeão e depois foram expostas à visitação pública no Palácio Tiradentes.

Era 22 de dezembro de 1960. Desde as 14 horas, soldados do Exército e ex-combatentes trasladavam as urnas do Palácio Tiradentes à Rua Primeiro de Março, colocando-as em formação. Seguiu-se o solene cortejo a pé, pela Avenida Rio Branco, até o monumento.

Todos os brasileiros, do Chui ao Oiapoque, representados pelos que assistiram ao derradeiro desfile daqueles que tombaram na Itália, prestaram-lhes as merecidas homenagens.

Um destacamento das Forças Armadas prestava-lhes continência; os navios de guerra, as fortalezas e a artilharia do Exército interrompiam o silêncio com as salvas de seus canhões; esquadrilhas da FAB sobrevoavam o cortejo.

A urna do Soldado Desconhecido, que estava sendo transportada pelo comandante da FEB, Marechal Mascarenhas de Moraes, e por um expedicionário, foi então entregue ao Presidente Juscelino que a colocou no túmulo especial.

Naquele momento, o Marechal comandante da FEB pronunciou uma oração, da qual registramos os dois trechos seguintes:

“Seus despojos não poderiam continuar do outro lado do Atlântico, na longínqua Pistóia, acessível apenas aos mais afortunados, porém vedados às mães, esposas e filhos enlutados e dignificados pela perda de seus entes queridos”.

“Permanecerem lá seria até retirar do povo a visão perene e bem viva de um dos marcos mais decisivos da evolução política do Brasil e da defesa das consagradas liberdades do mundo”.

A cerimônia foi encerrada com o pronunciamento do Presidente Juscelino e com os aplausos e lágrimas do povo brasileiro.

A grande importância do turismo resi-



Em dia de festa, a Esquadrilha da Fumaça reverencia seus irmãos tombados no cumprimento do dever

de na oportunidade que nos é dada de refletirmos sobre a história. Ao entendermos o passado, atuamos no presente para a construção de um futuro melhor.

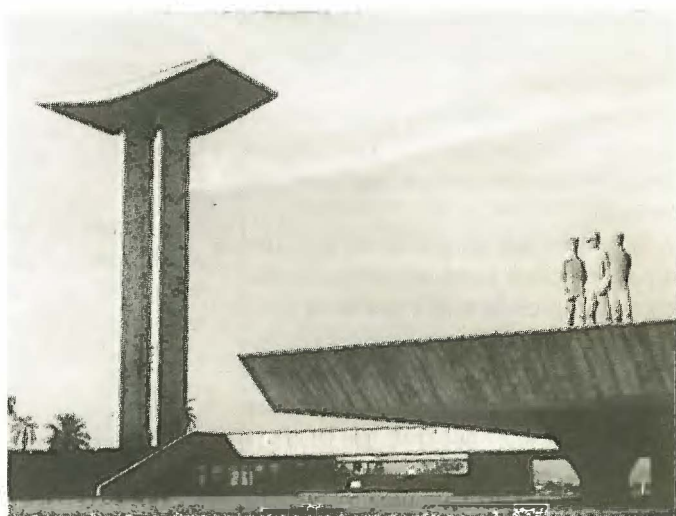
Seria interessante se pudéssemos ter acesso às reflexões dos que visitam o Monumento Nacional aos Mortos da II Guerra Mundial.

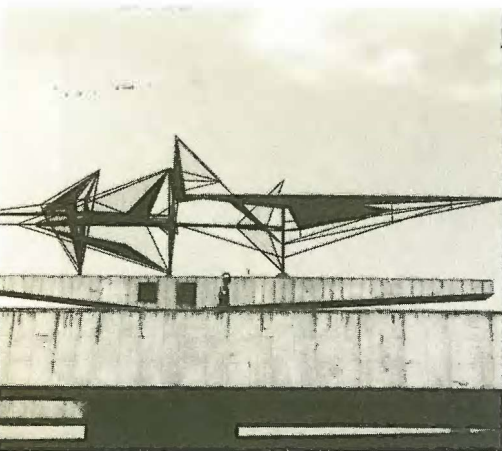
Particularmente, quando visitamos o monumento, fomos assediados por pensamentos que até pareciam não ser nossos.

Será que valeu a pena o fato de vidas e vidas de jovens terem sido interrompidas, para termos como resultado esse nosso

À esquerda o pórtico monumental de dois pilares simboliza dois brasileiros, levantados com as mãos abertas, implorando graças aos céus.

À direita grupo escultórico em homenagem às três Forças Armadas representadas por um marinheiro, um soldado e um aviador





Escultura metálica sintetiza as Forças dos engenhos da Guerra Aérea

Brasil desorganizado e recessivo?

Será que valeu a pena todo o desespero e sofrimento provocados pelas guerras, para termos como resultado a Mãe Natureza humilhada e maltratada por seu filho predileto?

Se a finalidade da política é proporcionar a paz, o progresso e a fartura; se a finalidade da política é assegurar a continuidade das instituições e proteger a sociedade, reduzindo os riscos da explosão populacional, do crescimento desmedido das cidades, da devastação dos recursos naturais, da proliferação das armas e da violência, principalmente aquela gerada pelas grandes diferenças entre os indivíduos, então podemos constatar que estadistas, governantes, políticos e outros detentores de poder ainda não conseguiram exercer a política (ou administração) com eficácia:

Que mistérios possui a natureza humana que, quando em massa, pode ser conduzida por "áttilas"?

Se nos fosse permitido, ou se fôssemos capazes o bastante para ouvir os soldados desconhecidos, o que teriam para nos transmitir?

Se acontecesse um plebiscito no planeta para escolher entre a guerra e a paz, temos a impressão que a paz seria eleita por unanimidade. Por que nossas realizações estão tão distantes de nossos desejos?

Nosso pensamento é que essas perguntas e tantas outras, que cada um de nós se faz ao observar o comportamento humano, só serão respondidas quando o mistério

de nossa essência for desvendado.

Nossa convicção é que por meio do esporte, do turismo, da análise histórica, das artes, da ciência, da educação, da filosofia, da religião e do ocultismo o homem redescobrirá sua imagem e semelhança divinas.

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO MONUMENTO

O monumento com uma área de 6.850 m² foi construído em três planos: Plataforma, Patamar e Subsolo.

1 - PLATAFORMA

Na plataforma encontram-se:

- Pórtico Monumental constituído de placa sustentada por dois pilones de 31 metros de altura e avistada por todos que trafegam pelas pistas do Parque do Flamengo;

- Túmulo do soldado desconhecido colocado entre os Pilones do Pórtico Monumental;

- Paineis metálicos de autoria de Júlio Castilho Filho, em ferro pintado de preto que simboliza a ação aérea;

- Grupo escultórico executado por Alfredo Ceschiatti com cinco metros de altura representando um marinheiro, um soldado e um avião;

- Pirâmide retangular nas três faces da qual se encontram inscrições relativas aos que participaram da implantação do monumento.

2 - PATAMAR

- Museu de forma cúbica fechado por vidros onde encontramos: vitrines para exposição de armas, medalhas, distintivos, etc; um painel em afresco de autoria do pintor Anísio de Araújo Medeiros representando fatos daquela época; um painel eletrônico indicando o roteiro da FEB; uma urna contendo areia do Cemitério de Pistóia; placas comemorativas doadas por outras nações e quadro com as

fotografias das oficiais-enfermeiras que serviram na II Guerra;

- Jardim Interior onde no gramado encontramos elementos relativos as operações da FEB na Itália;

- Lago constituído de quatro espelhos d'água escalonados em altura;

- Mastros onde em um deles é içada diariamente a Bandeira Brasileira e no outro em dias de solenidade, a Bandeira da Nação visitante;

- Painéis de cerâmica (2) de autoria do pintor Anísio de Medeiros. Um dos painéis é em homenagem à Marinha de Guerra e o outro à Marinha Mercante.

3 - SUBSOLO

- Mausoléu onde se encontram agrupados em onze quadras os 468 jazigos com as lápides em mármore de Carrara. Nos treze primeiros jazigos, foram sepultados os despojos dos não identificados, onde vemos gravado: "AQUI JAZ UM HERÓI DA FEB, DEUS SABE O SEU NOME". Os dois jazigos seguintes são destinados a receber os restos mortais de dois soldados não encontrados. Os jazigos restantes são todos identificados pelo posto, nome e datas de nascimento e morte em combate.

