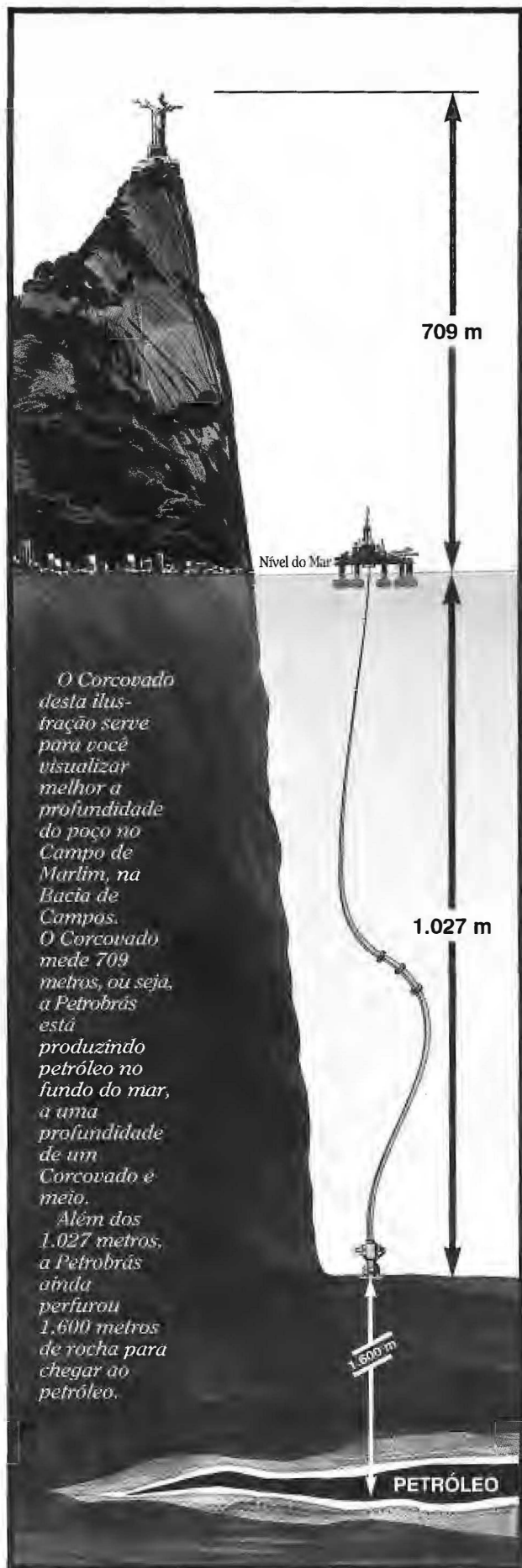


Revista aeronáutica

Maio/Junho 1994

Número 198

O dia em que
o "CORAL"
voou sobre
as selvas



O Corcovado desta ilustração serve para você visualizar melhor a profundidade do poço no Campo de Marlim, na Bacia de Campos. O Corcovado mede 709 metros, ou seja, a Petrobrás está produzindo petróleo no fundo do mar, a uma profundidade de um Corcovado e meio.

Além dos 1.027 metros, a Petrobrás ainda perfurou 1.600 metros de rocha para chegar ao petróleo.

A Petrobrás acaba de bater novo recorde mundial de produção de petróleo no mar, operando um poço a 1.027 metros sob a água, no Campo de Marlim - Bacia de Campos - que vai produzir, inicialmente, 6.300 barris por dia.

Um recorde que, aliás, já pertencia a ela mesma, líder na tecnologia de exploração e produção em águas profundas.

E foi com tecnologia de ponta, desen-

volvida pelos técnicos do seu Centro de Pesquisas - CENPES - e o trabalho pesado de 24 horas por dia da sua equipe de produção nas plataformas em alto mar, que a Petrobrás conquistou este marco. E o fato não é só importante para a história brasileira. É mais do que isto: é importante para a história mundial do petróleo.

Nossa vitória também significa que já temos toda tecnologia que precisamos para explorar, a custos baixos, adequados, nossas maiores reservas que estão



justamente em águas profundas. Ou seja: mais do que um recorde, chegamos a uma nova realidade. Que nos deixa mais próximos de novas conquistas.

Em benefício do Brasil e de todos os brasileiros.



Mais um recorde mundial: a Petrobrás foi buscar petróleo a 1.027 metros debaixo d'água.

Ao iniciarmos este editorial gostaríamos de abordar, como ponto referencial, algumas das realidades referentes a Suíça, para caracterizarmos, irrecusavelmente, o papel fundamental das Forças Armadas nos destinos das nações. Essa coletividade passou sucessivamente pelo poder dos Romanos, dos Burgúndios e dos Francos, tendo sido integrada ao Império Carolíngio em 1218. No século XV, como confederação, teve de defender-se contra Carlos, o Temerário, e o imperador Maximiliano, obtendo, conseqüentemente, o reconhecimento à independência dos seus cantões, então em número de treze. Em 1648, sob a égide do Tratado de Vestefália, foi reconhecida como estado soberano. Em 1789 tornou-se teatro de guerra entre franceses e austro-russos, com muito sofrimento. Em 1803, Napoleão tornou a nação helvética unitária, como República Federativa. Com 4.298 km², esse país **neutro** que plasmou sua civilização na dor das guerras, jamais deixou de ter um poder militar que preserve sua integridade territorial e independência sócio-político-econômica. Possui Forças Armadas poderosas, prontas para a defesa da pátria, equipadas com material moderno, pessoal treinado e vontade nacional estruturada na luta, ocasionada por ação de outros poderes militares.

Espero que o óbvio eleve a nossa elite à consciência. Se é mantida alheia à realidade por falta de cultura histórica, rogo-lhe que medite sobre o nosso país, considerando os poucos fatos acima arrolados, que são representativos de todas nações dotadas de civismo e amor ao lar, em conseqüência de sofrimentos.

Sabemos que em 1992 o mundo se viu envolvido por vinte e nove guerras importantes. A indústria bélica é considerada fundamental para a estabilidade de muitas nações. A argumentação para a sua manutenção e desenvolvimento é variada, e não respeita a verdade para atingir seus objetivos. Somas vultosas são movimentadas, comprometendo investimentos, níveis de emprego, mercados consumidores, atividades políticas, "culturais" e religiosas. É a luta entre a civilidade e a cultura da sobrevivência.

Torna-se imperativo que nações se dotem de meios dissuasórios a fim de manter a sua autodeterminação.

Não podemos nos esquecer que há alguns anos os EUA invadiram a República Dominicana, com sessenta e cinco mil "marines", para evitar a restauração do poder democrático de Bosh, eleito em eleições livres.

Vivemos momentos difíceis. Em nome da liberdade e dos direitos humanos a ONU defende a autodeterminação dos povos, dando outras destinações a grandes áreas, riquíssimas, do nosso território. É a forma jurídico-política de expressar vontade de dominar.

As Forças Armadas, historicamente, são atributos clássicos da soberania.

A competição pela supremacia econômica e tecnológica não pode prescindir do poder militar. O Iraque não seria posicionado no contexto internacional em atendimento aos interesses sócio-político-econômicos das nações envolvidas, sem intervenção militar. O Kuwait, hoje, ainda estaria ocupado.

Sinto-me constrangido em tentar provar o primário, o elementar, o evidente e o incontestável.

Devemos promover integração multinacional atendendo às imposições observadas no cenário mundial, o que não deve significar despersonalizar-se, tornar-se incapaz de autodeterminar-se, de discutir medidas que afetem interesses legítimos, como nação organizada.

É necessário que o povo brasileiro, que sofre lavagem cerebral, no sentido de que tem de acreditar na conveniência de desnacionalização, a fim de integrar-se à comunidade

internacional, saiba da verdade de que há um surto crescente e significativo de nacionalismo, principalmente nas repúblicas que formavam o bloco socialista.

Liberdade política e econômica, representação popular, imprensa livre, educação, justiça e segurança só serão preservadas, a longo prazo, em qualquer país, com Forças Armadas organizadas e com capacidade operacional compatibilizada com os interesses nacionais.

Na Bósnia já morreram duzentas mil pessoas. Guerras impõem Forças Armadas. Segurança Nacional impõe Forças Armadas. Em que posição a nossa elite coloca o Brasil? Será o nosso país imune a perdas territoriais, a invasões e a desrespeitos políticos e econômicos? Poderão as áreas de nossas fronteiras serem ocupadas pelo tráfico de tóxico ou pela guerrilha? A teoria do caos afirma que pequenas alterações podem provocar mudanças drásticas em qualquer sistema, a longo prazo. Muitas vêm estabelecendo posicionamentos, por desejos menores, sem uma visão ampla dos interesses nacionais. Conclamo a sociedade civil a enfraquecer seus ressentimentos negativos contra o Movimento de Março de 64 e permitir a reestruturação das nossas Forças Armadas, a fim de atender aos nossos legítimos objetivos. Trata-se de justa e inadiável preservação da nossa sociedade.

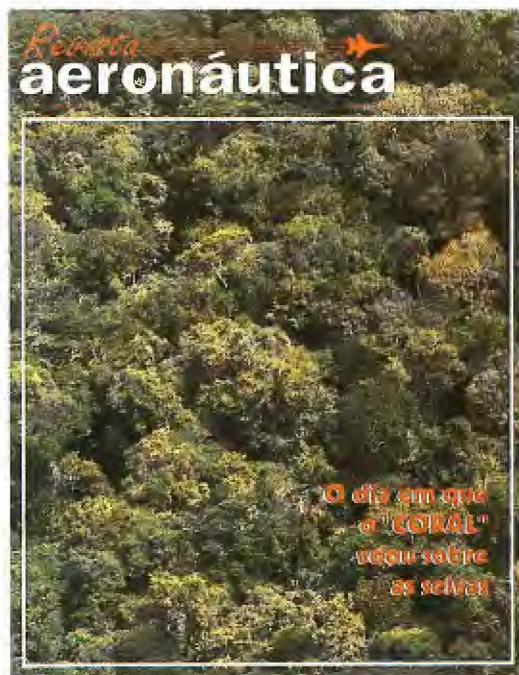
A indústria bélica americana dá emprego direto a três milhões de pessoas.

Será que a nossa elite imagina que a nossa estabilidade social, política e econômica, a nossa integridade territorial e soberania, serão sempre preservadas, por vontade internacional? Será que tem certeza de que um país que pratica a política da miséria não entrará em conflito interno? O que pensa sobre as nossas fronteiras?

Os militares brasileiros em momento algum, a despeito da força que detêm, deixaram, durante a Nova República, de acatar as determinações emanadas dos Poderes constituídos. As Forças Armadas fortalecidas pela capacidade operacional poderão estabelecer respeito pela nação, de conformidade com parâmetros reconhecidos internacionalmente, resultando em crescimento de prestígio e melhor intercâmbio político-econômico. **O diálogo do futuro cada vez mais será realizado em função do poder econômico-militar.**

Irresponsáveis, apátridas e omissos viverão em privilégio, mas terão o desprezo da pátria, impresso nas páginas da nossa história. Há evidências flagrantes de que perderemos, a médio prazo, as características de nação realmente independente. Internacionalmente, há quem acredite que as riquezas da Amazônia pertençam à "humanidade".

Filosófica, sociológica e historicamente, a nacionalidade é caracterizada, precipuamente, pela existência de Forças Armadas fortes e organizadas sistemicamente. No nosso país é o último baluarte da esperança de termos uma nação íntegra e respeitada.



CAPA

Floresta Amazônica, ambiente natural da Coral. Um dia, transfigurada em pássaro de ferro, ela levou conforto e esperança para uma tribo transfigurada pela aflição.

homenagem

Ayrton Senna:
um herói
contemporâneo

14

entrevista

16 A Ceia dos Cardeais
33 anos (1961-94)

Entrevista com Ten-Brig-do-Ar R/R
Rodolfo Becker Refschneider

comportamento

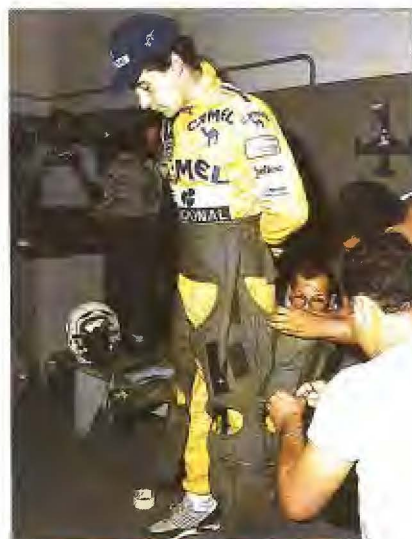
Os Valores Humanos
e a Ética Militar
05 Wagner Ramos

crônica

Gringos,
welcome
09 Gerson A.P. Vianna

prevenção de acidentes

11 Ases Indomáveis?
Adaptação de David Branco Filho



experiência

50.000 Pés

Luiz Carlos Aliandro

20

aventura

O dia em
que o
Coral
voou
sobre as
selvas

Marco A.M. Rocha



25

crônica

Vale Quanto
Pesa

Murillo Santos

31

reminiscências

Reminiscências do
1º/7º GAV

Everaldo Breves

35

22

economia

Neofeudalismo III

Bases do nosso processo político

Newton de Góes Orsini de Castro

tráfego aéreo

Evolução do
Controle do
Tráfego Aéreo

Luiz G.A. Peixoto

29

reportagem

Helicópteros na FAB...

Mas para que servem?

Paulo César Beltrão Koenow

32

Seções

01 Página Um

37 Fatos & Gente

39 Aviação

3º ETA faz "Bodas de Prata"

Instrução da aeronave F-5 em simulador

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Marcia Regina Galhardo

Colaboradores:

Octávio Julio Moreira Lima
Walter Feliu Tavares
Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Newton G. Orsini de Castro
P. Mendonça
Aldo Alvim
Gerson Antonio P. Vianna
J.A. de Tomaso Coêlho
Gustavo Wetsch
Ronaldo Perseke
Antonio Macedo D'Acri
José F. Portugal Mota

Fotolito:

QUIMICOLOR

Impresso na
GRAPHOS
Rio (021) 223-1272

Edição e Publicidade:

UNLIKE Sistemas de Marketing

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898

Fax: (021) 266-5762

CEP 22271-110 - Rio de Janeiro

Diretores:

Antonio Frota - Comercial
Marcius Flávio - Produção
Roberto Amarante - Editor
(RG-MT/RJ 18256)

Design/Diagramação:

Gisela Martine

Montagem/Produção:

Deni Robson/Nuno Miguel

Revisão:

Laura Figueira

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

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

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

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

**MANTENHA ATUALIZADO
SEU ENDEREÇO.**



mensagem do PRESIDENTE

Ao final da Assembléia Extraordinária, reunida no dia 25 de maio próximo passado, nossa Diretoria recebeu, com muita humildade e orgulho, um voto de confiança. Viu aprovada, por maioria esmagadora, a sua proposta de

alienação do domínio útil dos imóveis pertencentes ao Clube de Aeronáutica, e integrantes do **Condomínio Santos Dumont**

Esta é mais uma etapa da programada política de soerguimento da nossa agremiação. Este planejamento tem, como objetivo maior, o saneamento econômico-financeiro e administrativo que esperamos alcançar ao final de nossa gestão.