A maior freqüência das idades dos que tombaram está entre 19 e 24 anos;

- Dependências que servem à administração e à Guarda.

A administração realizada pelo Exército, está voltada para: promover solenidades; manter biblioteca e museu; realizar solenidades em homenagem ao Soldado Desconhecido e manter a área do monumento em condições de receber visitantes.

A Guarda realizada em rodízio mensal pelas três Forças Armadas, mantém a ordem, preserva o patrimônio e garante a segurança na área do monumento.

A Administração elaborou um livreto-guia sobre o monumento que descreve com requinte e em detalhe todos os elementos componentes do monumento.



Mausoléu

CRONOLOGIA DA FEB

- 22/ago/42 - Declaração de Guerra do Brasil à Alemanha e à Itália.
- 23/nov/43 - Criação da Força Expedicionária Brasileira - FEB.
- 18/set/44 - "Tomada de Camaioire".
- 26/set/44 - "Tomada de Monte Prano".
- 02/dez/44 - O Capelão Militar Padre Noé Pereira benze os primeiros 70 mortos da FEB a serem sepultados em Pistóia - Itália.
- 21/fev/45 - Conquista de "Monte Castelo".
- 05/mar/45 - Conquista de "Castelnuovo".
- 14/abr/45 - Conquista de "Montese".
- 27/abr/45 - Conquista de "Collechio".
- 28/abr/45 - Conquista de "Fornovo".
- 28/abr/45 - Rendição da 148ª Divisão Alemã.
- 02/mai/45 - Cessação das hostilidades na Itália.
- 08/mai/45 - Dia da Vitória
- 06/jul/45 - Regresso do Primeiro Esca-

lão da FEB.

18/jul/45 - Chegada do Primeiro Esca-lão da FEB ao Brasil.

01/jan/46 - Extinção da FEB.

10/out/52 - É nomeada, por meio de Decreto do Presidente Getúlio Vargas, a Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia.

28/jun/55 - Doação da área do Aterro da Glória no Rio, para a construção do Monumento Nacional aos Mortos da II Guerra Mundial.

24/jun/57 - Início da construção do monumento.

15/jul/59 - Pela Lei número 3.645, o monumento é incorporado ao patrimônio das Forças Armadas.

24/jun/60 - Conclusão da construção do monumento.

20/jul/60 - Nomeada a Comissão de Exumação e Acondicionamento dos Mortos do Cemitério de Pistóia.

05/ago/60 - Inauguração do monumen-to.

11/dez/60 - Três aviões da FAB deco-lam de Roma com destino ao Rio.

16/dez/60 - Chegam ao Rio, após esca-la em Lisboa, Ilha do Sal e Recife, os três aviões com 466 urnas.

22/dez/60 - Realiza-se, no Rio, a sole-nidade de transladação do Palácio Tiradentes para o monumento.

16/nov/92 - Transferência da subordi-nação do monumento da Primeira Região Militar para a Diretoria de Assuntos Cul-turais.

J. A DE TOMASO COELHO é Metroviário e especialista em O & M

A NÓS, FLORES DO SOLDADO DESCONHECIDO

*Foi convencido, valeria a pena.
A paz, o progresso, a fartura,
a justiça, a liberdade e a democracia
exigiam até a própria vida.*

*Trocou a caneta, o violão,
os amigos, a família e a terra
pela pistola, mosquetão
e o trágico teatro da guerra.*

*Nas lutas, sempre bravo e destemido.
O destino o havia escolhido.
Pelo mesmo ideal dum jovem inimigo,
um tiro certo e um corpo caído.*

*Morria um filho, um irmão, um amigo...
Nascia o Soldado Desconhecido.*

*Flores, bandas, salvas e marchas.
Orações, discursos e aplausos.
Papas, estadistas, turistas e monarcas
indiferentes à experiência dos mortos.*

*Seu espírito consome a história
em viagens pelo tempo e espaço.
As guerras, dos conquistadores
fizeram a glória,
mas não a paz, a fartura e o progresso.*

*Mais uma vez seu sacrifício.
Troca o sutil pela Matéria.
Reencarna e tem a palavra como ofício.
"Faça o amor, não faça a guerra".*

*"Legisle pelo direito e pela moral.
Julgue pela ética e pela justiça.
Trabalhe pelo bem-estar social.
Liberte-se de emoções, como a ira,
a inveja e a cobiça".*

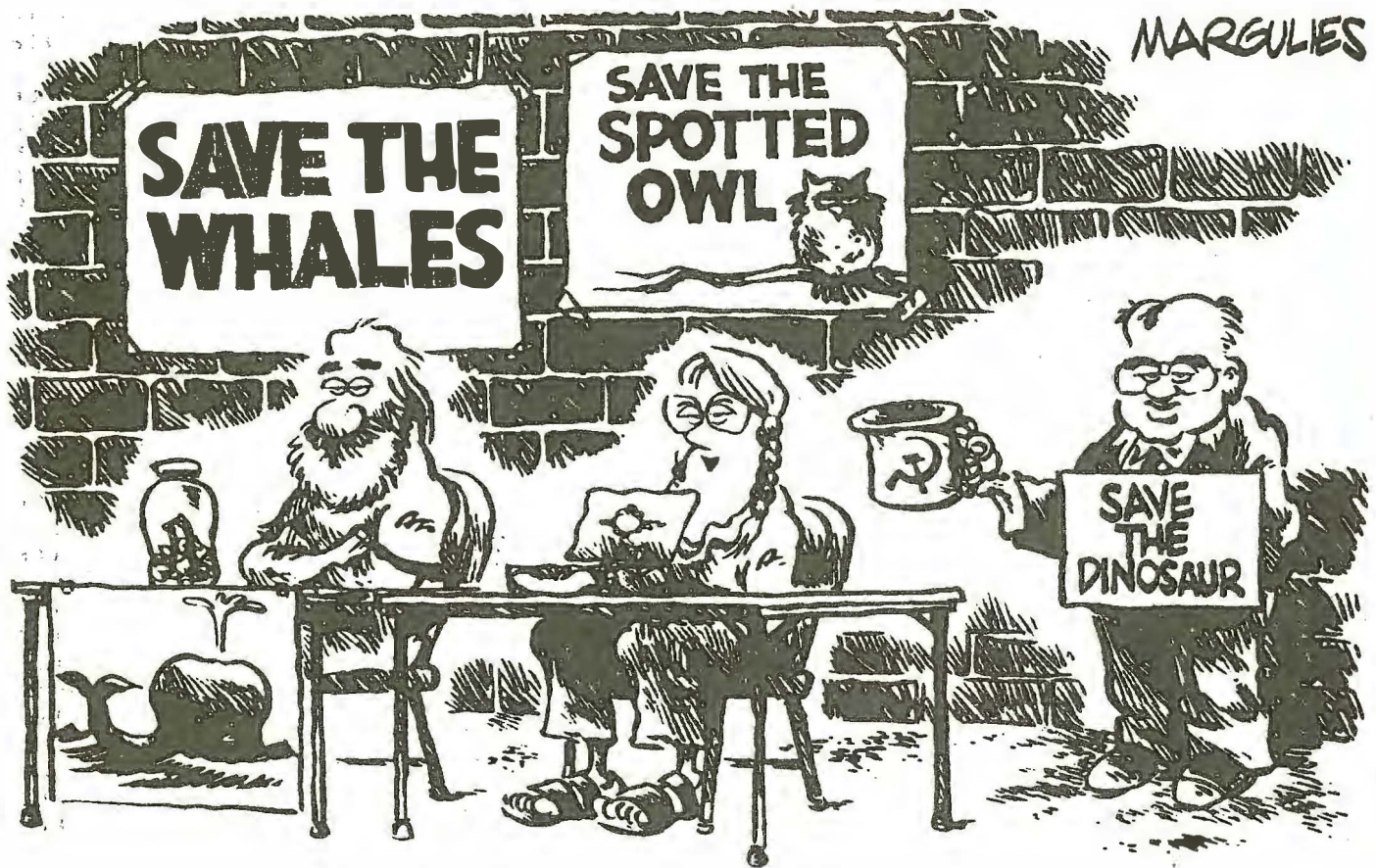
*"Preserve a natureza.
Viva a vida com prazer.
Cultive a harmonia e a beleza.
Ame o próximo como a você".*

J. A Tomaso Coêlho



Um pouco de História não faz mal a ninguém

Antônio Pinto



Ecologistas mendigam proteção para baleias e corujas, mas Gorbachev estende o chapéu pedindo ajuda para os dinossauros: cartunistas acham modernizar a URSS

Aspecto do Leninismo

Embora considerado como tal, o leninismo não pode ser tido como um desenvolvimento do marxismo, pois entre ambos existem importantes diferenças e contradições.

Como os partidos europeus ditos eurocomunistas que na década de 70 aboliram o hífen da expressão marxismo-leninismo, muitos estudiosos consideram que o marxismo é uma doutrina e leninismo outra.

LENIN, certamente, leu MARX e absorveu uma parte importante de sua teoria, acrescentando, no entanto, por sua conta, idéias antagônicas ao marxismo. O leninismo, portanto, não pode ser considerado como um desenvolvimento contínuo da teoria marxista, como sempre os dirigentes comunistas fizeram crer ao mundo.

O marxismo é uma teoria revolucionária para uma sociedade capitalista altamente industrializada, de cujo seio deveria surgir o sistema oposto: o socialismo. O leninismo, por sua vez, é uma

teoria revolucionária do poder político, aplicada a um país essencialmente agrícola e subdesenvolvido - a Rússia czarista - ao qual se impôs o socialismo pela via armada, embora sem a prévia industrialização prevista por MARX.

Uma vez conquistado o poder, os bolcheviques desenvolveram a indústria. Não foi, pois, a alta industrialização quem deu a luz ao socialismo e sim o socialismo quem produziu a industrialização e suas novas forças produtivas.

MARX imaginou a existência de uma massa proletária, constituindo a imensa maioria da população, derrubando a insignificante minoria de capitalistas, em cujas mãos se concentrava a riqueza do país. Na revolução de LENIN, no entanto, quem assumiu o poder foi a minoria, o partido Bolchevique, que impôs sua ditadura à imensa maioria.

Pode ser dito que a tomada do poder na Rússia, em 1917, foi realizada através do "foco guerrilheiro urbano", uma versão do partido tal como fora definido por LENIN, em "Que fazer?": um pequeno grupo de elite, compacto e disciplinado, devotado

de corpo e alma à REVOLUÇÃO, sujeito às suas próprias regras de funcionamento, à sua disciplina e aos seus métodos de trabalho clandestino, sem ligação orgânica com movimentos de massas voltado às suas reivindicações econômicas setoriais e aos seus interesses espontâneos imediatos. "O foco guerrilheiro - diria REGIS DEBRAY 60 anos depois - é o partido em verde" ("A crítica das armas", Editora "Seara Nova", Portugal, 1977). O foco guerrilheiro, que importa a guerrilha para uma determinada região, faz o mesmo que o partido, que importa a consciência de classe, de fora, dos intelectuais pequeno-burgueses portadores da doutrina científica do socialismo, para o interior do movimento operário.

A organização de revolucionários profissionais - o partido - é substituída pela vanguarda político - militar - o foco - sem destruir, a coerência da argumentação leninista.

Na teoria marxista o sujeito do processo é a classe operária, portadora da consciência histórica, e, por conseguinte, da consciência revolucionária. LENIN inventou essa teoria ao afirmar que a consciência revolucionária não está radicada nas amplas massas e sim numa elite de intelectuais burgueses revolucionários. A massa ou é inconsciente ou está aburguesada. A percepção do processo histórico está nas minorias que planejam e dirigem a REVOLUÇÃO. Os intelectuais foram os que se colocaram à frente do partido único imposto por LENIN.

MARX imaginou a revolução como o triunfo das amplas massas populares. Para LENIN, a REVOLUÇÃO significou a implantação da ditadura do partido único. Para MARX, em seguida à REVOLUÇÃO, o Estado e seu aparato coercitivo começariam a fenecer até seu total desaparecimento. No leninismo, a partir da revolução, o Estado e sobretudo o seu aparato coercitivo, cresceram e desenvolveram-se, porque foram a luta armada e a força militar a origem e o fundamento do regime que derrubou o governo de transição de KERENSKY.

LENIN foi, antes de tudo, um revolucionário com uma grande ambição de conquistar o poder por quaisquer meios, aproveitando qualquer tipo de conjuntura, seja a imaginado por MARX ou aquela proporcionada pela Primeira Guerra Mundial.

Em país algum as teorias de MARX produziram efeitos. Em todas as partes o comunismo sempre foi imposto pela força e a países subdesenvolvidos, nos quais o capitalismo não existia ou era apenas um embrião.

Já STALIN, por sua vez, sucedendo a LENIN, considerou sua própria pessoa como o desenvolvimento e o aperfeiçoamento do marxismo e do leninismo. O culto à personalidade fez com que os escritores e oradores soviéticos afirmassem que STALIN "elevou a teoria marxista-leninista, a única doutrina científica, a uma altura inaudita". Entretanto, no XX Congresso do Partido Comunista da União Soviética, em fevereiro de 1956, STALIN foi tachado de assassino e responsável por uma era de

terror. Nesse Congresso foi afirmado a necessidade de um retorno ao leninismo, o que significou dizer que, para a cúpula que participou do XX Congresso, não existiu uma continuidade, e sim uma ruptura no processo comunista imposto à União Soviética, ou seja, STALIN fora um acidente de percurso.

Em seguida à morte de STALIN, NIKITA KRUSCHEV, que o sucedeu, imediatamente proclamou novos princípios: a inevitabilidade da guerra mundial entre os dois sistemas, a possibilidade da transição pacífica do sistema capitalista ao socialista e a existência de diversos caminhos para o socialismo, conforme as tradições e circunstâncias objetivas de cada país. Isto, aliás, já havia sido previsto por LENIN, quando disse que não haveria duas revoluções iguais.

Porém, a abertura de KRUSCHEV despertou as correntes liberais, embutidas em qualquer regime repressivo, alarmando as lideranças do partido, que passaram a temer pela sobrevivência do regime e das vantagens que eles próprios auferiram, como dirigentes.

Em vista disso, e para preservar a revolução, KRUSCHEV foi deposto em out/64. Foi considerado um visionário. A partir daí, a camada dirigente, a Nomenklatura, retornou à conduta baseada na força bruta, na repressão, no terrorismo e na ausência de direitos, conduta que representou um neo-estalinismo.

Vinte e um anos depois da deposição de KRUSCHEV, MIKHAIL GORBACHEV, alçado ao cargo de Secretário-Geral do PCUS, também proclamou a necessidade de um retorno ao leninismo, voltando a acusar STALIN pelos males do socialismo realmente existente, e também BREJNEV, sucessor de KRUSCHEV, pelo período de estagnação (1964 - 1982).

GORBACHEV implantou as políticas da perestroika (reestruturação) e glasnost (abertura), cujos reflexos levaram ao desmantelamento dos regimes do Leste-Europeu levados ao poder pela força por STALIN, após a Segunda Guerra Mundial. Tudo isso ocorreu independentemente da vontade de GORBACHEV. Foi mais uma decorrência das criaturas - a glasnost e a perestroika - terem assumido contornos comparáveis aos de uma bola de neve, desprendendo-se do criador e assumindo vida própria.

Em ago/91, seis anos depois do início da volta ao leninismo, uma desastrosa tentativa de dar a GORBACHEV o mesmo destino dado a KRUSCHEV e manter o Estado tal como sempre foi, terminou por conduzir ao fim do regime, do partido único e da própria União Soviética, dando lugar a 15 Estados independentes e ao ressurgimento da Rússia.

Evidentemente que nada disso foi imaginado por GORBACHEV ao destampar a garrafa e libertar o Gênio.

Antônio Pinto
é Cap. Adm. R/R

Prelúdio de um controle de tráfego aéreo

Everaldo Breves

Quando o frágil “Curtiss Fredgling” K-263 decolou do Campo dos Afonsos, em 12 de junho de 1931, tripulado pelos Tenentes Lavenère-Wanderley e Casimiro Montenegro, para inaugurar a linha do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, nada existia em termos de auxílio à navegação aérea.

Os pilotos, após as decolagens, ficavam entregues a si próprios, fazendo seus vôos por debaixo das nuvens, seguindo as referências do solo.

A falta de telecomunicações aeronáuticas e de outras facilidades obrigavam-nos à adoção daquela sistemática cognominada de “Olhômetro” pelos aviadores da época.