Nossos pensamentos nos levam, sempre, para a primícia de que não mais podemos contar com a ajuda do Ministério da Aeronáutica e, sem essa ajuda, não vemos possibilidade de solução sem usarmos, como base, o nosso próprio acervo. É preciso enfrentar o desafio com coragem e determinação.*

Enquanto não encontrávamos meios substantivos que nos proporcionassem uma solução definitiva para o problema, fomos saneando as finanças, recuperando, aos poucos, as dependências das diversas Sedes e reformando os seus parques esportivos.

Uma vez equacionada e agilizada a estratégia de recomposição do patrimônio ativo e socialmente rentável, não hesitamos em colocar em prática o plano de alienação já fartamente estudado. Sabíamos dos riscos que iríamos correr. Contudo, confiando na inteligência do nosso Quadro Social, tomamos a decisão de consultar o Conselho Deliberativo que, encampando o nosso estudo, convocou a Assembléia do dia 25 passado.

Todavia, em nome da verdade, é preciso que se diga, que muito me constrangia solicitar a alienação de imóveis que custaram muito trabalho e muito empenho de companheiros mais antigos e que ainda hoje contemplam, com satisfação e orgulho, os resultados de suas tarefas árduas que, não raramente, colocaram em cheque seus prestígios de chefes e comandantes exemplares, despertando o respeito e a admiração de todos nós, Oficiais mais modernos. A eles transmitimos, mais uma vez, os nossos respeitosos cumprimentos, enfatizando a nossa admiração pela grande demonstração de amor pelo nosso Clube. Entendemos que foi necessário deixar de lado vaidades pessoais, não hesitando em permitir a alienação do patrimônio construído por eles próprios. Só um elevado sentimento de altruísmo permitiu que, se não a totalidade, a grande maioria, entendesse a nossa preocupação e conosco cerrassem fileiras, adentrando na luta. Mesmo aquele que conosco não concordavam, gratificou-nos o modo urbano e respeitoso com que encararam a aprovação da nossa proposta, recebendo o resultado com a tranquilidade dos fortes.

O grande exemplo que nos ficou foi o pleno exercício da cidadania, onde pudemos ver homens exercitando seus direitos plenos, sem nunca se afastarem um só segundo do seu dever de defender a organização em consonância com as suas consciências.

Orgulho-me de pertencer a esta plêiade de verdadeiros homens e lembro-me como poderia aquela Assembléia servir de exemplo digno a quantas Assembléias e Congressos espalhados pelo Território Pátrio, principalmente em Brasília.

Sentimos que para a jovem oficialidade da FAB, atual geração de sócios do nosso Clube é possível, a exemplo de gerações passadas, reativar os instrumentos que nos facilitem viabilizar a aquisição da casa própria. No entanto, para isso, impõem-se soluções imediatas para os problemas aflitivos que imobilizam a ação da nossa CHICAER. Esperamos não decepcionar àqueles que em nós confiaram.

Finalizando, agradeço mais uma vez o voto de confiança que nos foi dado, estando certo de que, com a ajuda de Deus, havemos de entregar a nossa agremiação totalmente saneada àqueles que venham a nos substituir no futuro. Felizes são os homens que constroem suas casas sobre alicerces sólidos com a ajuda dos amigos que lhes respeitam e lhes querem bem.

O PRESIDENTE

I- INTRODUÇÃO

A sociedade mundial vive franco aumento no nível cultural e traz em seu seio um novo homem. Ele é mais informado em face da evolução dos meios de comunicação, mais preocupado com as condições de vida do planeta, começa a ser mais consciente dos seus direitos universais e, acima de tudo, mais questionador.

Reconhecidamente, vivemos hoje um momento ímpar da história da humanidade.

Quem poderia supor, há bem pouco tempo, os extraordinários acontecimentos que se verificam a um ritmo alucinante na Europa, especialmente no seu Centro Leste, e no mundo, e que marcaram o fim de um ciclo histórico.

Na realidade, a dimensão das transformações verificadas e o impacto das suas conseqüências a nível mundial significam por um lado o fim de uma ordem política, econômica, cultural, social e militar, tornada ultrapassada e por outro, prevêm o aparecimento de novos equilíbrios, instituições e doutrinas assentes nos princípios de respeito pelos Direitos Humanos, da democracia e a existência de uma viragem para uma economia de mercado.

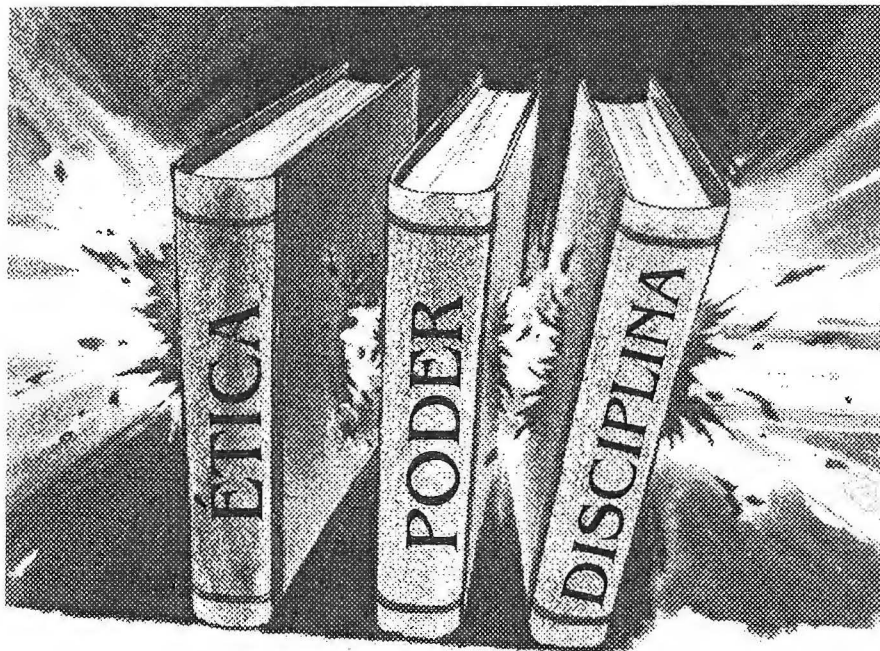
Neste contexto surge o fim da "Guerra Fria", anunciando o alvorecer do próximo século. Profetas do amanhã anunciam o "Fim da História" e a hegemonia do capitalismo.

O mundo parece respirar aliviado e, imediatamente, esse novo homem, querendo antecipar um futuro sem guerras, aumenta suas especulações sobre tudo, principalmente sobre as razões que nos levam ao conflito.

Questiona-se tudo. Questionam-se os valores humanos fundamentais que constituem fator determinante em qualquer estudo sociológico.

Noções como as de honra, honestidade, justiça e integridade de caráter que condicionam e caracterizam o comportamento humano e são, desde há séculos, dissecados em detalhes por grandes filósofos do comportamento, estão na ordem do dia.

O que é verdadeiramente moral no comportamento humano? O que é



os VALORES HUMANOS E A ÉTICA MILITAR

Wagner Ramos*

a honra perante o lucro? É lícito levar vantagens? Compete ao Estado assegurar a Defesa Nacional através das Forças Armadas em detrimento do social?

Nessa ótica, as questões militares começam a ser enquadradas numa perspectiva completamente diferente daquelas que acontecem há anos. Assim, por exemplo, na atualidade, os jovens quando chamados a cumprir o serviço militar ou quando interrogados para optarem pela carreira militar, apresentando-se academicamente mais cultos ou simplesmente mais informados, mais livres de expressarem as suas opiniões e mais determinados na defesa de seus interesses pessoais, questionam-se da validade da perda de seus interesses pessoais, questionam-se da validade da perda

desse tempo, segundo suas concepções. Afirmam aquilo que lhes parece mais evidente e lógico, ou o que mais lhes convém.

Por outro lado, de uma aceitação histórica da Instituição Militar como meio natural de resolver o que não podia ser resolvido pela política, como defendia Clausewitz, chegamos ao estágio de interrogar sua validade, muito particularmente em função da associação da Instituição Militar a grupos que supervalorizam as ameaças, que ignoram os esforços sociais para serem concretizados os anseios de paz e que não apresentam qualquer produto visível. Afinal, a falta de ameaça desenvolve a falsa sensação de segurança, logo, porque dispende recursos com as Forças Armadas quando existem incontáveis

setores carentes de recursos de toda a espécie. É a falsa paz. É a falsa noção de segurança. Em seu nome deterioram-se relacionamentos e questionam-se valores.

II- O RELACIONAMENTO CIVIL-MILITAR

Neste contexto darápida evolução da sociedade e de um aparente desarmamento de espírito é que o militar passa a encontrar grande parte das dificuldades de relacionamento interno e externo.

São as realidades e transformações do mundo atual que colocam grandes obstáculos à coesão e harmonia militar e, se-lo-á, progressivamente mais difícil, à medida que a evolução dos atuais acontecimentos mundiais resolverem-se por outros meios que não a guerra, ou então pela ilusão da rapidez, como foi a "Guerra do Golfo" ou a distensão do Leste Europeu.

A rapidez das mudanças neste novo mundo, o emprego acentuado da ciência e tecnologia nos novos conflitos, sua imediata divulgação e a relação segurança versus desenvolvimento, caracterizam a necessidade de uma nova postura na relação civil-militar.

Uma das dificuldades que parece ser intransponível neste domínio é a falta de articulação e planejamento conjunto de poder político e militar. Parece que o poder político não conhece suficientemente as questões do mundo militar para apresentar uma nova orientação global da política de defesa militar e, por outro lado, a Instituição Militar não se terá ainda adaptado ao novo enquadramento político-militar, resultante da Nova Ordem Mundial.

À medida que em ambas as partes forem se consolidando, uma adaptação às novas regras de uma sociedade cada vez mais democrática, ao nível individual, se irá resolvendo o conflito entre as suas componentes egoísta e altruísta. Assistir-se-á uma evolução dessa sociedade no sentido da melhoria

dessa convergência e, principalmente, com a resolução do binômio segurança-desenvolvimento.

Enquanto isso não acontecer, como ficam as relações internas nas forças Armadas nos tempos atuais?

Com o que nós, militares, devemos nos preocupar e manter para que nossa Instituição e, acima de tudo, a Nação, possam ser preservados?

III- OS VALORES HUMANOS TRADICIONAIS E IMPERATIVOS NA VIDA MILITAR

Nesse ponto, minha análise particulariza o comportamento ético do problema, do ponto de vista militar, já que a vertente política, além de fugir às minhas ocupações e experiências, é dissecada pelos sociólogos, em vários níveis.

Vivendo o indivíduo em uma sociedade e, sendo seu comportamento influenciado e influenciável no meio em que se relaciona, evidencia-se que os valores humanos devem ser postos ao serviço de interesses coletivos que atingem a sua maior expressão quando referenciados às noções de PÁTRIA e NAÇÃO, cuja independência deve garantir, criando as condições políticas, econômicas, sociais e culturais que a promovam e cuja soberania importa preservar.

Para atingir tal fim, torna-se dever do Estado assegurar a defesa nacional e, às Forças Armadas, a Defesa Militar da Nação.

Esse pensamento é tão evidente que a própria Igreja Católica, no seu Concílio Vaticano II, afirma: "Enquanto o risco da guerra subsista e não exista autoridade internacional competente dispondo de força suficientes, não se poderá negar aos governos, uma vez esgotadas todas as possibilidades de acordos pacíficos, o direito de legítima defesa".

Na verdade, na história conhecida de ontem e de hoje, sempre existiu e, infelizmente, existirá por muito tempo, uma potencialidade ou risco de choque entre as trajetórias dos seres vivos e das nações na incessante busca de

um mundo melhor.

Concluiu-se então pela legitimidade inerente ao Estado de assegurar a Defesa Nacional no seu sentido mais amplo possível e, às Forças Armadas, em particular, a defesa militar da Nação.

Para o desenvolvimento e desempenho desta nobre tarefa compete às Forças Armadas agora, mais do que em qualquer tempo, concentrar em si mesma e no grau mais elevado, os valores humanos considerados apanágios da vida normal.

Se podemos dizer, genericamente, que não há profissão sem ÉTICA, parece indiscutível que a ÉTICA se assume, na vida militar, como **fator determinante**, o mesmo sucedendo com outras qualidades que, se desejadas na vida normal, se tornam imperativos da vida militar, como LEALDADE, OBEDIÊNCIA, CORAGEM, INTEGRIDADE, HONRA E DEVER.

A honra e o dever são orientadoras de todo o comportamento militar. Se a segunda é uma realização que endurece quem a pratica, a primeira é a satisfação interior que se reflete no indivíduo pelo cumprimento dos compromissos por mais dilatados que sejam. Nosso compromisso com essas verdades começa com nosso juramento: "... cuja honra, integridade e instituições, defenderei com o sacrifício da própria vida".

A integridade reconhecida como pedra basilar do militar, destaca-se na atualidade, como a maior responsabilidade de um comandante. É uma via de mão dupla. Ao mesmo tempo que realça e destaca a completa honestidade das ações de um comando, coloca seu titular em dependência constante da integridade de seus subordinados, pois cada decisão tomada pelo subordinado reflete-se nas linhas de ação do comando.

O comandante deve ter presente que ordens que comprometem a integridade podem não ser consideradas ordens legais, enquanto, por outro lado, uma atitude íntegra traz consigo a confiança e o respeito dos subordinados, sendo certo que quem chefia é o maior responsável em dar exemplos.

Num mundo de transformações, buscando ansiosamente exemplos norteadores, nós, militares, temos que continuar sendo os balisadores dos valores mais nobres de comportamento humano. Torna-se, assim, por seus valores éticos, uma unidade moral, pressupondo certos valores e ideais que guiam os seus membros, nos comportamentos e relações com os outros homens. A prática profissional em nossa vida militar só pode ser considerada como tal, quando aqueles que a exercem têm a opinião de que seu trabalho constitui uma contribuição social importante, baseada nos valores mais elevados da sociedade a que pertencem. Essa consciência explica, pelo menos, a importância de salvaguardar a competência profissional, exercida através de seus códigos de honra.

Por outro lado, ao examinarmos o questionamento cada vez mais constante do "papel das Forças Armadas", veremos que uma parcela considerável de militares fica perplexa por julgarem intocáveis sua ação e a Instituição a que pertencem. Por isso, nas Forças Armadas, assume papel relevante a compreensão, pelos seus componentes, do papel da Instituição perante a Nação, onde a subordinação do indivíduo ao grupo pode influenciar seriamente o sucesso da guerra mas, também — e paradoxalmente — a pressão sobre o indivíduo, vindo da pressão sobre a Instituição, pode ser fator contribuinte para uma ação individual nem sempre conforme os padrões militares.

Aos chefes militares em geral, nessas circunstâncias, ressalta-se o dever de sentir os subordinados e orientá-los, fazendo, portanto, da verdade nas palavras (atributo ético) forte apoio para a sobrevivência da Instituição.

De outro enfoque, as Forças Armadas como instrumento de guerra, são uma organização potenciada para o combate. Assim, exercendo a sua preparação de ações primordialmente em tempos de paz, onde o componente político impeditivo das ações é mais constante e atuante, torna-se imprescindível que os

militares possuam ou desenvolvam em alto grau, o espírito de luta, dedicação e perseverança. Isso nos possibilitará um esforço adicional para a execução com qualidade, eficiência e eficácia das poucas simulações e dos exercícios que asseguram a prontidão para o combate, uma vez que os poucos recursos disponíveis tornam os treinamentos cada vez mais raros.

Neste ponto é necessário, mais uma vez, o desenvolvimento, a compreensão e estímulo a outros valores que a seguir serão expostos.