Aliás, o saudoso Ten. Brig. Armando Serra de Menezes que viveu aquela fase, nos apresenta em seu opúsculo “Fora da Pista” o seguinte comentário bastante interessante: “Lembro-me dos preparativos da primeira viagem do Correio Aéreo Militar no Campo dos Afonsos. Uma mobilização completa de esquadros, transferidores, cartas, pistolas; até um piloto levava um assento pneumático, a fim de vencer as 4 horas e pouco de viagem entre Rio e São Paulo. Mas havia um instrumento preciso chamado de “Olhômetro” que não podia faltar. Este ligado à via férrea, era a segurança em pessoa...”

E foi seguindo estradas de ferro, de rodagens, praias, vales e rios que começou o Correio Aéreo Militar, numa época em que não havia cartas de navegação e os mapas geográficos eram imprecisos.

Em 19 de outubro de 1931, a linha Rio-São Paulo expandia-se para Goiás, passando a cumprir o seguinte percurso com frequência semanal: Rio - São Paulo - Ribeirão Preto - Uberaba - Araguari - Vianópolis e finalmente Goiás (antiga capital).

Entre as cidades de Vianópolis e Goiás, a navegação ficava difícil e temerária, pondo em risco a segurança do vôo.

A imprecisão dos mapas, a escassez de referências e o pouco treinamento dos pilotos na rota dificultavam os vôos naquela vasta região tomada por matas imensas.

O espírito criativo dos responsáveis pelas atividades do CAM não se fez esperar.

A solução encontrada para resolver o problema na etapa do vôo entre Vianópolis e Goiás foi mandar pintar, em cores brancas, duas letras em tamanho grande, em pontos predeterminados, nos telhados mais altos de cada casa ou instalação existente. Estas pinturas foram feitas dando preferência às igrejas, prefeituras, estações ferroviárias, ranchos, etc. Que normalmente apresentavam telhados altos e mais visíveis.

Posteriormente, àquelas letras foi adicionada uma seta com um algarismo. Servia para indicar a direção e a distância do telhado ao campo de pouso.

Os campos de pouso, em sua maioria, eram pequenos, de configuração quadrangular, pouco maiores do que um campo de “foot-ball”. Situavam-se muitas vezes em lugares pouco



Casimiro Montenegro e Nelson F. Lavenère Wanderley

visíveis o que dificultava a localização pelos pilotos, principalmente, quando em condições atmosféricas desfavoráveis.

Mais tarde, considerando os bons efeitos produzidos pela adoção dessas medidas, a mesma sistemática estendeu-se por todas as rotas do Correio Aéreo Militar.

Muitos pilotos salvaram suas vidas sobrevoando os telhados cujas setas lhes indicaram a direção a ser seguida para chegar ao campo de pouso, em situações críticas de pouco combustível ou condições de tempo desfavoráveis.

Objetivando fortalecer ainda mais a segurança de vôo, o então Major Eduardo Gomes - Comandante do Grupo Misto de Aviação ao qual se subordinava o CAM, conseguiu, junto ao Departamento dos Correios e Telégrafos, fosse feito o controle do tráfego aéreo dos aviões na linha Rio - Goiás, aproveitando as agências telegráficas existentes na área.

Os aviões ao passarem por cima delas na rota sobrevoada, eram identificados pelo número e matrícula, sendo imediatamente enviadas mensagens de posição à Agência Central dos Telégrafos em São Paulo, que, por sua vez, as retransmitia para o Campo de Marte e dos Afonsos.

Com o tempo, esta colaboração foi se aperfeiçoando e nos locais de pouso, o piloto se comunicava com a agência local, dando hora de aterrissagem, pernoite (se fosse o caso), hora de decolagem e destino.

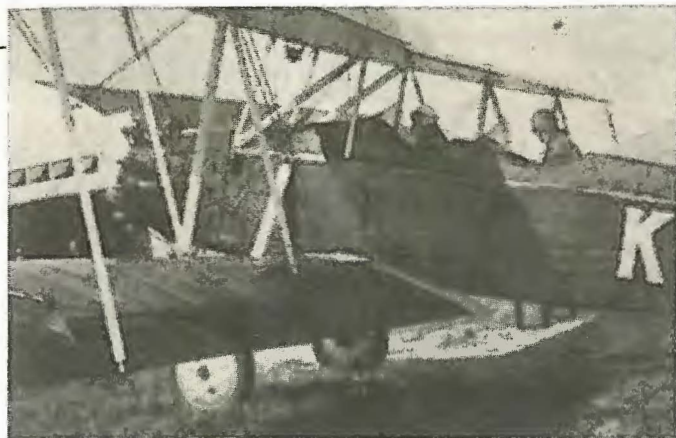
Estes dados eram imediatamente enviados à Agência Central dos Telégrafos em São Paulo para as providências cabíveis.

Esta sistemática funcionou durante vários anos.

À medida que as linhas iam se expandindo para o Norte e Nordeste ou para o Sul, o Departamento dos Correios e Telégrafos foi aprimorando o seu trabalho de apoio.

Era comum os pilotos irem à Agência Central dos Telégrafos para saber sobre as condições de tempo na rota a ser sobrevoada, antes de saírem para as viagens em São Paulo.

A rota de Goiás era a mais respeitada. Os pilotos de quando em vez se perdiam. A solução era aterrar e procurar a escola local para se orientarem.



12 de junho de 1931 - Rio São Paulo - Tenente Montenegro Filho e Lavênère Wanderley partem para o voo épico.

O Correio Aéreo daquela época, sem a necessária cobertura e devido ao seu primitivismo, foi batizado de “Arco e Flexa”.

Em São Paulo, no DCT, é justo ressaltar o trabalho esplêndido realizado por João Augusto Neiva Jr., pai do saudoso Brig. Moitinho Neiva e de Manoel Feitosa Filho, os quais operando de forma um tanto rudimentar, mas proveitosa, proporcionou relativa cobertura aos vãos. Havia um perfeito entrosamento entre o Telégrafo Nacional e a rede telegráfica das estradas de ferro nesse sentido.

Aqueles saudosos funcionários do DCT muitas vezes tiveram os seus dias de trabalho alongados pelas noites, à espera de notícias do avião que não passou na rota.

No Campo dos Afonsos, o Major Eduardo Gomes, militar idealista, de convicções firmes e de excelsas virtudes devotadas à integração nacional, controlava com dedicação, no dia-a-dia, todas as atividades dos aviões do CAM.

Ficou famoso o relatório diário daquelas atividades que ele exigia lhe fosse apresentado no final de todos os expedientes por seus auxiliares.



O mau tempo forçava os pilotos a voarem baixo para que pudessem identificar, pelas estações de trem se a rota que seguiam estava certa



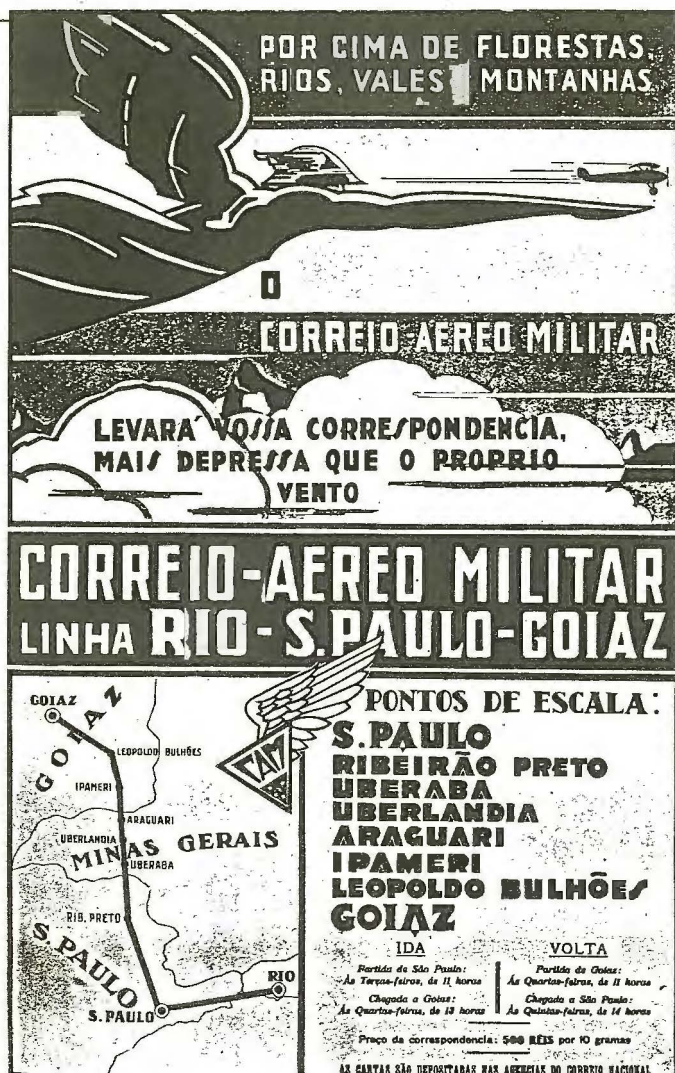
Eduardo Gomes e o velho “FRANKSTEIN”. Juntos escreveram a História do Correio Aéreo Militar

Podemos concluir que as providências tomadas para melhorar os auxílios à navegação do “Arco e Flexa” marcaram o prelúdio de um Controle de Tráfego Aéreo até então inexistente no Brasil, incentivando gradativamente o desenvolvimento de um excelente serviço de Proteção ao Voo.

Isso tudo muito se deve ao Correio Aéreo, aos ideais, aos exemplos dignificantes do Brigadeiro Eduardo Gomes, que via no CAM um meio eficiente de ajuda e de união nacional e, também, aos tripulantes dos seus aviões que, com dedicação e



Reprodução do cartaz que no dia 10 Julho 1931 foi levado à S. Paulo pelo Ten. Av. Godofredo Vidal e o Aspirante Vicente Cavalcanti Aragão.



1933 - cartaz de propaganda do Correio Aéreo Militar

audácia, penetraram pela hinterlândia brasileira, chegando a lugares inóspitos e em sua maioria submetidos ainda ao primitivismo dos aborígenes [para levar-lhes o progresso e a união nacional].

Observação: O avião "Curtiss Challenger" tinha as seguintes características: biplano, monomotor, biplace; motor "Curtiss Challenger" R. 600 de 185 H.P., 6 cilindros, radial; peso vazio 903 kg; alcance 557 quilômetros; velocidade 167 km/h; 10 aviões foram adquiridos nos Estados Unidos e 04 (quatro) foram requisitados à Aviação da Força Pública de São Paulo, na revolução de 1930. Ficaram conhecidos na Aviação Militar como "Curtiss Fledgling", "Curtiss Challenger" ou "Frankenstein".

EVERALDO BREVES é Brig. do Ar. Ref.

EPOPÉIA ALADA

Nelson de Araújo Lima

Quero exaltar, nos versos que componho,
O patriotismo, a intrepidez e o sonho
Dos que lutaram por glorificá-lo...
E foi por um prodígio de energia
Que, deixando os "Afonso", certo dia,
Um "Curtiss" decolou, rumo a São Paulo,
Levando algumas cartas em seu seio...
Era o início da história do Correio Aéreo Militar
Que ia vencer o evento, o tempo, a serra
E unir outros irmãos de nossa terra
Que as distâncias queriam separar.
Rio - São Paulo e... ampliando o vôo audaz
A recônditas plagas de Goiás
E a longínquas regiões de Mato Grosso,
Sobre o mapa colosso,
Numa epopéia que se não define,
Os "Waco C.S.O." e os de cabine
Continuaram mais tarde, o excelso poema
Por sobre selvas cheias de mistério,
Abrindo as asas do Correio Aéreo,
Do Tocantins ao Parapananema!...
Uns bateram na serra, outros, em chamas,
Os corpos seus tiveram calcinados.
Todos eles, porém, como soldados,
Puseram muito acima desses dramas,
A honra militar... souberam crer
Nos destinos da Pátria e, de alma forte,
Trilharam, mesmo defrontando a morte,
O sagrado caminho do dever!...
O "Curtiss Challenger" dos céus de outrora!...
Que descansas, veterano, agora
Que já do recolher ouviste o toque,
E outros aviões adejam nos confins
Do Parapananema e Tocantins
Do Jaguarão às margens do Oiapoque!...
Tu que foste o pioneiro do Correio Aéreo Militar,
Se não existes mais, na terra, creio
Que muito longe, no passado alheio
Ao presente e ao futuro, és sombra a voar
Quando à noite vens dar o teu passeio
pela Serra do Mar!...

Os fenômenos climatológicos que se passam na superfície da Terra repetem-se, em geral, em um período de 365,242198 dias solares médios, isto é, em um ANO TRÓPICO. Por outro lado, o ANO CIVIL encerra um número inteiro de dias solares médios. Para que os diversos fenômenos ligados à climatologia sejam repetidos aproximadamente nas mesmas datas do ano civil, foi feita uma concordância entre o ANO TRÓPICO e o ANO CIVIL. Esta concordância é estabelecida por meio de calendários.

Calendário Egípcio

O ano civil dos egípcios era o ano solar de 360 dias dividido em 12 meses de 30 dias cada um. Depois do 12 mês, juntava-se um período de 5 dias (EPACÔMENOS) para estabelecer a concordância entre o ano civil egípcio e o ANO TRÓPICO. O ano egípcio retardava-se, portanto, de quase um dia em cada 4 anos. Somente depois de um período de 1461 anos é que os fenômenos climatológicos se reproduziam nas mesmas datas.

Calendário Romano Antigo

No calendário de ROMULUS, o ano tinha 304 dias (ano vago) e era dividido em 10 meses de 30 e 31 dias. O ano começava em Martius e terminava em December.

No calendário de NUMA POMPÍLIO, que era um aperfeiçoamento do precedente, foram intercalados dois meses entre December e Martius. Estes meses receberam as denominações de Januarius e Februarius que encerravam 29 dias e 28 dias, respectivamente.

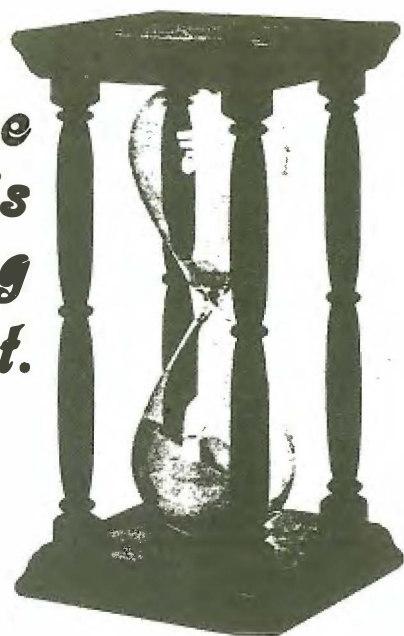
Calendário Juliano

Quando Júlio Cesar assumiu o governo do Império Romano, mandou buscar, no Egito, o astrônomo Sosígenes que fez uma ótima modificação no calendário de Numa Pompílio. Em cada período de 4 anos civis, Sosígenes adotou 3 anos de 365 dias e 1 ano de 366 dias. Desta forma, o ANO TRÓPICO foi fixado em 365,25 dias solares médios. O dia Epagômeno era intercalado entre os dias 23 e 24 de fevereiro, isto é, 6 dias antes do início de março, SEXTUS KALENDAS MARTIAS, sendo essa a razão pela qual, o mês de fevereiro, quando, com 29 dias, passou a chamar-se bissexto, juntamente com o ano respectivo. Essa denominação é adotada até hoje. Os anos cujos milésimos são divisíveis por 4 são bissextos.

Calendário Gregoriano

A duração do ANO TRÓPICO fixado por Sosígenes em 365,25 dias médios é maior que a verdadeira duração do ANO TRÓPICO, isto é, 365,2422 dias médios. Isto traz como consequência uma antecipação na data da passagem do Sol pelo ponto vernal (cruzamento da Eclíptica com o Equador Celeste), ou deslocamento do início das estações. No século XVI, a antecipação era de cerca de dez dias. Devido a este fato, em 1582 o Papa Gregório XIII ordenou a seguinte modificação no Calendário Juliano:

*Time
is
running
out.*



1) ao dia 4 de outubro de 1582 segue imediatamente o dia 15 de outubro do mesmo ano; e

2) os anos seculares (escritos com dois zeros à direita) não divisíveis por 400 passam a ser anos comuns.