IV- A NECESSIDADE DE COMPREENSÃO E ACEITAÇÃO DA HIERARQUIA, DA SUBORDINAÇÃO E DA AUTORIDADE

Nas Forças Armadas é indispensável ultrapassar as divergências com alguma facilidade por meio da motivação ou recorrendo-se a hierarquia com o conseqüente exercício da autoridade para fazer respeitar uma condição "sine qua non" da estrutura de comando: a integridade perante às leis e às normas morais.

Hierarquia e subordinação são bases em que se assenta a Instituição Militar.

A hierarquia é a sua organização formal e a subordinação, o princípio que assegura a transmissão de ordens e orientação.

A correlação desses dois conceitos, independente da evolução dos tempos, torna sua compreensão imprescindível para o cumprimento das tarefas atribuídas. Exige disciplina consciente que é a alma e o fundamento de toda formação militar.

A hierarquia deve, portanto, ser vista como um dos pilares da Instituição Militar, contribuindo para aglutinar atitudes, reforçar o espírito de corpo, criar estabilidade e segurança, dar credibilidade à organização, funcionando como fator de prestígio institucional. Ela é ainda necessária para tornar possível organização da Instituição e o exercício de Comando com a responsabilidade, autoridade e disciplina, facilitando a tomada de

decisão do grupo com unidade de ação.

Visto estes dois aspectos, importa agora refletir sobre o outro ponto ético e basilar da Instituição Militar: a autoridade.

Genericamente, pode-se definir autoridade como o direito de exigir aos outros um determinado comportamento. Na visão militar mais simples é o poder de comandar os subordinados e de agir no âmbito do respectivo comando.

A autoridade resulta da combinação em maior ou menor grau do fator PODER, exercício ou ameaça de exercício da coação como instrumento da imposição da vontade e do fator INFLUÊNCIA, entendido como uso da presunção para provocar alterações comportamentais.

O poder está intimamente ligado ao que é formal ou legal e alicerça-se e é exercido numa base institucional.

A influência é essencialmente de caráter informal ou parcial, regendo-se pelo sistema de valores defendido por quem a utiliza, pelo respeito que inspira, pela competência que demonstra e pelas qualidades humanas, intelectuais, morais e físicas que possui, portanto de base marcadamente individual e carismática.

A autoridade do chefe militar, visto como poder de comandar os subordinados e de agir no âmbito do respectivo comando, apresenta, como acabamos de ver, duas emanações distintas.

Uma, profundamente ligada à realidade da Instituição e que é legitimada por regras sociais — ÀS LEIS — e outra, de caráter pessoal, mais relacionada com os aspectos inerentes às qualidades do chefe militar.

Nos dias atuais é importantíssimo ao militar e, principalmente, ao comandante, a compreensão total desses conceitos, pois, o Poder, visto como a autoridade legal do Chefe Militar, é um elemento essencial à Instituição Militar assegurando unidade e coesão.

Deve-se ressaltar que a autoridade emanada da lei, ou seja, aquela que o Chefe Militar recebe é um poder

limitado. Entenda-se, regulado pelas próprias leis, pelos direitos individuais, o respeito à vida privada e a acordos internacionais.

O poder pessoal, quer tenha um caráter mais reconhecidamente intelectual, quer possua um caráter mais social e inspire a obediência, apresenta uma maior convergência com a liderança, fator que leva o grupo a considerar o Chefe Militar como um elemento a quem outorga autoridade e de quem espera capacidade de decisão, prestígio, representação e superioridade.

Admitindo-se que o objetivo último de um grupo que constitua uma força armada é obter sucesso no combate, facilmente se compreende que o Poder Pessoal adquire maior relevância, pois poderá exigir sacrifício que ultrapassem a própria legitimidade ou a própria vida.

Torna-se-ia exaustivo ressaltar todas as qualidades intelectuais, físicas e morais de que um Chefe Militar deverá dispor para garantir esta forma de autoridade. No entanto, poder-se-ão apontar, entre outras, a integridade, a coragem, a moral e física, a dignidade, o elevado sentido do dever e da justiça, o espírito de sacrifício e a competência profissional.

Pelas formas como estas qualidades, inatas ou adquiridas, transparecem aos olhos de seus subordinados, advirá a ascendência natural da CHEFIA. O Chefe Militar ganhará autoridade pelos exemplos, como modelo de conduta, inspirando os subordinados e levando-os ao cumprimento da missão. Esta será, em última análise, a fonte da autoridade mais difícil de adquirir e de conservar.

Ao conceito de autoridade associa-se o conceito de Legitimidade, de maior complexidade e de necessária compreensão.

A legitimidade democrática que interessa particularmente por ser a adotada no mundo ocidental, atende, por um lado, ao interesse público e, pelo outro, ao exercício das liberdades e direitos individuais.

A importância da legitimidade resulta da necessidade de suscitar e manter a obediência dos subordinados

e de comandar, segundo as leis e a consciência nacional e em obediência aos ditames da ética e da honra.

Por isso, a autoridade e o respectivo exercício, para serem legítimos, podendo ser discricionários, jamais deverão ser arbitrários. Especificando, poder-se-á dizer que a autoridade deve emanar da competência legal, apenas perseguir fins e utilizar os meios preconizados na lei, atender ao interesse público ou institucional e ao equilíbrio justo entre a intensidade do ato autoritário e o ônus exigido a quem sobre ele recai.

Sobre tudo isso impõe-se refletir, fundamentalmente por nós que optamos por uma profissão que tem na guerra e na violência, a essência da própria existência.

V- CONCLUSÃO

Ao militar profissional, em especial em funções de comando, será exigido, cada vez mais, capacidade e prestígio.

Capacidade porque, perante as constantes inovações na informação, comunicação e sistema de armas, o líder militar, além de sua formação militar, forjada nos valores da Instituição, tem que possuir um conhecimento sedimentado, atualizado e profundo do ambiente que o rodeia, para que nele se movimente e projete sem constrangimentos ou receio de hostilidades.

Prestígio porque, comandar é a arte de, com disciplina e rigor na obediência aos princípios da Instituição e com o exercício da autoridade e poder conferidos, conseguir dos subordinados um empenho motivado para o cumprimento da missão.

É importante que compreendamos que a separação entre o político e o militar é indispensável, visto que, se os militares fizessem a lei, as forças do poder, sujeitas a enorme tensão, acabariam por se quebrar; se a política se mistura às Forças Armadas, tudo o que vem dos partidos, como seja a ideologia, o jogo político, com as suas paixões, acabaria por corromper o corpo militar, cujo poder está

indissolivelmente ligado à sua ética que se enraíza no servir à Nação.

É o cultivo permanente desta ética que permitirá ao militar, não somente aceitar a morte, se tal for necessário, mas também ultrapassar a mediocridade da vida cotidiana, já que o espírito está consolidado, com conceitos de honra militar, dever, Pátria, renúncia, espírito de sacrifício e de corpo.

O mundo em mutação exige do militar, mais do que nunca, estudo, meditação e o rigor valorativo dos procedimentos ÉTICOS.

Nossa visão enfatiza a importância do grupo em detrimento do indivíduo e subordina os seus interesses e desejos àquilo que for necessário para bem do serviço, da instituição e, principalmente, na Nação.

A ética militar é corporativa em espírito, pois realça a busca permanente do bem comum mesmo com o emprego da violência e é fundamentalmente anti-individualista.

Para nós existe, no entanto, uma profunda distinção entre o uso da força e o uso da belicosidade, uma vez que o poder militar compreende disciplina, hierarquia e firmeza, enquanto a belicosidade se caracteriza pela excitação selvagem e irresponsável, ação não aceita pelo militar profissional.

Finalmente, pelo exposto, podemos concluir que a eficiência militar nos dias atuais, depende tanto de sua capacidade técnica como da sua força moral, da sua vontade para combater e enfrentar a morte. Esta força vem através da disciplina e do espírito de corpo, dependendo de um elevado nível ético em toda sua ação. Esse nível ético será maior quanto maior pudermos preservar e elevar os valores humanos que aqui expusemos e outros universalmente aceitos pelo homem.

É, portanto, o bem comum, nele embutido a preservação dos mais altos valores morais da humanidade que o militar deve perseguir como forma de engrandecer as Forças Armadas e, acima de tudo, a Nação.

* O autor é Cel Av.

GRINGOS, WELCOME

Gerson A.P. Vianna*

Oba!!!!...acabo de ler que os gringos estão chegando... finalmente chegou a nossa salvação. Já não era sem tempo que carecíamos de alguém para dar uma mãozinha ao sofrido povo desta pobre terra tupiniquim. Vamos todos às ruas recebê-los de braços abertos. Parece que desta vez é pra valer.

Desde garotinho que tenho ouvido falar de gringos que, vez por outra, passaram por aqui tentando nos ajudar, mas parece que eles não tiveram muita sorte apesar de suas, incontestáveis, beneméritas intenções. Se não, vejamos...

Em 1908, em certa parte da fronteira entre o Mato Grosso e a Bolívia, apareceu um tal de P.W. Fawcett, coronel inglês, pretendendo ajudar a demarcar a linha divisória internacional, estatuida por um tratado de 1867 que dizia ir, naquele trecho, da cabeceira principal do Rio Verde ao pico maior do Morro dos Quatro Irmãos. O explorador britânico, após um pileque em 1909, aleatoriamente "chutou" que a cabeceira de um riozinho da região era a do Rio Verde e "entortou" a fronteira nos roubando um precioso pedaço de chão, onde se encontra a Lagoa Baía Grande,

importante por ser a única fonte de água potável para gado que existem naquela região. Apesar da "chiadeira" que fez o Barão do Rio Branco, a discussão que surgiu durou até 1958 quando, no Tratado de Roboré, uns maus brasileiros deram de presente para a Bolívia uma faixa gigantesca de nosso território, para júbilo da Standard Oil, que até hoje explora rios de petróleo por lá. Aliás, diga-se de passagem, só existe petróleo do lado de lá da fronteira, pois, segundo um outro famoso gringo muito nosso amigo, um tal de Mr. Link, que competentemente estudou a nossa terra, não existe nem uma gota de petróleo do lado de cá. Se ele falou, tá falado...

A nossa vingança nacionalista veio através de uns índios da região do Xingú-Tapajós que, em 1925, juntaram o Fawcett com macaxeira e molho de tucupi.

Devez em quando aparecem outros alienígenas, dispostos a nos ajudar. Vejam o caso daquele "ianque" e seu Projeto Jari: o cidadão apareceu por aqui disposto a investir na implantação de uma grande fábrica de papel em plena floresta amazônica e, como tinha muita

"grana", saiu comprando toda terra que existia no Pará, entre os rios Paru e Jari. Conheci um velho paraense que me disse ter sido forçado a vender, para os "gringos", as suas terras ricas em ouro, naquela região.

Face a dificuldade de construir ali a sua fábrica, o rico senhor mandou construí-la do outro lado do mundo, no



Japão, e veio a um custo gigantesco, rebocando-a em cima de balsas, de lá até aqui, subindo o Rio Amazonas e o Jari, instalando-a em terra firme numa localidade que ele batizou de Monte Dourado, talvez em alusão à enorme quantidade do ouro que existe na região.

Após recrutar centenas de "bóias frias" no sul do Maranhão, o empresário resolveu iniciar a sua produção, quando verificou que as árvores da região não serviam para produzir papel — que falta de planejamento! — e novamente mandou buscar, no outro lado do mundo, nas Filipinas, uma enorme quantidade de mudas de uma árvore de lá, que era excelente para os seus propósitos. Quanto prejuízo... deviat'er levado a sua fábrica para lá. Quando as arvorezinhas chegaram, teve que desembolsar uma grana firme para desmatar uma grande área de suas terras para plantá-las. Mas vejam como Deus é bom e recompensa àqueles que trabalham: quando começou o desmatamento, descobriu, ao revolver a terra, que ali, sob seus pés, encontrava-se a maior mina de Caulim, um mineral que serve exatamente para o branqueamento da pasta de papel. No Brasil ninguém sabia da existência dessa mina, só o gringo. Não satisfeito, continuou comprando todas, entre o Paru e o Jari, em direção norte, até que se soube, muito na moita, que a intenção do cidadão era chegar a fronteira, "doar" as terras para uma instituição internacional com sede na Suíça, do qual ele era o presidente vitalício e de algum modo conseguir a intervenção na região. Sabendo disso, o nosso governo projetou uma estrada federal, a Perimetral Norte, ao longo da fronteira, para barrar a saída do espertalhão. No exterior e aqui mesmo, através de entreguistas juramentados, meteram o malho na estrada que, conforme diziam, levava a nada à coisa nenhuma. Na verdade, as laterais de uma estrada federal, 200 metros para cada lado, são terras pertencentes à União que, evidentemente, não as venderia, cortando assim a saída dos

estrangeiros. Quando isso aconteceu, o nosso gringo se aborreceu e não quis mais saber do Jari. vendeu as terras e a fábrica para um grupo empresarial do Maranhão e foi embora. Que pena...

Certa vez, um projeto do Centro Tecnológico da Aeronáutica, o Projeto Serê, andou rastreando de grande altitude toda a Amazônia. Através de um sistema de Sensoriamento Remoto, capaz de determinar a composição do sub-solo até muitos metros de profundidade, detectaram a existência de uma faixa de 200 quilômetros de ouro. Para verificar, mandaram cavar bem na pontinha de faixa. É Serra Pelada. Não é à toa que eles não querem que tomemos posse de nossa terra e falam tanto de internacionalização.

Estamos sendo rastreados diariamente por satélites que passam sobre nós e é assim que eles ficam sabendo da enorme riqueza que existe em nossa terra. Por isso, a guisa de proteção aos índios e à ecologia, vivem alardeando a necessidade de intervir na região e impedem qualquer construção nossa por ali, seja estrada, barragem ou projetos de integração. Dizem que precisam proteger aquela floresta porque é a maior produtora de oxigênio do planeta, embora esqueçam que uma planta só produz oxigênio durante o dia, já que, à noite, consome-o novamente, expelindo gás carbônico. A floresta é, então, a maior produtora deste gás, no mundo.

Pelo menos aquela inglesa, a "Dama de Ferro", foi sincera quando disse que interessava-se pela Amazônia e que aceitaria se o Brasil usasse suas terras para pagar sua dívida externa. Até o roqueiro Sting andou por aqui falando, junto com o Milton Nascimento, em defender os "povos da floresta". Seria mais interessante que o Milton, que é negro, convencesse o seu amigo inglês a agitar em defesa dos pretos da África do Sul, em quem, os conterrâneos dele, Sting, se divertem treinando tiro ao alvo.

Agora chegou outra barulhenta turma de abnegados beneméritos,

alardeando-se defensores do lanomâmis, falando na necessidade de criar um governo extra-nacional para controlar a região e proteger os silvícolas. Acho muito bom que finalmente apareça alguém para soltar dinheiro e proteção para os nossos índios. Muito bom, maravilhoso, como são magnânimos. Acontece que devemos orientá-los para que, amanhã, não fiquem decepcionados em ver desperdiçada a sua despretensiosa intenção humanitária. Devemos alertá-los para o fato de que os lanomâmis não necessitam de ajuda, já que o governo brasileiro demarcou para eles uma gigantesca extensão de terra, justamente ao longo da fronteira onde, do outro lado, os americanos estão montando bases e treinando guerra na selva. Além disso, esses índios não precisam de recursos materiais, pois são muito ricos, já que suas terras são abundantes em ouro, diamantes, nióbio, petróleo, cassiterita e madeiras nobres. Certamente, os bondosos gringos não sabem disso e precisamos avisá-los. Mas, para que eles não percam a viagem, vamos levá-los até os verdadeiros necessitados, vamos apresentá-los aos Guaranis, índios históricos que vivem no maior "mizerê" lá no Sul, vamos levá-los até os Pataxós ou aos Caiacanes, tão doentes e esquecidos. Estes, dentre inúmeros outros, temos certeza absoluta, vão interessar muito mais aos objetivos filantrópicos dos nossos salvadores, os quais, naturalmente, se sentirão muito mais gratificados em seus intuitos protetores.