Esta modificação foi proposta pelo astrônomo GHIRALDI. A reforma entrou em vigor na Itália imediatamente após a ordem do Sumo Pontífice. Os anos em que os principais países adotaram o calendário Gregoriano foram os seguintes:

Países	ANOS
França	1582
Espanha	1582
Polônia	1582
Portugal	1582
Alemanha Católica	1583
Alemanha Protestante	1700
Dinamarca	1700
Inglaterra	1752
Suécia	1753
Japão	1873
China	1912
Bulgária	1915
Rússia	1917
Iugoslávia	1919
Rumânia	1919
Grécia	1923
Turquia	1927

Calendário perpétuo

Este calendário, embora bastante simples, abrange o período de todos os anos de Era Cristã, desde o dia 1º de janeiro do ano I, até o século 30.

Exemplo: A Batalha Naval do Riachuelo ocorreu a 11 de junho de 1865.

Que dia era da semana?

dia 11 -> na coluna dos dias, quadro 4

Mês de junho -> na coluna dos meses, quadro 4

Século 1800 -> na coluna dos séculos, quadro 4

Ano 65 -> na coluna dos anos, quadro 2

Soma 14

Na coluna de chave nº 14 corresponde ao domingo

No quadro, os MESES, os ANOS SECULARES e os ANOS sublinhados são os ANOS BISSEXTOS.

RONALDO PERSEKE é Professor da Escola Naval e do
Departamento de Astronomia do Instituto de Geociências da
Universidade Federal do Rio de Janeiro e
Astrônomo do Observatório do Valongo

DIAS	MESES	SÉCULOS (Anos Seculares)	ANOS	CHAVE
1 - 8 - 15 22 - 29	MAIO	500 <u>1200</u> 1600 <u>2000</u> 2400 2800	03-08-14-25 31- <u>36</u> -42-53 59-64-70-81 87- <u>92</u> -98	Quinta 4 Sexta 5 Sábado 6 Domingo 7
2 - 9 - 16 23 - 30	FEVEREIRO AGOSTO	400 <u>1100</u> 1900 2300 2700 3100	09-15-20-26 37-43-48-54 65-71- <u>76</u> -82 93-99	Segunda 8 Terça 9 Quarta 10
3 - 10 - 17 24 - 31	FEVEREIRO MARÇO NOVEMBRO	300 <u>1100</u>	04-10-21-27 <u>32</u> -38-49-55 60-66-77-83 <u>88</u> -94	Quinta 11 Sexta 12 Sábado 13 Domingo 14
4 - 11 - 18 25	JUNHO	200 <u>900</u> 1800 2200 2600 3000	05-11-16-22 33-39-44-50 61-67- <u>72</u> -78 89-95	Segunda 15 Terça 16 Quarta 17
5 - 12 - 19 26	SETEMBRO DEZEMBRO	100 <u>800</u> <u>1500</u> 84-90	00-06-17-23 28-34-45-51 <u>56</u> -62-73-79	Quinta 18 Sexta 19 Sábado 20 Domingo 21
6 - 13 - 20 27	JANEIRO ABRIL JULHO	00 <u>700</u> <u>1400</u> 1700 2100 2500 2900	01-07-12-18 29-35-40-46 57-63-68-74 85-91- <u>96</u>	Segunda 22 Terça 23 Quarta 24
7 - 14 - 21 26	JANEIRO OUTUBRO	600 <u>1300</u>	02-13-19-24 30-41-47-52 58-69- <u>75</u> -80 86-97	Quinta 25 Sexta 26 Sábado 27 Domingo 28

ERRATA - No artigo A Lua - Satélite Natural da Terra (Revista 191-Mar./Abr.)

Onde se lê:

Translação da Terra em torno do Sol

Leia-se:

Translação da Lua em torno da Terra

Nova Diretoria na TASA

A TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S/A., empresa de economia mista de âmbito nacional, cuja principal atividade é a proteção ao voo no espaço aéreo brasileiro, tem nova Diretoria para o triênio 93/96. Foram empossados esta semana: Lair da Silva Andrade, presidente; Roberto Della Piazza, diretor técnico; Valmir Ferreira Chaves, diretor de operações; Amilcar Ferrari Alves, diretor administrativo e Aramis Tavares da Silva, diretor financeiro.

Carioca, 62 anos, Lair da Silva Andrade, Tenente-Brigadeiro-do-Ar da reserva da Força Aérea Brasileira, é um líder de sua geração. Como Oficial Aviador, possui todos os cursos da carreira e uma invejável folha de serviços prestados como chefe de diversos órgãos militares; sua última atuação na FAB foi como membro do Alto Comando da Aeronáutica. Após 44 anos de serviço ativo passou para a reserva em novembro de 1992. Os demais diretores, todos oficiais oriundos da Aeronáutica, têm, em comum, o desempenho de funções de destaque na aviação militar.

Dentre as diretrizes traçadas pela nova Diretoria estão:

a) O Sistema de Proteção ao Voo como objetivo principal, calcado na valorização do homem e no potencial da informática; e

b) A modernização da empresa através do planejamento da padronização e do trabalho em equipe.

Criada em 1969 como pequena empresa de telecomuni-



A partir da esquerda, Aramis Tavares da Silva, Diretor Financeiro; Amilcar Ferrari Alves, Diretor Administrativo; Lair da Silva Andrade, Presidente; Roberto Della Piazza, Diretor Técnico e Valmir Ferreira Chaves, Diretor de Operações

cações, a TASA teve sua atuação ampliada a partir de 1982, quando o Ministério da Aeronáutica passou a transferir, para a sua jurisdição, a operação de órgãos do Sistema de Proteção ao Voo. Desde então a empresa vem demonstrando a sua capacidade técnica na implantação, administração, operação e exploração comercial e industrial das atividades de proteção ao voo, bem como aquelas ligadas ao transporte aéreo em geral.

Hoje, com sede no Rio de Janeiro e ramificações em todo o Brasil através de sete Superintendências Regionais (Rio, São Paulo, Brasília, Porto Alegre, Recife, Belém e Manaus), a TASA atua em 131 Grupamentos de Proteção ao Voo coordenando pousos, decolagens e o tráfego de aviões ao longo das rotas aéreas.

Concurso de Admissão para a Academia da Força Aérea

Estarão abertas, até o dia 22 de setembro de 1993, as inscrições para o concurso de admissão aos cursos de formação de Oficiais Aviadores, Intendentes e de Infantaria da Academia da Força Aérea.

Poderão inscrever-se candidatos civis e militares que concluíram, com aproveitamento, a última série do 2º Grau, ou estejam em condições de concluí-la até a data da concentração final do concurso e que preencham as demais condições para inscrição.

O referido Concurso constará das provas de Matemática, Física, Língua Portuguesa e Língua Inglesa, além de exame

médico, de aptidão física e psicológica.

Serão 120 (cento e vinte) vagas para o curso de formação de Oficiais Aviadores, 45 (quarenta e cinco) para o curso de formação de Oficiais Intendentes e 20 (vinte) para o curso de formação de Oficiais de Infantaria da Aeronáutica.

Os interessados poderão inscrever-se nas Organizações Militares da Aeronáutica onde obterão as instruções específicas.

O Edital do Concurso foi publicado no Diário Oficial nº 74, de 22 de abril de 1993

Aeroporto é um bem da cidade

O Prefeito César Maia visitou as novas áreas ampliadas do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e conheceu a maquete do futuro Terminal de Carga Intermodal - direto do porto ao avião. Acompanhado pelo Presidente da Infraero - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, Ten. Brig. Luiz Carlos Boavista Accioly, o Prefeito César Maia prometeu somar esforços no sentido de conseguir financiamento para a construção do Terminal Intermodal, que significará um aumento do movimento de carga da cidade e emprego para muita gente. O Prefeito considerou que o Aeroporto é um bem da cidade, um equipamento importante para o seu desenvolvimento. Durante toda a visita o prefeito foi acompanhado pelo Superintendente Regional da Infraero-Rio, Monclar Luiz de Miranda, pelo Superintendente do Aeroporto, Marco Antônio de Oliveira e pelo Vereador José Moraes.



Na foto o presidente da Infraero, Luiz Carlos Boavista Accioly entrega uma placa, como lembrança da visita, ao prefeito César Maia, na presença do Superintendente Marco Antonio de Oliveira (centro) e do Vereador José Moraes (direita)

Portugal adquire seu quarto Fokker 100

Portugalia tomou opção de um quarto Fokker 100.

A empresa aérea sediada em Lisboa implantou seus vôos regulares com o Fokker 100 em julho de 1990. Desde então ela tem experimentado rápido crescimento, expansão de rotas e frequências e um incremento constante nos coeficientes de carga.

Vôos

Além dos vôos regulares de Lisboa ao Porto, Faro e Açores, a Portugalia oferece vôos charter para Funchal na Ilha da Madeira. A companhia também requereu direitos para servir vários outros pontos na Europa.

Todos os quatro Fokker 100 operados pela Portugalia foram adquiridos num contrato de arrendamento de longo

prazo da GPA Fokker 100, uma operadora de arrendamento sediada em Shannon, Irlanda.



Com o corte simbólico de uma fita, o Presidente da Portugalia, João Ribeiro da Fonseca, recebe seu quarto Fokker 100.

Peças e componentes para helicópteros europeus



François de Asis, pela Eurocopter (E), Ozires Silva e Antônio Garcia da Silveira, da Embraer, sob as vistas de Bruno Boulnois (D), diretor da Helibrás, assinam protocolo de intenções, em que as empresas se preparam para criar um grupo de trabalho para avaliar e desenvolver todo um potencial para o fornecimento de peças e componentes para helicópteros europeus. A Eurocopter, que resulta da fusão da Aerospatiale (França), com a MBB (Alemanha) está desenvolvendo dois novos produtos: o Tiger/Gerfaut, helicóptero antiblindados e de apoio e proteção e o NH90, nas versões de transporte tático e naval armada. A EMBRAER já fornece flaps em materiais compostos, para o MD-11, da Douglas americana e peças para alguns aviões da Boeing, também dos EUA.

Falece no Rio de Janeiro o ex-Ministro da Aeronáutica Tenente-Brigadeiro-do-Ar Joelmir Campos de Araripe Macêdo



Faleceu, no dia 12 de abril de 1993, no Hospital de Força Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro-RJ, o ex-Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Joelmir Campos de Araripe Macêdo.

O Brigadeiro Araripe Macêdo nasceu na cidade do Rio de Janeiro, no dia 16 de fevereiro de 1909, filho do Coronel José Araripe Macêdo e de

D. Zulmira Campos de Araripe Macêdo, foi casado com a Senhora Maria de Lourdes Viana de Araripe Macêdo, com quem teve cinco filhos.

Realizou o curso secundário no Colégio Militar do Rio de Janeiro, diplomando-se em 1924. Em março de 1925 ingressou na Escola Militar do Realengo e em 20 de janeiro de 1928 foi declarado Aspirante-a-Oficial da Arma de Aviação, integrando a primeira turma de Cadetes da Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos. Em agosto daquele ano foi promovido a Segundo-Tenente e promovido a Primeiro-Tenente em 14 de agosto de 1930.

Em outubro de 1931, como um dos pioneiros do Correio Aéreo Militar, depois Correio Aéreo Nacional (CAN), foi o primeiro piloto, ao lado do Tenente Nélson Freire Lavenère Wanderley, a fazer a linha Rio de Janeiro - Goiás.

Entre julho e outubro de 1932 participou da repressão à Revolução Constitucionalista de São Paulo, realizando missões aéreas na frente da 4ª Divisão de Infantaria.

Continuando suas atividades no Correio Aéreo Militar, inaugurou, em fevereiro de 1933, a linha postal entre o Rio de Janeiro e cidades do interior baiano e cearense, chamada linha do Rio São Francisco. Em junho daquele ano foi promovido a Capitão e, em setembro de 1938, a Major.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira em janeiro de 1941, transferiu-se para essa nova Força Armada. Ainda naquele ano formou-se em Engenharia Militar Aeronáutica, pela Escola Técnica do Exército, e em dezembro foi promovido a Tenente-Coronel-Aviador.

Em janeiro de 1942, assumiu a direção da Fábrica do Galeão, no Rio de Janeiro, sendo incluído, em fevereiro daquele ano, na categoria de Engenheiro da Aeronáutica,

assumindo, também, a função de instrutor da cadeira de motores de aviação da Escola Técnica do Exército, no Curso de Engenharia Aeronáutica do Galeão.

Em novembro de 1946 foi promovido a Coronel-Aviador; em novembro de 1947 deixou o comando da Fábrica do Galeão e, em 1948, assumiu o cargo de Diretor-Técnico da Fábrica Nacional de Motores (FNM), função que exerceu até 1950.

Entre fevereiro e julho de 1951, foi Chefe da Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica (COCTA), que viria a ser instalado em São José dos Campos-SP, passando também, nesse ano, a Diretor-Presidente da Fábrica Nacional de Motores, cargo que ocuparia até 1954.

Ainda em 1951, no segundo governo do Presidente Getúlio Vargas, tornou-se membro do Conselho Nacional do Petróleo-CNP, cargo que ocuparia até 1956, como representante do Ministério da Aeronáutica.

Em 1952, foi nomeado membro da Comissão de Desenvolvimento Industrial da Aeronáutica; em novembro de 1954, foi promovido a Brigadeiro-do-Ar e, em 1955, assumiu a direção de Engenharia da Aeronáutica, função que exerceu até 1957.

Promovido a Major-Brigadeiro-do-Ar, em dezembro de 1958, foi nomeado Diretor, naquele mesmo ano, da Diretoria de Material da Aeronáutica, cargo que ocupou até 1960. No ano seguinte, passou a chefiar a Diretoria de Rotas Aéreas e em junho de 1964, após o movimento político-militar de 31 de março de 1964, foi promovido a Tenente-Brigadeiro-do-Ar.

Em 1967 deixou a Direção da Diretoria de Rotas Aéreas para assumir o cargo de Inspetor-Geral da Aeronáutica. Nesse mesmo ano foi nomeado Presidente da Comissão Coordenadora do Projeto de Construção do Aeroporto Internacional do Galeão, última função exercida no serviço ativo da Aeronáutica.

Ainda em 1967, passou para a reserva remunerada, continuando, no entanto, à frente daquela Comissão e nela permanecendo até novembro de 1971, quando foi nomeado pelo então Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, para a Pasta da Aeronáutica, em substituição ao Ministro Márcio de Souza e Mello, função que exerceu por dois Governos sucessivos, entre 25 de novembro de 1971 e 14 de março de 1979.

Ao término do mandato presidencial do General Médici e com a posse do novo Presidente, General Ernesto Geisel, em 15 de março de 1974, foi, o Ministro Araripe Macêdo, o único Ministro Militar a permanecer na Pasta.

O Ten. Brig. do Ar Joelmir Campos de Araripe Macêdo deixou a Pasta da Aeronáutica em março de 1979, ao término do Governo do General Ernesto Geisel.

Boeing 757 Colombiano em Teste Final

Na foto, o primeiro Boeing 757 colombiano, pertencente à frota da Avianca, completando o último vôo teste, antes da sua entrega, em Renton, Washington, onde são produzidos.

A Avianca vai usufruir de uma vantagem especial: a redução dos requerimentos em treinamento, virtude ser o cockpit de vôo do 757 virtualmente o mesmo dos Boeing 767, já em operação na frota colombiana.



Cinco Fokker 100 para a Air UK

A Air UK do Reino Unido anunciou que vai adquirir cinco aeronaves Fokker 100.

Os avançados jatos comerciais serão liberados entre junho e dezembro deste ano. Eles operarão para fora do Aeroporto Stansted de Londres nas rotas internacionais da Air UK, em agosto próximo.

Os cinco Fokker 100 serão arrendados da International Lease Finance Corporation (ILFC) nos Estados Unidos.

A Air UK vai começar as operações com o Fokker 100 fora do London Stansted em agosto deste ano.

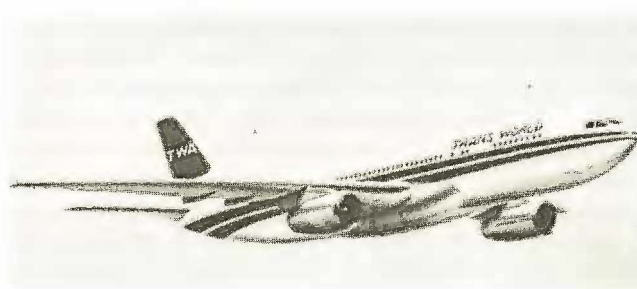


Rolls-Royce Trent o escolhido

O motor Rolls-Royce Trent impulsionará a nova geração de aeronaves "wide-body" Airbus 330 e Boeing 777. Está sendo também oferecido para o novo McDonnell Douglas MD-12.

As vendas totais do Trent atingem 254 unidades representando 41% de todas as vendas de motores para o A330 e 28% para o B777.