Vamos correndo receber os estrangeiros de braços abertos. Já posso até ver o dia em que eles chegarão. Na frente da favela dos Guaranis, crianças maltrapilhas pulando de alegria embaixo de uma faixa colorida estendida pelos índios onde se pode ler em letras garrafais:

"GRINGOS, WELCOME!!!"

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



ASES INDOMÁVEIS ???

Todos nós, aviadores, que assistimos o filme "Ases Indomáveis", lembramos do acidente aéreo com o personagem principal, Maverick, interpretado por Tom Cruise.

Vimos que o Relatório Final daquele acidente não foi mostrado no filme, o que é perfeitamente compreensível. Um relatório de acidente é muito técnico e sem graça para figurar no cinema. O que vimos foi a dramatização de uma "comissão de inquérito" que absolveu o piloto de qualquer responsabilidade e permitiu o seu retorno ao voo. Mas, e se fosse na vida real, como seria o Relatório Final daquele acidente?

RELATÓRIO FINAL DE ACIDENTE

1- Histórico

A tripulação cumpria missão de treinamento de combate aéreo de elementos (duas aeronaves contra outras duas). Durante o voo, após passar pela esteira de turbulência de seu líder, o F-14 "TOMCAT" perdeu o controle e entrou em parafuso chato. Sem conseguir recuperar, o piloto e o navegador se ejetaram.

2-Consequências

- a) Pessoais: o navegador morreu durante a ejeção.
- b) Materiais: perda total de aeronave.

3-Análise/Conclusões

a) Fatores contribuintes:

a.1 — Deficiente Julgamento:

o piloto violou as diretrizes operacionais em vigor. Ingressou na "bolha de segurança" de 500 ft que deve separar as aeronaves em treinamento de combate aéreo. Apesar de continuamente alertado pelo seu navegador, a ansiedade vitória afetou sua capacidade de julgamento e ele se aproximou a menos de 50 ft do outro avião. O F-14 passou pela esteira de turbulência do seu líder provocando estol no motor direito. A perda de potência neste motor

induziu a um violento momento de guinada, perda de potência no motor esquerdo e, finalmente, a entrada em "parafuso-chato".

Apesar da esteira de turbulência não ser visível e, portanto, difícil de ser evitada, o piloto aproximou-se demais de outro avião em um regime dinâmico de voo, violando regras de engajamento claramente definidas.

Embora o piloto tenha admitido que a decisão de pressionar o ataque tenha sido unicamente sua, entrevistas com outros pilotos confirmaram que esta violação era prática comum da tripulação acidentada. Esta mesma tripulação havia sido advertida, após sua primeira missão no Esquadrão, por haver ultrapassado a altura mínima de 10.000 ft, abaixo da qual se encerra o treinamento de combate aéreo.

Se os pilotos tivessem julgado adequadamente a situação e observado as regras de engajamento, este acidente não teria acontecido.

a.2 — Deficiente Operação de aeronave:

O Comandante não acompanhou adequadamente o desempenho do piloto. Entrevistas com vários outros oficiais demonstraram que o piloto, apesar de sua habilidade, frequentemente, descumpria as ordens em vigor e apresentava comporta-

mento completamente imprevisível. O comandante tinha conhecimento de algumas das transgressões. Já o havia suspenso do voo por seis vezes devido a vôos rasantes não autorizados e havia cassado sua qualificação de líder de esquadrilha três vezes, na tentativa de modificar o seu comportamento.

Os demais oficiais do Esquadrão têm igual responsabilidade por não reportar este comportamento indisciplinado ao comandante ou chefe de operações. Esta omissão dos companheiros de Esquadrão poderia salvar uma vida e um avião de 45 milhões de dólares.

4—ENDOSSO DO COMANDANTE

"O tenente Pete Mitchell não era nosso melhor piloto, mas tinha plenas condições

para isto. Possuía excepcional habilidade em vôo, mas, ao mesmo tempo, tinha uma falha na personalidade que o induzia à indisciplina. Procurei acompanhá-lo de perto, advertindo-o e suspendendo-o do vôo. Entretanto, este acompanhamento não foi efetivo. É muito triste que tenhamos que ter perdido uma vida e uma aeronave para curar a sua

imaturidade. Eu assumo total responsabilidade por tê-lo mandado para o "Top Gun". A lição que fica para todos os comandantes e pilotos é perguntar se isto pode estar acontecendo no seu esquadrão.

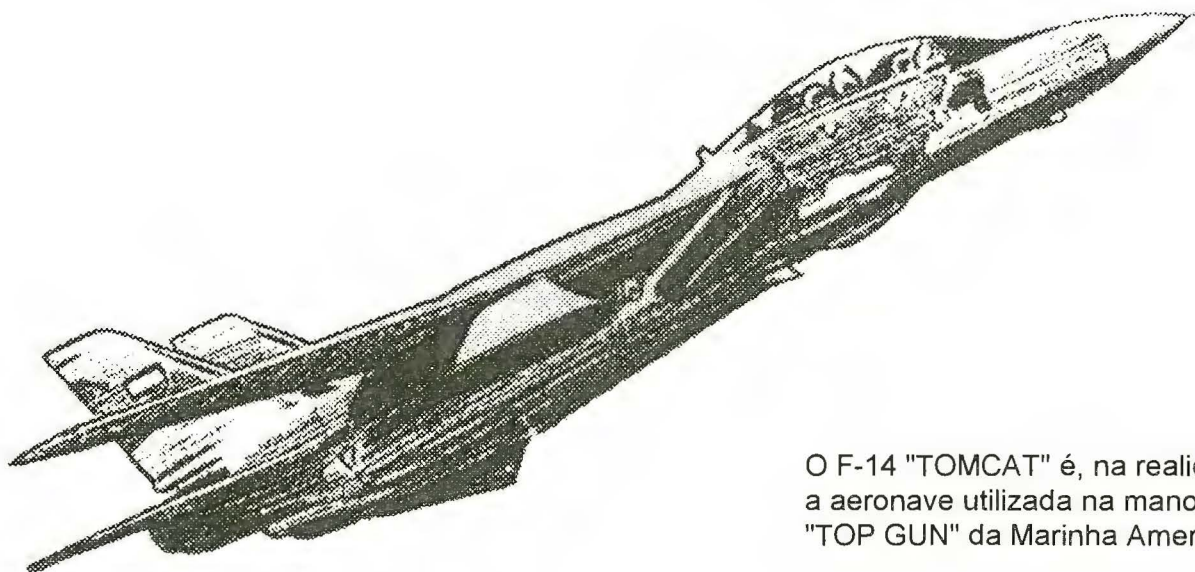
A investigação revelou que, antes do acidente, outro estagiário acusou o piloto de ser perigoso e violar as normas de segurança. Este fato era bem conhecido entre seus pares, mas nunca foi

comunicado à alguém em posição de tomar alguma providência sobre o assunto.

Estamos sempre trabalhando no sentido de aperfeiçoar nossos aviões de combate. A agressividade, que exaltamos como uma qualidade dos pilotos de caça, deve ser temperada com maturidade e bom senso. Todos temos responsabilidade em nos vigiar e a nossos companheiros para assegurar que seja, deste modo, em benefício da Segurança de Vôo."

No final do filme, Maverick amadurece, "ganha" a garota, abate alguns "Mig's" e vira herói. Na vida real, com certeza, alguém com a sua altitude não teria a mesma sorte.

*-Adaptado do artigo
Maverick's MIR — Revista
Approach/jan 89, por David
Branco Filho — Cap Av*



O F-14 "TOMCAT" é, na realidade, a aeronave utilizada na manobra "TOP GUN" da Marinha Americana.

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

AYRTON SENNA

A velocidade foi o elo que uniu, amalgamado pelo patriotismo consciente, Ayrton Senna da Silva e a Força Aérea Brasileira.

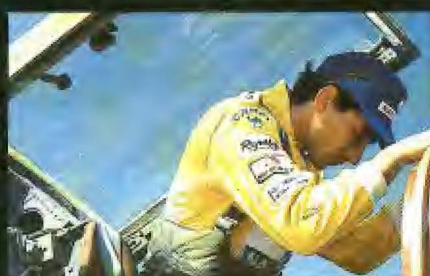
Tão grande foi a dor do povo brasileiro com o trágico desaparecimento de um de seus maiores HERÓIS CONTEMPORÂNEOS, que a nossa imprensa não poupou espaço nem palavras para eternizá-lo em seu merecido lugar. A REVISTA AERONÁUTICA, representando a dor de todos os associados do CLUBE DE AERONÁUTICA, presta, nesta edição, uma singela homenagem ao nosso ETERNO CAMPEÃO. Abordaremos, apenas, os momentos agradáveis de entrelaçamentos com a FORÇA AÉREA, visto que tudo mais que se relaciona com o que foi a sua vida, suas vitórias, o orgulho que enchia os nossos corações, a tragédia em si e as dolorosas despedidas, foram competente e totalmente cobertas pela eficácia da Imprensa brasileira.

No dia 1º de maio de 1987, à convite da FORÇA AÉREA BRASILEIRA, conhecedora da paixão de SENNA pela velocidade, o nosso CAMPEÃO, a bordo de uma aeronave F-5 "TIGER" do 1 GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA, experimentou a sensação de romper a "barreira-do-som" pela primeira vez. ➤



◀ Pouco mais de dois anos se passaram. Agora, já BICAMPEÃO e "supersonista", vai equipar mais uma aeronave da FAB. Desta feita, dia 27 de março de 1989, SENNA decola a bordo de um "MIRAGE III" F-103, para transformar-se em mais um "JAGUAR" nos céus brasileiros.

Em 1991, quando da conquista do "TRICAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA 1", por ocasião de sua chegada ao Brasil, sua aeronave foi interceptada e escoltada pelo 1 GRUPO DE CAÇA. SENNA assim se dirigiu, via rádio, à escolta: "É isso aí, a gente tem que aproveitar os momentos de felicidade que temos, porque nem todo mundo tem a oportunidade de ter tanta felicidade quanto a gente e temos que procurar dividir isso com o povo brasileiro"... (transcrição de fita gravada pelo controle)





***“SE TODOS TIVESSEM A OPORTUNIDADE
DE SENTIR A MESMA EMOÇÃO, TERIAM
MAIS AMOR À PÁTRIA”...***

A.SENNA



A CEIA DOS CARDEAIS

1961 — 33 ANOS — 1994

Por ocasião da realização da "Ceia dos Cardeais - 1994", evento altamente significativo na vida do 1º/GAE (Grupo de Aviação Embarcada), a Revista Aeronáutica presta sua homenagem a esta tradicional unidade aérea, através de umas de suas figuras mais representativas:

"Cardeal 01" - Ten-Brig-do-Ar R/R

Rodolfo Becker Refschneider

Como foi o primeiro contato com a aviação e que fato deu início a esta paixão?

R. Meu primeiro contato com a aviação foi em 1934, no querido e lendário Campo dos Afonsos, em visita às instalações de então, e ao Zeppelin que fazia uma de suas viagens ao Brasil. Naquela ocasião, levado pelo meu pai, oficial de cavalaria que cursava a ECEME, admirador da aviação, certamente fixou-se em mim a vontade de ser aviador. Já com o avião, meu primeiro contato foi em 1938, em Alegrete, num voo local, de "Belanca" — monomotor empregado em serviços de levantamento aerofotogramétrico. Lembro-me muito bem de que o piloto, Cap. Canabarro Lucas, ao fazer curvas acentuadas, mandava que eu olhasse para fora... e eu tinha a nítida impressão que a terra girava.

Onde se deu a sua formação militar e opção pela arma aérea?

R. Terminado o curso do Colégio Militar de Porto Alegre, em 1938, e após a aprovação no vestibular,

ingressei na Escola Militar do Realengo, em 1º de abril de 1939, recebendo o espadim de Caxias em 25 de agosto. Foi no Exército, portanto, o início de minha formação militar. Com o advento do Ministério da Aeronáutica, criado em 20 de janeiro de 1941, os Cadetes da Escola Militar que pretendiam seguir sua carreira na arma de aviação, após os exames adequados, foram transferidos para o novo Ministério e incluídos na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, onde, em 1942, fui declarado Aspirante Aviador.

O Sr. foi um dos criadores do Grupo, poderia falar algo sobre o início da aviação do 1º GAE?

R. O GAE surgiu em minha vida, no dia 19 de agosto de 1960, quando servia no Estado-Maior da Aeronáutica e fui convidado a comandar o Primeiro Esquadrão do 1º Grupo de Aviação Embarcada. Assim sendo, eu não fui um dos criadores do Grupo de Aviação Embarcada, pois o Decreto de criação do 1º GAE é de 1957. Até atingir sua estrutura definitiva como

Unidade Aérea — um Esquadrão de aviões, um de helicópteros e um de apoio — o Grupo foi se desenvolvendo com a participação de diversos Oficiais da EMAER, chefiados pelo Cel HORÁCIO. O treinamento em voo, para missão que seria cumprida pela FAB a bordo do NAel, exigiu muito esforço individual e deu margem à criatividade de companheiros dedicados entre quais ressalto o primeiro Oficial Sinalizador de Pouso (OSP) que tivemos, o hoje Ministro da Aeronáutica, na ocasião Cap Av, LELIO VIANA LOBO. Em paralelo, os que se destinavam ao 2º Esquadrão, o de helicóptero, cujo o Comandante era o meu amigo e colega de turma Ten Cel ROBERTO AUGUSTO CARRÃO DE ANDRADE, exercitavam suas tarefas específicas.

O 1º GAE preparava-se, com seus dois Esquadrões, para a vida nova e diferente que teria após o estágio que seria realizado na USNAVY, envolvendo técnicas e táticas anti-submarino. As atividades, como Unidade Aérea, realmente só se



deram após o regresso ao Brasil, dos Oficiais que realizaram este estágio.

Em síntese, como o senhor caracteriza os primeiros tempos da Aviação Embarcada no Brasil?

R. Nossos primeiros anos foram muito difíceis, em face da não operação à bordo e da conjuntura política, na época que tinha reflexos inevitáveis nas Forças Armadas.

É fato sabido por todos, na FAB, que os componentes da Embarcada reúnem-se, sempre, todos os anos, no mesmo dia. Fale-nos sobre esta reunião.

R. Quando do traslado dos nossos P-16, de Key West para Santa Cruz, o primeiro pouso em território brasileiro foi do 7016, pilotado por mim e pelo Ten IALE e tripulado pelos Sargentos ELIAS DE ALMEIDA FILHO e JORGE CAVALCANTI DA SILVA, na Base Aérea de Belém, em 28 de junho de 1961. Mais adiante, no pernoite realizado em Vitória, por sugestão do então Maj WANDIR BINATO NOGUEIRA, nós, componentes do grupamento de 6 aviões, realizamos uma ceia comemorativa, na qual se decidiu que, anualmente, na data do pouso em Belém, reunir-se-iam todos os pilotos de P-16. Daí por diante, sempre realizada em Santa Cruz. Após os eventos de confraternização, na sede do Grupo, na Base, os Cardeais se reúnem, informalmente, num aprazível restaurante, "O Sapê", para a já tradicional "Ceia dos Cardeais".

O que se passa durante esta reunião?

R. Seja o dia da semana que for, com chuva ou frio, companheiros da reserva remunerada ou não, deixam suas atividades normais para se reunirem aos da ativa que servem ou tenham servido no Grupo de Aviação e voado o P-16. Somos, hoje, mais de 200 numerados e muitos honorários; todos ali estão por terem dado o melhor de seus esforços pelo GAE. A essa reunião, como deferência especial, é convidado o comandante da BASC, Unidade Sede. Homenagens são prestadas aos companheiros falecidos e lembrados, em músicas e versos, os fatos marcantes na vida do Grupo.



"Eu não fui um dos criadores da Aviação Embarcada".

"...o primeiro Oficial Sinalizador de Pousa (OSP) que tivemos, o hoje ministro da Aeronáutica, na ocasião Cap Av Lúcio Viana Lobo."

São, também, trocadas informações atualizadas com todos os Cardeais que não servem mais na Unidade. Estes são chamados, carinhosamente, de "Múmias". Terminamos a Ceia com o canto "A Esquadrilha" que nos faz retornar aos idos de Cadetes-do-Ar. É curioso: o autor da letra deste hino é o meu colega de turma da Escola de Aeronáutica, que tendo vindo da Escola Naval não solou e regressou à Marinha. Neste momento homenageia-se o saudoso LUÍS FELIPE MAGALHÃES, falecido como Cap-de-Fragata.

O Senhor vivenciou, ou mesmo participou de inúmeras passagens históricas do GAE. Alguma ficou especialmente gravada no "VELHO CARDEAL"?

R. Existem dois acontecimentos que eu gostaria de ressaltar. O primeiro, a Operação Rio Negro, quando fomos, com seis aviões P-16 até Manaus. A operação envolvia as capitais do litoral e era como que

um "galope-de-apresentação" da nova tarefa da FAB. Durante a missão foram realizados "catrapós" em várias cidades, matando a curiosidade popular. Demonstrações completas das potencialidades do Grupo foram realizadas em Belém, Manaus e Recife. Atingimos o máximo de ousadia e de perfeição quando decidimos que os foguetes seriam lançados, em Manaus, na área do próprio aeroporto. Para satisfação do enorme público presente — era feriado, 1º de maio de 1962 — quem nunca vira antes um foguete HVAR 5" ou um FASC 2.75", foi possível vê-los sendo lançados de um avião e acertando o alvo. Se em Manaus fomos ousados e precisos, no Recife fomos improvisadores eméritos — que o digam o CARVALHO, o NOGUEIRA, o SIUDOMAR, o ACCIOLY e o ASSIS — quando, após um jantar que nos ofereceu a direção da TV local, esta nos deixou por cerca de 20 minutos no ar, entregues à transmissão de um programa ao



vivo criado na hora. Mas o programa serviu para aumentar, em muito, a presença popular na praia de Boa Viagem durante a demonstração aérea. O segundo, a "Guerra da Lagosta". O episódio implicou no deslocamento do Grupo para Natal, em pleno domingo de carnaval, com todos os aviões armados. Essa "Guerra" foi travada partindo-se de Natal, para manter o Cruzador francês TARTU com uma dupla de aviões P-16 armada, sobre ele, dia e noite em área marítima a NNE de Fernando de Noronha. Foi uma bela demonstração de eficiência da Unidade e da dedicação de seus componentes. Não se esqueçam que o primeiro sinal para a realização da missão foi dado através de um telefonema para minha residência, no sábado de carnaval, cerca de 19:00 horas.



"A conjuntura política na época tinha reflexos inevitáveis nas Forças Armadas."

"Se em Manaus fomos ousados e precisos, em Recife fomos improvisadores eméritos."

Felizmente, os Cardeais de então estavam sempre presentes nos bailes do nosso Clube. Eu próprio estava me preparando para levar a família ao baile. Eu fui, deixando a minha mulher e meus filhos em casa, não para pular carnaval, mas para me encontrar com os demais companheiros dizendo-lhes: "... sai do cordão, segue para Santa Cruz por meios próprios, pois decolaremos já para Natal".

O 1º GAE é a única unidade de força aérea do mundo a operar a bordo; o Sr. acredita que esse fato torna a operação mais complicada?

R. De forma alguma. O entrosamento entre a FAB e a Marinha é total, já que ambas as Forças são voltadas para o objetivo maior: o bem servir ao Brasil.

Ultrapassada a fase inicial da existência do GAE, quando razões políticas determinaram impasses, a integração entre irmãos de fardas diferentes veio mostrar o acerto da medida tomada há mais de meio

século, quando reuniu, em um só órgão superior, as aviações naval e militar.

Porque o código "CARDEAL", como nasceu?

R. Quando do nosso deslocamento de Key West para Santa Cruz, face à exigüidade de espaço no P-16, integrou-se ao grupamento um avião C-82 do 1º GTT, cujos pilotos, Ten RODOLFO HYSSA ABRAHIM E CARLOS MAXIMILIANO DOS MARES GUIA, foram por nós recebidos com muita satisfação, em Key West. Nossa primeira etapa foi para Port-Au-Prince, onde chegamos seguidos pelo C-82. Durante o vôo mantivemos comunicação bi-lateral, o C-82 chamado pelo seu código Cobra 01 e nós, pela matrícula do nosso avião 7016. Isto em 23 de junho de 1961. Após o nosso pouso, estávamos, os 24 componentes do Grupamento, dirigindo-nos para área do aeroporto, quando o C-82 realizava seu táxi para o estacionamento. Do posto de pilotagem, bem mais alto que nós, RODOLFO e MARES GUIA tiveram a nítida impressão de estarem avistando um grupo de cardeais, por causa de nosso macacão laranja e nossos bonés avermelhados. Ao saltarem, fizeram chegar a nós a impressão que tiveram e, já na próxima etapa para Roosevelt Roads, usávamos o código de chamada "CARDEAL".

O boné vermelho já é uma diferença diante dos companheiros da FAB. Além do boné, o Sr acha que o 1º GAE tem mais alguma outra coisa que o diferencia do restante das unidades da FAB?

R. De fato, o 1º GAE tem algo que o diferencia das demais Unidades da FAB. Destinados à operação anti-submarino, partindo de bordo ou de base terrestre, só pode cumprir integralmente sua destinação com o apoio da Marinha, através do Minas Gerais. Os Cardeais devem estar sempre prontos a realizar pousos e decolagens, livres ou catapultadas, em NAe, o que exige sucessivas requalificações periódicas à bordo. **Falemos um pouco sobre a missão do 1º GAE. Qual a diferença da guerra anti-submarino do seu tempo para a de hoje?**



R. Podemos dividir esta pergunta em duas partes; uma no âmbito do mundo e outra em termos de Brasil. No contexto mundial, houve uma evolução muito grande. O avanço tecnológico com a utilização do computador; o desenvolvimento da eletrônica; a energia nuclear aplicada aos motores e armamentos; e as descobertas oceanográficas, transformaram a Guerra Anti-submarino em algo semelhante a um pêndulo. Este pêndulo oscila ora para o lado do avião, ora para o submarino.

O mundo, acompanhando esta evolução, vem passando por sucessivas etapas. Utilizando aeronaves mais rápidas e mais poderosas, verdadeiros centros eletrônicos comandados por computadores de imensa capacidade.

No caso brasileiro, este pêndulo está, há muito tempo, pendente para o lado do submarino.

Nós ficamos, apenas, observando a evolução do submarino, mantivemos o seu oponente estagnado, parado no tempo e no espaço. Se no passado, nós, patrulheiros, usávamos aeronaves de primeira linha, com equipamentos "no estado da arte", o mesmo não ocorre com os patrulheiros de hoje.

Possuíamos aeronaves P-15, o "Neptune", que era o avião utilizado, na época, pelos países de "primeiro mundo". Havíamos recém incorporado à FAB, as modernas aeronaves S-2A, o nosso P-16A, à época o "top line" da Marinha Norte-Americana. Hoje, nossos jovens patrulheiros voam em aeronaves obsoletas e ultrapassadas, com equipamentos cansados e com pouca confiabilidade. Esta é a situação do 1º GAE que utiliza aeronaves do início da década de 70 e do 1º/7º que opera aeronaves modernas, mas que não se adequam à Guerra Anti-submarino, como é o caso do P-95, que só tem condições de efetuar controle de tráfego marítimo e, mesmo assim, com certas restrições.

Ao término da operação do P-15, sem que para tal fosse alocada uma outra Aeronave Anti-submarino, o que influenciou isto na operação do 1º/7º?

R. Bem, no meu entender, nós

destruímos uma Unidade e enfraquecemos um "Gigante" a tal ponto, que pouco ou nada existe daquele bravo Esquadrão. No seu lugar, surgiu uma nova Unidade, que seguindo a esteira do passado, com empenho, amor e uma dedicação titânica de seus componentes, luta para sobreviver apesar da limitação do seu equipamento.

São excepcionais naquilo que fazem, controle de área marítima, mas da Guerra Anti-submarino só restou a história.

No momento, o mercado de Aeronaves Anti-submarino está muito restrito, o que o Sr. vê no abandono do projeto de revitalização do P-16?

R. Não só o mercado é restrito, mas principalmente a recessão do mundo atual fizeram com que os países do primeiro mundo encontrassem na revitalização, a solução para grande parte dos seus problemas. É sabido, que o custo da implantação de uma nova aeronave é enorme. Isto é facilmente explicado, pois aliado ao custo altíssimo de uma aeronave moderna, estão o suprimento, a reestruturação total da doutrina de emprego desta aeronave, a mudança completa da infra-estrutura de apoio, cursos de operação para equipagens, publicações técnicas, enfim, todos os periféricos que acompanham o novo avião. A revitalização tem a seu favor a grande vantagem de não se iniciar da estaca zero. Ao invés de montar um Esquadrão, você apenas atualiza este Esquadrão. Será que os EUA estão errados quando partem para a revitalização de seus S-3, P-3 e outros? A França está errada ao revitalizar seus KFIR? Até a nossa vizinha Argentina, está revitalizando seus P-16 e "Super-Etandart", com sucesso. Com quem está a razão? Podemos afirmar que a revitalização dos P-16 brasileiros custaria, sem sombra de dúvidas, no máximo, a metade da implantação de qualquer outra aeronave que tenha igual capacidade.

Iremos perder toda a doutrina Anti-submarino, com a desativação do P-16E?

R. Penso que aconteceria com o 1º GAE o mesmo que aconteceu com o 1º/7º. Mas tenho comigo certo

que, num país com mais de 8.500 km de costas marítimas, como o nosso, o emprego da Guerra Anti-submarino há de ser sempre uma realidade. Realidade esta que talvez venha a impedir a desativação dos P-16E, já que o 1º GAE é a única Unidade de Patrulha da FAB com capacidade de localizar, identificar, perseguir, atacar e destruir submarinos que estejam navegando submersos. E o faz tanto partido de sua base terrestre, como operando de bordo de NAe.

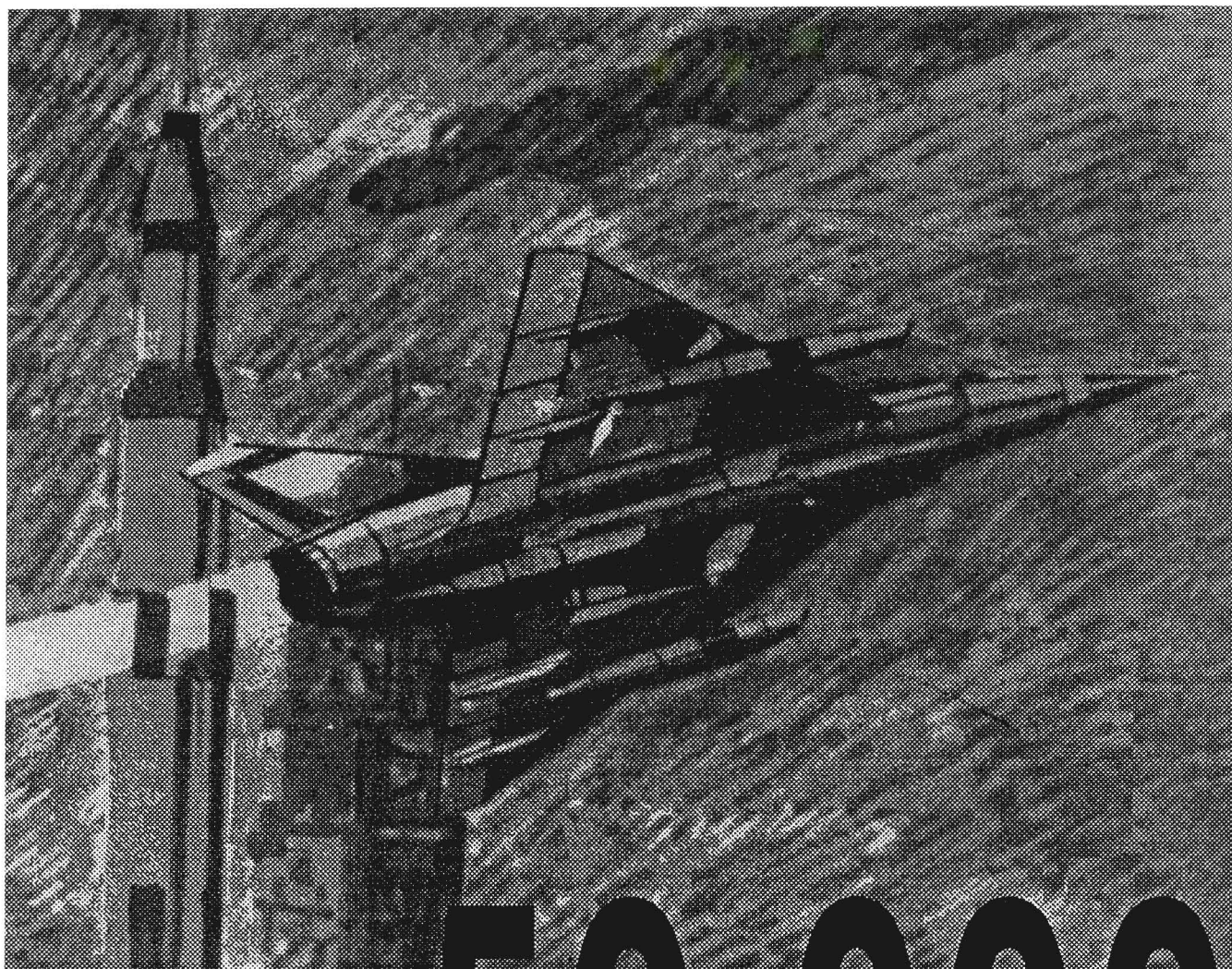
A defesa anti-submarino do Brasil não é só missão do 1º GAE, mas sim da Força Aérea Brasileira.

Por que o Sr. passou para a reserva?