Na foto o A330 com motor Trent nas cores da T.W.A.



Primeiro Vôo do Fokker 70 Planejado para julho de 1993

A Fokker obteve autorização interna para prosseguir com o programa do Fokker 70. Formou-se uma dedicada equipe de gerenciamento e o trabalho sobre o projeto do novo jato comercial Fokker começou. O primeiro vôo do protótipo, está programado para julho de 1993, e suas primeiras entregas para o último trimestre de 1994.

Numa configuração de total economia o Fokker 70 tem uma capacidade superior a 79 assentos. No modelo de duas classes com 70 assentos, as poltronas são 5 de lado a lado na classe econômica e 4 de lado a lado na primeira classe. A potência é proporcionada por duas turbinas birreadoras ROLLS-ROYCE TAY 620 altamente eficientes e silenciosas com um empuxo de decolagem de 13,850 lb cada.



As primeiras entregas do Fokker 70 estão programadas para o último trimestre de 1994.

Vista Aérea do Novo Laboratório da Boeing



O novo Laboratório Integrado de Sistemas Aeronáuticos da Boeing que possui 48.000m² de área - o equivalente a 100 vezes a área ocupada por um superjumbo

Varig e Singapore Airlines oferecem nova tarifa aérea promocional ao mercado brasileiro

África, Ásia, Europa e América do Norte, todos os quatro continentes ao mesmo tempo, estão agora ao alcance do público viajante brasileiro, com as novas tarifas aéreas promocionais conjuntas, assinadas pela Varig e a Singapore Airlines, no dia 29 de março último.

Essas tarifas, denominadas Dois, Três e Quatro Continentes, foram inauguradas na nova rota da Varig para Bangkok, via África do Sul.

A tarifa Dois e Três Continentes têm exatamente o mesmo valor básico, ou seja US\$ 2.399,00. Com esse preço o passageiro pode visitar a África do Sul, Bangkok, Cingapura e voltar ao Brasil novamente pela África. Nesse roteiro aplica-se a tarifa Dois Continentes. Se decidir regressar via Europa, é aplicada a tarifa Três Continentes.

Na tarifa Quatro Continentes o valor básico é de US\$ 2.599,00. O passageiro após visitar a África, Ásia e a Europa, pode voltar ao Brasil via Nova York. Nessas tarifas, o passageiro pode parar gratuitamente nas cidades que servem de intercâmbio entre os vôos das duas empresas e em Cingapura. Paradas adicionais ilimitadas nas rotas das duas empresas podem ser acrescentadas ao itinerário medi-

ante a cobrança de US\$ 60,00 cada.

Essa tarifa é praticada unicamente na classe econômica e o tempo de permanência no exterior é de no máximo 3 meses. Os valores acima são válidos para passageiros do Rio de Janeiro, São Paulo, Vitória, Belo Horizonte, Brasília e Goiânia.

Passageiros oriundos de Porto Alegre, Aracaju, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, João Pessoa, Maceió, Natal, Recife e Salvador, pagam um adicional de ida e volta entre essas cidades e o Rio, São Paulo, de US\$ 80,00 e os de Manaus, Belém, São Luiz e Teresina de US\$ 100,00.

Outras cidades da Ásia podem ser visitadas, indo e voltando a Cingapura pagando-se tarifas promocionais de ida e volta a esta cidade. Esses valores, no entanto, ainda dependem de aprovação, para posterior divulgação.

Maiores informações:

Rio - Tel.: (021) 252-5604/(021) 252-1335

Fax: (021) 252-5325.

A Korean Air toma opção do primeiro Fokker 100

A Korean Air obteve a entrega de seu primeiro birreator turbofan Fokker 100.

A Korean Air, empresa nacional da República da Coreia, encomendou nove dos birreatores turbofan Fokker com opção para mais três. As entregas continuarão pelo ano de 1994. Os Fokker 100 fazem parte do programa de modernização da frota da Korean Air. Os novos aviões serão usados na crescente rota doméstica da transportadora bem como para o desenvolvimento de novas destinações regionais.

Na especificação da Korean Air, o Fokker 100 comporta 109 passageiros numa configuração de classe única. São duas turbinas da Rolls-Royce Tay modelo 650 de maior empuxo.



A Korean Air está operando o Fokker 100 em rotas domésticas e regionais

Varig e Singapore Airlines oferecem nova tarifa aérea promocional ao mercado brasileiro

África, Ásia, Europa e América do Norte, todos os quatro continentes ao mesmo tempo, estão agora ao alcance do público viajante brasileiro, com as novas tarifas aéreas promocionais conjuntas, assinadas pela Varig e a Singapore Airlines, no dia 29 de março último.

Essas tarifas, denominadas Dois, Três e Quatro Continentes, foram inauguradas na nova rota da Varig para Bangkok, via África do Sul.

A tarifa Dois e Três Continentes têm exatamente o mesmo valor básico, ou seja US\$ 2.399,00. Com esse preço o passageiro pode visitar a África do Sul, Bangkok, Cingapura e voltar ao Brasil novamente pela África. Nesse roteiro aplica-se a tarifa Dois Continentes. Se decidir regressar via Europa, é aplicada a tarifa Três Continentes.

Na tarifa Quatro Continentes o valor básico é de US\$ 2.599,00. O passageiro após visitar a África, Ásia e a Europa, pode voltar ao Brasil via Nova York. Nessas tarifas, o passageiro pode parar gratuitamente nas cidades que servem de intercâmbio entre os vôos das duas empresas e em Cingapura. Paradas adicionais ilimitadas nas rotas das duas empresas podem ser acrescentadas ao itinerário medi-

ante a cobrança de US\$ 60,00 cada.

Essa tarifa é praticada unicamente na classe econômica e o tempo de permanência no exterior é de no máximo 3 meses. Os valores acima são válidos para passageiros do Rio de Janeiro, São Paulo, Vitória, Belo Horizonte, Brasília e Goiânia.

Passageiros oriundos de Porto Alegre, Aracaju, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, João Pessoa, Maceió, Natal, Recife e Salvador, pagam um adicional de ida e volta entre essas cidades e o Rio, São Paulo, de US\$ 80,00 e os de Manaus, Belém, São Luiz e Teresina de US\$ 100,00.

Outras cidades da Ásia podem ser visitadas, indo e voltando a Cingapura pagando-se tarifas promocionais de ida e volta a esta cidade. Esses valores, no entanto, ainda dependem de aprovação, para posterior divulgação.

Maiores informações:

Rio - Tel.: (021) 252-5604/(021) 252-1335

Fax: (021) 252-5325.

A Korean Air toma opção do primeiro Fokker 100

A Korean Air obteve a entrega de seu primeiro birreator turbofan Fokker 100.

A Korean Air, empresa nacional da República da Coreia, encomendou nove dos birreatores turbofan Fokker com opção para mais três. As entregas continuarão pelo ano de 1994. Os Fokker 100 fazem parte do programa de modernização da frota da Korean Air. Os novos aviões serão usados na crescente rota doméstica da transportadora bem como para o desenvolvimento de novas destinações regionais.

Na especificação da Korean Air, o Fokker 100 comporta 109 passageiros numa configuração de classe única. São duas turbinas da Rolls-Royce Tay modelo 650 de maior empuxo.



A Korean Air está operando o Fokker 100 em rotas domésticas e regionais



2.000 BONS MOTIVOS PARA PREFERIR A ITAPEMIRIM

Os versáteis Boeings 727-100 da **ITAPEMIRIM** contam com o apoio de terra de uma grande frota de veículos leves, médios e pesados, operando no sistema intermodal, o que possibilita uma perfeita integração para que você receba sua carga ou encomenda em 2.000 municípios do Brasil.

Além disso, a **ITAPEMIRIM** conta com terminais de carga nas principais cidades brasileiras interligados por computadores que asseguram o fluxo correto das mercadorias e

cumprimento dos prazos de entrega.

Para manuseio da carga, dispõe de equipamentos rodoviários e aeroportuários próprios, o que garante a segurança da operação.

A **ITAPEMIRIM** também oferece a opção de fretamentos exclusivos para atender a clientes específicos.

Se você exige agilidade e rapidez em seus negócios, escolha a **ITAPEMIRIM**.



ITAPEMIRIM
CARGAS

RJ (021) 593-4488
SP (011) 912-8785
SP (011) 912-2125



A Infraero não acompanha Você nas viagens aéreas

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

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