R. Após mais de 43 anos de serviço, tendo completado 12 anos como oficial general, fui transferido para a reserva, por força de um dispositivo legal. Na ocasião, no posto de Ten Brig, era o Chefe de Estado-Maior da Aeronáutica. Minha despedida do serviço ativo se deu em cerimônia militar, na Base Aérea de Brasília, em 20 de maio de 1982, quando recebi a homenagem do GAE através de seus P-16 com o gancho abaixado, em simbólica continência a quem voara, na FAB, cerca de 14.000 horas.

"Desejo externar minha satisfação ao ver que a nossa Revista Aeronáutica tem procurado estimular o rádio profissionalismo militar, através de entrevistas como esta, cujo objetivo final é, sempre, uma unidade aérea da FAB, no caso presente o Primeiro Grupo de Aviação Embarcada".

TB Becker



50.000

PÉS

Um voo a 50.000 pés. Uma emoção inesquecível.

O voo começa no vestiário, ajustando-se o macacão de voo e a roupa anti-"g". Com esta, procura-se evitar que, em situações de aceleração da força da gravidade, o sangue desça da cabeça e do tronco para as pernas, causando vertigem, pela falta de circulação no cérebro.

O encarregado dos equipamentos de voo faz os ajustes e testa a máscara quanto à regulagem da válvula de oxigênio e sua fixação no rosto do piloto, evitando entrada falsa e a perda de oxigênio.

Passa-se, em seguida, para a sala do apronto, na Seção de Operações.

É dado conhecimento da composição das tripulações, da duração prevista de voo e, entre as recomendações pertinentes, uma série de lembranças sobre itens peculiares a serem observados para a total segurança e controle de voo não rotineiro como o de procurar atingir 50.000 pés

Luiz Carlos Aliandro

de altitude.

O piloto será um Capitão-Aviador com larga experiência de voo nesse tipo de aeronave. Aprumado, hígido, zeloso na apresentação pessoal, como que a exteriorizar o cuidado com que se conduz nas suas atividades em geral e nas de voo em particular, construindo um conceito de confiável e seguro.

Depois que o Oficial de Operações faz as recomendações gerais sobre a missão, o Capitão convidou-me, como observador, para uma conversa, quando esclarece sobre a sequência de seus atos, da decolagem ao pouso de regresso. A margem de improvisação no ar é mínima e tudo deverá se desenrolar como determinado meticulosamente no apronto.

Seguimos para a aeronave na pista de voo. O mecânico ajuda-nos no ajuste à poltrona bem como na fixação dos cintos de segurança e na ligação dos fones, microfones, do oxigênio e do mecanismo de ejeção da cadeira.

A partir daí a sequência dos eventos parece mais rápida, pois, em minutos, foi dada a partida, efetuado o deslocamento para a pista e a decolagem.

O voo vai se desenvolver sobre a região do aeródromo e, após a primeira curva ascensional, a pista, a área de esporte e a vila dos oficiais já ficam sendo uma parte do cenário dominado pela cidade.

Mais algumas curvas ascendentes na espiral a ser executada e a cidade já fica sendo um detalhe da visão de uma grande planície, onde predominam extensas culturas.

Mais acima, no voo espiralado, já deixam de ser referência os caminhos e o rio por já se visualizar o conjunto da bacia hidrográfica com as cidades ribeirinhas.

Os montes já se uniram e o que se vê são as cadeias de montanhas que definem os divisores das águas.

Mais alto já se distinguem as bacias hidrográficas vizinhas e vai-se corrigindo a projeção da espiral para que não se saia da região do

aeródromo que está nas nascentes da primeira bacia hidrográfica visualizada.

No nível de voo dos 25.000 pés o piloto concentrou-se na qualidade de voo, aprimorando a razão de subida, mas foi arrastado por uma corrente aérea, muito forte nesta altitude, para algumas milhas fora da zona do aeródromo.

Ao cruzar esse nível, comunicou-se com o controle de voo, informando o nível atingido e a situação de voo normal, como já o vinha fazendo de 5.000 a 5.000 pés, desde a decolagem, por recomendação do Oficial de Operações que, no solo, acompanha o desenrolar do voo.

Para mim, nos 25.000 pés de altitude a memória traz presente um voo realizado quando cadete-do-ar (1944).

Voávamos um tipo de aeronave de treinamento, o *North American T-6*, no estágio avançado, quase ao fim do curso.

O *T-6* era um monotor muito robusto e de ótimo desempenho em sua categoria.

Havia recém-chegado ao País e estava completo: possuía blindagem para o piloto; duas metralhadoras, uma em cada asa; uma metralhadora sobre o nariz do avião, sobre o motor, bem à frente do piloto e o tiro se fazia entre as pás da hélice; outra metralhadora, no banco de trás, protegia a retaguarda da aeronave, atirando o metralhador sentado numa cadeira giratória por ambos os lados da empenagem ou cauda do avião; um visor para tiro e bombardeio; enfim, um "senhor avião".

Infelizmente, as características militares do avião foram desmobilizadas, o que mereceu uma reprimenda enérgica do Presidente Castelo Branco ao encerrar a "Manobra Poti" (1964), realizada na região de Pernambuco, afirmando S.Excia. não compreender como Chefes Militares autorizaram o desarmamento de uma aeronave militar!

A missão a que me refiro era uma "prova de altitude"—um voo até o nível 25.000 pés.

O *T-6* possuía equipamento de oxigênio.

Essa "prova de altitude" era uma das exigências que os pilotos deviam cumprir anualmente. Havia sido prevista a partir de 1928.

Como não havia oxigênio nas aeronaves de então, os pilotos, anualmente, deveriam atingir um nível próximo de 10.000 pés, permanecendo algum tempo nesse nível. Para "comprovar" a realização correta, a seção de operações fornecia um barógrafo para um registro formal do voo, que seria anexado às informações de desempenho do piloto.

Para atingir os 25.000 pés naquela época foram consumidos quase 30 minutos e hoje, no terço do tempo, chego, de passagem, pelos 25.000 pés.

Sofremos novo desvio. É feita a correção voltando-se para a vertical do aeródromo.

Já estamos cruzando os 40.000 pés.

Eis que, em plena manhã de tempo bom, inicia-se o mergulho num lusco-fusco de anoitecer. O ar aqui é tão rarefeito, por estarmos quase saindo da atmosfera, que não encandecem os raios solares, tirando o azul do céu e desnudando estrelas e constelações, como no crepúsculo.

Finalmente, cinqüenta mil pés! Um voo quase orbital.

O piloto se agita de entusiasmo na sua cabine e com voz embargada chama o controle de terra:

É emocionada a resposta do Oficial de Operações, parabenizando a tripulação.

A um sinal, o piloto, como havia previamente combinado, faz a aeronave entrar num mergulho quase a prumo para a descida.

Faço uma inalação forte e, para defesa dos tímpanos, inicio um berro, misto também de exteriorização do enorme prazer de uma conquista.

Inicia uma série de manobras acrobáticas, até o nível do tráfego do aeródromo.

E um pouso suave encerrou mais uma missão.

* O autor é Maj Brig-do-Ar (R/R).

Neofeudalismo III

BASES DO NOSSO PROCESSO POLÍTICO

Newton de Góes Orsini de Castro

"Se cada um dos trinta e dois milhões de brasileiros que vivem na miséria fossem comer duas refeições de duzentas e cinquenta gramas cada uma, nesse dia precisaríamos de dezesseis milhões de quilos de comida.

*Betinho inventou essa história...
contagando as pessoas com uma idéia alucinada.
... A fome certamente não desaparecerá...
Viva a loucura."*

Márcio Moreira Alves

Não cabe a uma sociedade institucionalizar a caridade, em detrimento da cidadania. É de sua primária responsabilidade estabelecer condições hierarquizadas para a formação e exercício de diferentes profissões. Em síntese, garantir a profissionalização.

Imaginem os senhores que, por um passe de mágica, pudéssemos dar, eternamente, casa e comida a todos os pobres. Acabaríamos por ter um exército comendo e morando e, com certeza, assaltando, roubando e matando e organizando-se para obter os meios que possibilitassem pagar transporte, roupas e lazer e demais necessidades de quem vive em coletividade. O problema não é a fome. É a falta de formação que impede o homem de intergra-se à sociedade, conquistando com dignidade o seu sustento, através de uma profissão necessária à vida sócio-econômica. A fome é consequência.

Acostumamo-nos ao desenvolvimento de ações inúteis que explorem sentimentos, que enriquecem alguns e que instrumentalizam a mídia de forma excepcional. O povo brasileiro necessita questionar um pouco mais as informações que lhe são transmitidas. Há alguns anos, milhões de cruzeiros foram gastos com alfabetização. A nação mobilizou-se. Hoje, ninguém fala em MOBREAL (Instituição que foi criada para alfabetizar). Tendo o mesmo raciocínio primário que tivemos acima, devemos concluir que se alfabetizassem a todos, ainda iríamos ter, na mesma proporção, mendigos, famintos, desnutridos e desempregados, como temos hoje. E todos seriam alfabetizados. Nem isto aconteceu. O número de analfabetos é assustador. Alfabetiza-se ao iniciar-se a formação para a profissionalização.

Nos meus sessenta e quatro anos de vida assisti a dezenas de campanhas que tinham por objetivo resolver consequências. Hoje, tenho certeza

que somente pretendiam desviar a atenção da opinião pública dos problemas graves que assolavam o país. Por vontade política, as causas, as origens, sempre foram ignoradas.

"Em 1994, dez milhões de crianças brasileiras estarão fora das escolas." - Ib Teixeira.

Cumpra-se a exigência de profissionalização compatibilizada com o nosso mercado de trabalho.

Quando eu era criança, morava na rua Visconde de Cruzeiro, no Flamengo, na cidade do Rio de Janeiro, ao lado de um asilo que chamávamos de "Expostos". Essa casa de assistência social possuía uma "roda", onde as mães pobres colocavam seus filhos que não podiam criar. Era administrado por freiras. Quanta honestidade e consciência, ali encontramos: formou centenas de cidadãos, porque tinha a vontade e a responsabilidade de profissionalizar.

Na minha infância havia outra noção de pátria e conseqüentemente mais integração social. O Brasil industrializou-se, surgindo uma elite poderosa, a qual, até hoje, com a elite rural, não sensibilizou-se com os nossos sérios problemas sociais. A riqueza que produz destina-se basicamente à comunidade internacional e à elite local. São cerca de quinze milhões de brasileiros cercados por cento e trinta e cinco milhões de desprezados. Décima economia do mundo, sendo uma nação rica dentro de uma nação pobre, mas possuindo, internamente, um mercado de quinze milhões de consumidores, maior que de muitas nações desenvolvidas. Por outro lado, os marginalizados ficam na periferia, como crianças mendigas que olham vitrinas de belíssimos "shoppings", sem saberem que, internamente, estão decidindo que dali devem ser afastados.

Lendo Miriam Leitão, encontramos a seguinte referência ao atual movimento contra a fome:

"Tudo isso só vai funcionar, diz o 'Economist', se houver retomada do crescimento em níveis altos e sustentados para gerar empregos suficientes para uma mudança profunda."

A economia não tem sentimentos,

possuindo, fundamentalmente, profundo senso de utilidade. Não há como esperar caridade ou aplicação de capital que, de uma forma ou de outra, não venha a contabilizar o lucro inerente à natureza da atividade empresarial. A melhor maneira de conseguirmos cumplicidade do setor econômico, na campanha contra a fome, será propor que estabeleça infraestrutura para a formação de mão-de-obra especializada, recrutando marginalizados. Devemos considerar a realidade de que somos jejunos na prática sócio-econômica, considerando tratar-se de uma nação jovem, sem sofrimentos bárbaros identificados em convulsões internas que, reflexamente, sempre impõem o temor a guerras civis.

"Maltrapilhos e entorpecidos pela cola que cheiravam, oito menores que anteontem à noite perambulavam em frente à Catedral Metropolitana, no Centro, não tinham qualquer motivo para comemorar o Natal. Ao contrário, estavam frustrados por se sentirem usados pelos que prometeram mudar a situação dos meninos de rua, depois da Chacina da Candelária."

"O Globo", em 26 de dezembro de 1993.

Nada mudou. Inegavelmente, quando países não possuem formação histórica de lutas e sangue, cria-se um estado psicológico que conduz as elites a uma mentalidade egoísta e à indiferença. Reflexamente, as suas atividades não consideram os desequilíbrios sociais convenientemente. Mesmo vendo a desordem organizar-se, não acreditam na possibilidade de um conflito fratricida.

"Tive uma noite de insônia; parecia estar vendo tantas crianças em estado de completa miséria; os pais impotentes para alimentar os filhos; mocinhas entregues à prostituição e toda uma triste e avassaladora sequência de desgraças, com uma mortalidade infantil enorme."

Adriano José Pinto.

É a destruição da maioria da nossa juventude pobre. Hoje, a maior parte da nossa mão-de-obra é composta por elementos sem formação profissi-

onal e educação básica. Na década de 70, finhamos cerca de 54% dos assalariados sem educação primária. Hoje temos mais de 63%. Há estimativa de que, no fim da presente década, teremos perto de 75%, nessas condições desastrosas. Como poderemos dotar-nos de um parque industrial que acompanhe a demanda internacional? Em nome da democracia degradam o país, procuram implantar nova situação jurídico-política — nunca como nação que possa se autodeterminar. Chega de utópicas esperanças: esse parece ser o nosso destino. A grande maioria, conivente por omissão, sempre posicionam-se em termos de futuro da sociedade conquistado por outras mãos, mesmo quando vêm serem construídos alicerces que estruturaram sofrimentos.

Não podemos acreditar em movimentos que visem a criação de empregos, quando não consideram realisticamente a problemática sócio-econômica das forças produtivas, nacionais e internacionais. Nenhuma providência, por mais séria que seja, não alcançará resultados positivos se seus mentores e executores não forem capazes de integrar a realidade sócio-político-econômica nacional ao contexto internacional.



Desejar empregos, conquistando a opinião pública, sem providências concretas que criem novos organismos econômicos e que reformulem a nossa política industrial e agrária, será desejo quimérico, que agravará o desemprego e a miséria, tendo em vista substituir providências objetivas emanadas de ações fundamentadas em equacionamentos realísticos, e que deveriam estar em curso.

Trabalho exige capacitação, e numa economia moderna, especialização. Como empregar um contingente de milhões de miseráveis, despreparados e incapacitados? Hoje, as nações desenvolvidas preocupam-se seriamente com o desemprego: lutam para melhorar a formação dos trabalhadores, objetivando torná-los capazes de operar equipamentos cada vez mais sofisticados tecnologicamente.

Nos vinte e quatro países mais ricos encontramos 35 milhões de desempregados. Na atualidade o desemprego é consequência, basicamente, do desenvolvimento tecnológico. Os sete países mais poderosos do mundo, a fim de preservarem seus interesses sócio-econômicos, resolveram agir no sentido de influir nos mercados de trabalho de todas as nações. Assim, de forma explícita declararam que estabelecerão medidas protecionistas que evitarão a entrada de produtos de outras nações, preservando, deste modo, a produção interna e, conseqüentemente, maior utilização de mão-de-obra. Por outro lado, desejam, também, que os demais países evitem medidas que limitem importações, garantindo a expansão da produção e de níveis de emprego de suas poderosas empresas.

Como exemplo, vamos nos referir à notícia, fortemente divulgada, de que o Japão, em dez anos, só teve uma taxa de desemprego de 2,5%. Sua excepcional produtividade, com um enorme mercado consumidor interno, tem exportado 15% de sua produção, o suficiente para estabelecer um déficit nos Estados Unidos da América de cerca de 60 bilhões de dólares anuais,



em sua troca bilateral, prejudicando seriamente o nível de emprego dessa nação americana.

Emprego emanado de solidariedade é loucura. Farsa destrutiva. As nações desenvolvidas estão exportando desemprego através do sistema identificado acima.

Diariamente vejo pessoas inteligentes aplaudirem ações diversionistas que nos afastam de providências concretas e convenientes. Creio que perderemos pelo menos uma década, considerando a maneira de pensar de nossa elite. Tomara que um dia haja possibilidade de retorno, interrompendo a marcha célere para a nossa total desnacionalização.

Este artigo não pretende circunscrever-se somente aos problemas da fome e do desemprego, tendo em vista serem, múltiplos os atos apátridas com que nos defrontamos. Têm que ser integrados a um contexto mais amplo, para entendermos melhor o nosso processo político.

Como a maioria dos responsáveis pelos destinos da nação não adota posicionamentos que venham a construir um país forte, justo socialmente e respeitado internacionalmente, aferra-se ao passado, procurando enganar a opinião pública, atribuindo a responsabilidade de todos os males aos militares que detiveram o Poder, o qual foi exercido com um Congresso funcionando e com um número significativo de ministros e governadores civis. Hoje, essa elite civil, com os anti-revolucionários que se dizem de esquerda, compõem a elite dominante, em total cumplicidade, procurando ignorar que em muitos

estados brasileiros o índice de miséria ultrapassa 60%, bem como, muitos outros graves desequilíbrios.

Todas as nações têm sua história, que serve de exemplo para as futuras gerações. Entretanto, não é o passado que conduz o país, e sim os atos que formam o presente.

Por que não deixam o passado e criam condições para que haja formação e emprego? Não receio em errar ao afirmar que aqueles que utilizam os militares para “esconderem-se”, não têm dignidade. Lutaram somente para conquistar o Poder e se locupletarem. Nada fazem que beneficie o Brasil. Preservam um ordenamento jurídico que garante prerrogativas, corrupção e impunidade. Falam em democracia, mas mantêm a ditadura do privilégio e da irresponsabilidade. Porque não deixam o passado, legislam e estruturam a nação, de forma a inibir a corrupção, os desmandos, a impunidade e os privilégios, estabelecendo meios para que haja justiça social, formação, emprego e estabilidade sócio-político-econômica? Não há exemplo no mundo de intervenção de Forças Armadas em seus países, quando, realmente, são independentes, respeitados internacionalmente e estáveis sócio-político-economicamente. A nossa Constituição feita livremente pela elite que aí está foi cognominada de Carta cidadã, mensageira da liberdade e da justiça social. Mas, o que vêm permitindo e fazendo os que detêm o Poder? Preços que levam à fome, ensino que conduz à marginalização, distribuição de renda que causa pobreza, segurança que constrói o medo — presente que degrada o futuro.

“O Brasil precisa do voto dos jovens, para que não se desperdice ou se esgote a consciência ética despertada em escala nacional nos últimos dois anos. Precisa de um voto carregado de inconformismo, para se contrapor à indulgência, quase complacência com que as outras gerações têm tratado os mais graves problemas nacionais: a inflação crônica, o desemprego, a má repartição de renda, o clientelismo político, o corporativismo, a corrupção.”

Luiz Zveiter

Os militares não querem o Poder. Desejam um lar onde haja segurança e respeito. O militar é somente um cidadão, como qualquer outro. Sou militar e advogado. Será que sou diferente de outro brasileiro? Não, sou somente uma pessoa, igual à grande maioria dos civis, que procura, sem corporativismo, instrumentalizar a verdade, em benefício de todos, como aprendemos nos nossos lares e nas nossas universidades.

De forma sucinta procurei identificar as bases éticas do nosso processo político.

Há um processo de desagregação e de desnacionalização em curso.

Quando a diferença sócio-econômica entre as nações do primeiro e do terceiro mundo alcançar o nível que hoje identificamos entre os brasileiros e os índios da Amazônia, as elites das nações desenvolvidas aberta e certamente utilizarão os subdesenvolvidos para experiências de todas as espécies, bem como territórios serão ocupados e explorados quando lhes for conveniente. A história dos povos de origem anglo-saxônica nos mostra, indiscutivelmente, que estruturaram seu desenvolvimento predatoriamente. A grande nação norte-americana é predadora por excelência. Destruindo uma civilização, animais e florestas, de maneira bárbara e assustadora, em poucos anos, tornou-se uma grande potência. Não aleatoriamente, mas como filosofia de vida.

Por ser uma realidade impositiva temos, e devemos participar da integração econômica internacional. Entretanto, cumpre-nos garantir vida decente e participativa para o povo brasileiro — única forma de conquistarmos estabilidade sócio-político-econômica e autodeterminação, como democracia.

“A história propriamente de um povo começa quando este se eleva à consciência.”

Hegel.

** O autor é Cel Av R/R*

O dia em que O COIRAL VODU SOBIRE AS SELVAS

Marco A. M. Rocha*

Quando da visita do cacique "RAONI" ao Palácio do Planalto, em Brasília, o então Presidente da República, Sr. José Sarney, foi informado de que um surto de malária havia se instalado na aldeia, às margens do rio Xingú, tendo infectado cerca de 85% da tribo.

Os índios optaram por se afastar da área ribeirinha, deslocando a comunidade "MEKROTIRE" para um planalto, em uma serra das proximidades, na região de nome "KAPOTO", à 45 km do rio.

Como consequência do extenuante deslocamento à pé e por entre densa floresta, a tribo caiu em profunda debilidade. Sem as roças — normalmente de banana e mandioca — sem os peixes, antes de fácil acesso, a situação da tribo tornou-se desesperadora.

O Presidente, em face da urgência e da gravidade do quadro, incumbiu a Força Aérea da realização do socorro. Após um "Exame da Situação", a FAB determinou ao 1º GTT (1º Grupo de Transporte de Tropas) o cumprimento da missão, isto porque, pelas características da região a forma mais adequada seria o lançamento do material em pára-quadras.)

Os víveres seriam apanhados em um local denominado "PIV" (Posto Indígena de Vigilância), às margens do rio Xingú, à cerca de três horas de voo de Brasília. Nesse Local, o material seria embalado e acondicionado em fardos para o lançamento aéreo, na

Outubro de 1989. Cai a noite...

Sendo o S.4. do 1º GTT — Oficial de Material do 1º Grupo de Transporte de Tropas — na Base Aérea dos Afonsos e estando prestes a encerrar o "se-rão" daquele dia, fui surpreendido pela determinação do Comandante do Grupo, o então Ten Cel Custódio, para o acionamento de uma missão de alta prioridade.

Tratava-se de um ressuprimento aéreo, com lançamento de quatro toneladas de víveres para uma tribo de índios da nação "Kaiapós", na região norte do Parque Indígena do Xingú.

Iniciamos, de imediato, a coleta das informações necessárias para um planejamento detalhado, acionando, ao mesmo tempo, os demais membros que deveriam compor a tripulação da qual acabava de ser designado comandante. O outro piloto seria o então Capitão Gil. Quanto aos demais membros da tripulação — mecânicos, operadores de rádio, mestres de carga, e auxiliares — por mais que houvessemos pesquisado, não conseguimos recuperar seus nomes.

A missão seria realizada utilizando-se uma aeronave C115 "BUFFALO" do 1º GTT, e requeria um pouso em Brasília, onde embarcaria um funcionário da FUNAI (Fundação Nacional do Índio) o qual tinha como tarefa servir de intérprete e elemento de ligação com os índios.

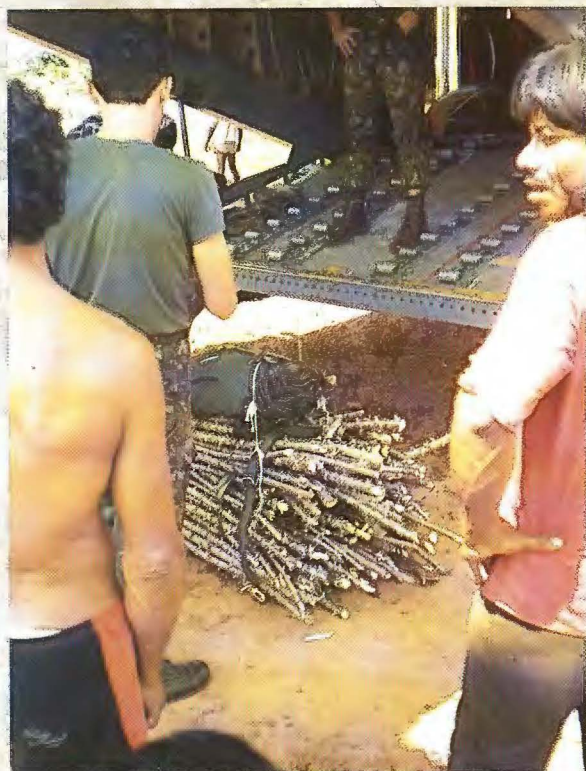
clareira da tribo que se instalara a aproximadamente 30 minutos de voo, partindo desse ponto. O regresso deveria ser efetuado com um pouso no aeródromo do Xingú (SBXG), por ser o local mais próximo da rota dotado de combustível, em face da autonomia restrita que teria a aeronave, neste ponto da missão.

Coube ao Batalhão "DOMPSA" da 1ª Brigada Pára-quedista do Exército a tarefa de preparo e lançamento dos fardos.

No nascer do sol, de uma linda quarta-feira, lá estávamos nós, no ar, voando direto do Campo dos Afonsos para a nossa primeira escala, na Capital Federal.

Em Brasília, encontramos o nosso "contacto", o representante da "FUNAI", que nos aguardava com novas informações e mais dados, atualizando os que já tínhamos, inclusive, as coordenadas da aldeia, o que nos deixou mais tranquilos quanto a sua localização na selva. Pura ilusão...

Pinos à bordo, potência de decolagem, freios fora, lá íamos nós rumo a nossa escala na selva: o "PIV". Optamos, inicialmente, pelo sobrevôo do Destacamento do Xingú, com vistas a maior precisão em nossa navegação, pois os "equipamentos sofisticados" que possuíamos (bússola elétrica/magnética e cronômetros) e as cartas da região (99% verde — somente selva) eram demasiados para a região.



O fardo de ramas de mandioca — para mudas — foi nosso eficiente "precursor". Podemos vê-lo pronto para o embarque e preparado para o lançamento.

Após 2:30 horas de voo avistamos, entre cúmulos pesados, a pista do Xingu. Mantivemos contato pelo rádio com a estação da FAB e tomamos nova proa, deixando a área das aldeias "MORENA" e "DIAUARUM" à esquerda. Ao circularmos a lateral desta última, iniciamos a descida para o pouso na pista do "PIV".

Na vertical do "PIV", avistamos o que não poderíamos chamar ou considerar uma pista. Tratava-se do alargamento de uma estrada que cortava a selva até às margens do Rio Xingu, onde existia um ponto de travessia por balsa, a uns dois mil metros, no prolongamento de nossa "pista".

Circularmos por duas vezes o local, pesando os riscos em face da natureza da missão. O pulsar das vidas embaixo de nossas asas falou mais alto.

Na perna-do-vento o gigantismo das árvores obstruía a visão da "pista". Só conseguimos avistá-la na perna-base, instantes antes da curva para a final.

Já na final curta sobreveio a dúvi-

da quanto à existência de espaço suficiente entre as árvores, para a envergadura da aeronave.

Lá fomos nós: pouco "supercurto"; velocidade de 85 kt; rampa "superingreme"; toque sem "Flare"; "full-reverse"; freio "ao máximo". Após o toque, nada mais se via, e a uma distância de 300 metros, de dentro de uma espessa nuvem de poeira, surgiu um vulto escuro e barulhento, era o nosso "BUFFALO", éramos nós...

O final da "pista", ligeiramente mais largo, possibilitou a quase impossível manobra de retorno. Com o uso alternado de potência

"FORWARD" e "REVERSE" — como um automóvel — conseguimos estacionar na proa inversa e paramos ali mesmo. Era o que dava para fazer.

Descemos e fizemos contato com os índios do local. Dentre eles encontrava-se o cacique "MEGARON", sobrinho do chefe "RAONI" e várias "autoridades" locais que, após conferenciarem com o representante da FUNAI, indicaram o local onde os alimentos a serem transportados se encontravam: "armazenados".

A carga se constituía, fundamentalmente, de sacos de arroz, carne seca, farinha de mandioca, óleo de cozinha em latas e ramas de mandioca para mudas. Tão logo tomamos contato com o material, o pessoal da Brigada Pára-quedista iniciou o transporte para bordo, onde seria preparado para o lançamento.

Todos os nossos movimentos eram atentamente acompanhados pelos índios que, de tempo em tempo, movimentavam-se como que em pequenos "estouros", voltando novamente a nos observar. Alguns deles se expressavam razoavelmente em português, complementado por mímica típica dos nativos.

Enquanto o trabalho de carregamento ia se desenvolvendo, resolvemos dar uma circulada pela área. Em meio ao nosso passeio, deparamos com um pedestal quebrado que nós fez inferir que ali, naquele local, existira, anteriormente, alguma placa ou aviso. Realmente, quase que totalmente coberta pela vegetação, encontramos uma bela placa de bronze, com letras gravadas em alto relevo, onde se podia ler uma bela mensagem alusiva à epopéia do desbravamento de nossas selvas. Seu peso era tanto que lá permaneceu, no mesmo lugar, aguardando, sabe lá quando, uma nova expedição para voltar a ser vista, talvez, em um local de maior destaque.

Olhando-se a aeronave de longe, esta parecia um mercado árabe com seus ávidos vendedores e agitados clientes. Tudo se realizava em sua volta.

Fardos e pára-quedas preparados, reunimo-nos para definir os detalhes de operação. Lançaríamos, inicialmente, um "amarrado" de ra-

NINHO DAS COBRAS

O 1º GTT (Grupo de Transporte de Tropas) é formado por dois Esquadrões especializados em lançamento de tropa.

1º / 1º GTT

Aeronaves "BUFFALO" - C-115

Código de chamada "CORAL".

2º / 1º GTT

Aeronaves "HÉRCULES" - C-130

Código de chamada "CASCAVEL".

mas de mandioca como "precursor", através do qual esperávamos receber informações sobre o vento e seu efeito nos desvios, iniciando, após, o lançamento dos fardos com alimentos.

Finalmente vieram as despedidas. Os índios mais velhos, emocionados, proferiam em sua língua, palavras de agradecimento. Neste momento, virei "chefe", ao receber o simbólico cocar da tribo.

Ao entrarmos na aeronave fomos abordados pelo funcionário da FUNAI que nos informou da intenção do cacique "MEGARON", e de mais quatro índios, de participarem da missão de lançamento, servindo como "guias" na identificação do local. Alegaram, também, que no retorno ficariam no Xingú, nosso próximo pouso. Acharmos interessante o oferecimento dos "guias" e concordamos. Ainda bem!!!

Alinhamos o "BUFFALO" e nos preparamos para uma decolagem curta. Potência de decolagem, freios soltos.

Numa corrida muito curta e com uma velocidade de rotação de 55 kt, a aeronave deixou o solo. Aceleramos rente à pista para a VMC (Velocidade Mínima de Controle) de aproximadamente 85 kt; nariz para cima; copas das árvores em baixo; aproximadamente 30 metros...

Respiramos fundo, aproamos o Xingú e prosseguimos no rumo geral Norte-Nordeste. À nossa frente, somente verde. Um verdadeiro "mar de selva". Subimos para 5.000 pés. No tempo estimado não avistamos nada, apenas selva, nenhuma clareira.

Iniciamos uma curva para a esquerda prescrutando a área e alertamos à toda a tripulação para que intensificasse a vigilância, nada...

Mandamos chamar o funcionário da FUNAI para que verificasse, junto aos índios à bordo, a existência de algum acidente geográfico que nos auxiliasse na identificação do local, na região do "Kapoto". Foi-nos informada a existência, ao Norte do local, de um morro significativo. Baixamos para 1.000 pés sobre a selva de forma a facilitar o contraste da topografia com o céu. Lá estava ele, a mais ou menos 20

*A equipe do Exército,
comandada por um 1º
Tenente de nome italiano,
desde o início demonstrou
um elevado moral, índice
disciplinar e entusiasmo
característico naquela tropa
de elite.*

milhas, na nossa proa. Entre as coordenadas geográficas fornecidas e o nosso "guia" índio, ficamos com a segunda, felizmente chegamos.

Circulamos a 1.000 pés, analisando a ZL (Zona de Lançamento) e buscando algum indício do vento.

No solo, apenas dois índios à margem da clareira. Está, configurada longitudinalmente, induzia-nos o sentido do lançamento. E o vento?...

Em uma nova passagem, já com a rampa aberta, avistamos uma pequena neblina de fumaça. Vento calmo, tendência da direita.

Novo circuito e, desta vez, lá se

foram os fardos da mandioca. "Bingo", no meio da clareira. Agora era só repetir, com uma leve correção e, em alguns minutos, os pára-quedas, com suas cargas, pousariam mansamente no alvo.

Era enorme a correria e a agitação dos índios, saindo da selva em direção aos alimentos e pela gesticulação que eles dirigiam ao avião, podíamos imaginar a algazarra de satisfação que contagiou a tribo.

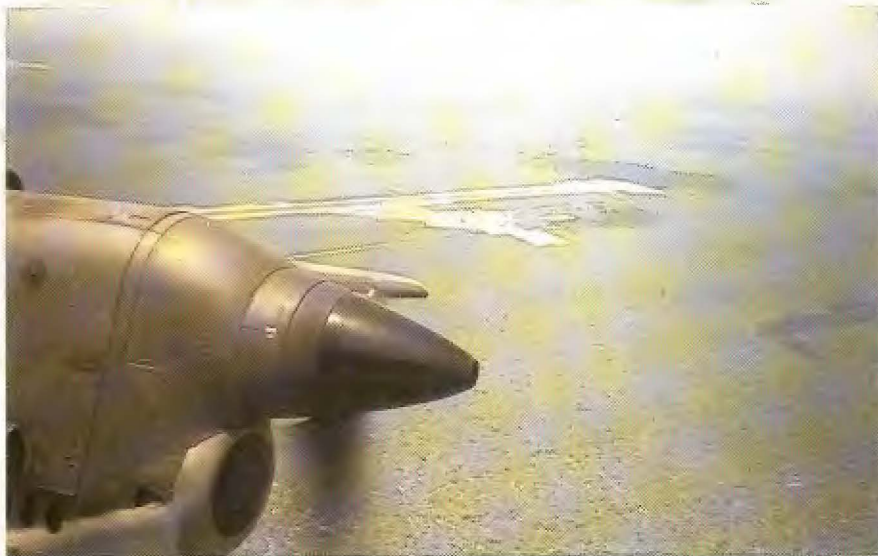
Pelo que sentíamos naquele momento, podíamos imaginar como deveriam estar pulando, no peito daqueles índios, corações a explodir de satisfação e, em alguns deles, como em nós, lá no cantinho do olho, aquela pequenina e singela lágrima teimava em cair.

Iniciamos a subida para um nível mais alto, reduzindo para um regime mais econômico, pois nosso combustível estava na conta.

Decorrido algum tempo, fomos alertados pelo operador-rádio, via interfone, que havia uma pequena agitação entre os índios que se encontravam à bordo. Havia mudado de idéia e pretendiam ficar no "PIV". Via superfície, a viagem demandaria uma tarefa de dois dias de navegação em canoas. Não houve jeito de convencê-los, a conversa à bordo tor-



Em Brasília, a equipe completa. Na extremidade direita da fotografia, o autor e sua tripulação; ao centro, a equipe da Brigada Pára-quedista e o funcionário da FUNAI, nosso interlocutor.



"Caximbo", ao largo. Ponta de lança na imensa floresta. A vegetação na área do "Kapoto", muito se assemelhava a esta, sob o motor, sem nenhuma referência fisiográfica.

nava-se, cada vez mais áspera; muitas palavras e grunhidos numa língua, para nós incompreensível, farto e agitado gesticular e muita cara feia...

Pesamos os prós e os contra e resolvemos colocá-los em terra, pouso, de novo, no "PIV", local que há pouco jurávamos jamais pousar.

Abandonamos a cara feia dos índios e passamos a enfrentar os olhares dos restante da tripulação que oscilavam entre temerosos, preocupados e descontentes. Lá fomos nós, outra vez, agora porém, "operacionais na área".

Pousamos e iniciamos a abertura de rampa, sem cortar os motores. Antes mesmo da rampa ser considerada aberta, já não haviam índios no interior da aeronave, nem tampouco, qualquer alimento ou caixa com lanche da tripulação. Levaram tudo. E, é claro, sem a nossa autorização.

Nova decolagem, novo susto, nova emoção...

Subimos tomando a proa de Destacamento do Xingu. Lá iríamos reabastecer para seguir viagem. Ao prepararmos a descida, já com o Destacamento no horizonte, contatamos com a estação de rádio local, ouvindo dela a informação menos desejada para nós, naquele momento. Fomos informados da não existência do combustível para nosso reabastecimento.

O mesmo fora utilizado, na véspera, por uma outra aeronave da FAB que por ali passara, em emergência, estando o estoque do Destacamento à zero.



"Por este caminho...passarão homens e seus instrumentos de domínio físico e tecnológico para integrar esta região continente'... Na placa, antiga e abandonada, a previsão futurista dos sendeiros da Força Aérea.

Repentinamente tomaram vulto na cabine, mapas, réguas, computadores e cálculos. Contando com o beneplácito de um bom vento de cauda na região e confiantes em nossa navegação, constatamos ser possível alcançar Xavantina, distante 40 minutos de voo, porém, com os tanques no limite.

Lá fomos nós para um final de missão que, de modo algum aliviava a tensão reinante. A selva ficava para trás e o combustível também.

O pôr-do-sol acontecia no horizonte; ao longe, luzes, como vagalumes, confirmavam a presença de uma cidade. Avistamos ao longe XAVANTINA.

Perna-do-vento direta em um tráfego apertado e os liquidômetros quase zerados. Pouso noturno; pista de cascalho sem balizamento, uma das "especialidades" do "BUFFALO".

No solo, fomos recebidos pelo incansável SO Mascarenhas que nos conduziu ao alojamento onde, após um reconfortante banho, desfrutamos juntos um "churrasco coletivo" na cidade.

O dia amanheceu mais lindo; decolamos para 3 horas de voo até o Campo dos Afonsos, agora sobre a civilização.

Após o pouso, sob a cauda do avião, receberemos da tripulação mista — FAB e Exército — a regulamentar apresentação.

Pudemos verificar, no semblante de todos e de cada um, a satisfação e o orgulho da missão cumprida; de sua participação funcional e do esforço adicional realizado.

Voltamos, então, o nosso pensamento para a selva distante, para uma certa clareira no "Kapoto" e sentimos uma leveza em nosso espírito, fruto de um misto de orgulho e felicidade, pois lá, quantas histórias seriam contadas por velhos caciques e jovens "curumins", sobre o grande pássaro que lhes trouxe comida e conforto — VIDA — naquele dia em que "O CORAL VOOU SOBRE A SELVA".

* O autor é Maj Av R/R e, atualmente, comandante da TAM.

EVOLUÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Luiz G. A. Peixoto*

Uma das características mais marcantes da aviação é a sua dinâmica evolutiva. Do titubeante voo 14-BIS até as missões espaciais de hoje, nenhuma outra atividade humana passou por mudanças tão significativas em tão pouco tempo. A introdução de novas tecnologias desenvolvidas, muitas vezes interfere no andamento de projetos, implicando em modificações e atualização de planejamentos anteriores, antes mesmo de sua completa implantação sob pena de já nascerem ultrapassados. A corrida para acompanhar o estado-da-arte na aviação é constante e desafiadora, exigindo atitudes corajosas, criatividade e mentalidade aberta e futurista.

Um moderno Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEA) vem sendo desenvolvido no Brasil, desde o início da operação do CINDACTA I (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea), em Brasília. Abrangendo inicialmente a região de maior densidade de tráfego e os maiores centros econômicos do país, o sistema foi expandido e alcançará em futuro próximo a integração de todo o território com a implantação do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM). Isso significa, entre outros benefícios, a detecção e visualização do tráfego nas áreas mais congestionadas e a cobertura completa do espaço aéreo nacional por uma rede de comunicações rápida, limpa e confiável, propiciando um alto grau de segurança às operações aéreas, com qualidade similar aos melhores sistemas existentes no mundo.

Mas, a evolução no gerenciamento do espaço aéreo não tem que se assentar, necessariamente, em grandes investimentos de infra-estrutura. Soluções criativas, com o aproveitamento de inovações tecnológicas, podem proporcionar soluções alternativas de baixo custo.

Aeronaves modernas dispõem de sistemas autônomos de navegação que, associados a um eficiente sistema de comunicações, praticamente prescindem do apoio de auxílios terrestres.

O estabelecimento de Rotas de Navegação de Área (R-NAV), para a realização de vôos diretos de longa distância, é uma das mais antigas reivindicações das companhias aéreas,

desde o advento desses sistemas.

A primeira proposta para a adoção desse tipo de rota no Brasil, já constava da agenda da Organização de Aviação Internacional (OACI) para Reunião Informal SAMATS-5 (South America / Air Traffic Service - 5), realizada em Manaus em Jul/1976, em preparação à Reunião Regional em Lima (Peru), no mesmo ano.

Naquela época, as técnicas de R-NAVeram, praticamente, desconhecidas pelos especialistas brasileiros. Decidiu-se, então, que aquele item não era prioritário para o Brasil. Mas, constava da agenda e, de qualquer modo, teria que ser discutido. Afinal, à custa de muito esforço, pesquisando-se nas escassas publicações da OACI e da FAA (Federal Aviation Administration - normativa para os EUA) sobre o assunto, foram compiladas algumas informações técnicas e preparado um dossiê para discussão do item.

As rotas diretas propostas eram nos trechos Villavicencio/Bauru (voo Bogotá/São Paulo), Cabo Codera/Pirai (voo Caracas/Rio) e San Juan/Guaiaquaychu (voo Miami/Buenos Aires).

Na 1ª Reunião Regional CAR/SAM (Caracas / South America) (Lima Out/76), o Brasil concordou com o estabelecimento das duas primeiras como Rotas de Assessoramento (UL5 e UL304), ainda assim "amarradas" a auxílios-rádio, o que modificava a proposta original. A terceira, foi implantada com Aerovia, balizada pelos VOR de Margarita/Guaiana/Boa Vista /Manaus/Asunción/Monte Caseros e NDB de Corumbá. É a UA300 (antiga UA18R), até hoje com restrições de níveis de vôo no trecho Asunción/Manaus.

Posteriormente, outras Rotas de

Navegação de Área foram implantadas, por insistência das companhias aéreas, como por exemplo, a UL306 Caiena/Manaus/Lima, solicitada pela AIR FRANCE. Contudo, os técnicos brasileiros sempre foram muito cautelosos em aceitar esse tipo de rota, tendo em vista as deficiências das comunicações então existentes.

PROJETO NAVEGAÇÃO AÉREA ANTECIPANDO O FUTURO

Conquanto o SISCEA tenha dinamizado a rede de comunicações e de detecção, nossa estrutura de rotas permaneceu praticamente intocada desde os anos 70.

Em 1992, foi criada pela DEPV (Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo), a Comissão de Navegação Aérea, reunindo representantes dos vários segmentos da comunidade aeronáutica. Tratava-se de um esforço para buscar, junto aos usuários do espaço aéreo, sugestões e subsídios que permitissem simplificar procedimentos e otimizar performances, redundando em melhoria qualitativa dos serviços prestados e em economia, metas almejadas pelo Programa Brasileiro de Produtividade e Qualidade.

Tantas foram as sugestões e reivindicações que a DEPV, ao mesmo tempo em que punha em prática medidas localizadas, resolveu efetuar um reexame completo da estrutura do espaço aéreo e das redes de rotas.

Foi então determinada a realização de um estudo amplo, posteriormente denominado Projeto Navegação Aérea (PNA).

O Projeto Navegação Aérea foi elaborado segundo diretrizes específicas

onde se destacam:

-a participação das empresas e da Força Aérea, de modo que o resultado final reflita seus anseios, nos limites impostos pela segurança;

-o atendimento aos demais usuários do espaço aéreo, com o emprego de procedimentos e dispositivos que permitam sua utilização compartilhada por todos, reduzindo-se os efeitos adversos decorrentes do estabelecimento de áreas restritas;

-a concepção de uma estrutura de rotas e de controle do espaço aéreo que propicie melhor aproveitamento da infraestrutura de apoio e dos recursos humanos existentes.

Atualmente em fase de implantação e com previsão para entrar em vigor em Jun/94, o PNA estabelece novas rotas e modifica rotas já existentes, reduzindo percursos entre pólos geradores de movimento; inclui trajetórias que possibilitam perfis de máximo desempenho nas saídas e de máxima economia nas chegadas; modifica a configuração atual de Áreas de Controle e das Regiões de Informação de Vão, o que resulta em melhor aproveitamento das coberturas de comunicação em VHF, com redução das mensagens entre as aeronaves e os órgãos de controle e da coordenação entre esses órgãos; e, fi-

nalmente, proporciona uma distribuição mais adequada da carga de trabalho dos Centros de Controle.

As alterações decorrentes do PNA foram apresentadas à OACI sob a forma de emenda ao Plano Regional de Navegação Aérea da Região CAR/SAM.

O custo total de implantação do PNA, dado o aproveitamento da infraestrutura existente, será inferior a US\$ 1,5 milhões. Considerando-se o movimento constante no Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo de 1991, sem projetar-se o incremento previsto, o PNA proporcionará uma redução anual da ordem de 950.000 milhas náuticas voadas ou cerca de 1.700 horas de voo. Isso representa uma economia de custos operacionais em torno de 20 milhões de dólares por ano (Ver Quadro).

Fica provado que evolução, também, pode ser obtida com um mínimo de investimento.

Além de retorno financeiro, de curtíssimo prazo, o PNA estimula a aviação em geral a utilizar as novas técnicas de navegação autônoma que dominarão o futuro da aviação.

Os Estados membros da OACI desenvolvem esforços para encarar a demanda prevista de tráfego, inerente à liberalização do transporte aéreo e ao desenvolvimento de novas áreas de in-

teresse turístico e comercial, preparando-se para a transição ao próximo milênio.

Um comitê especial da OACI foi criado para tratar do Sistema de Navegação Aérea do Futuro (FANS), um ambicioso programa de gerenciamento do espaço aéreo integrando todas as regiões do globo.

A implantação do FANS ou CNS/ATM, como também é conhecido, será progressiva, envolvendo várias etapas, não apenas por implicar em uma larga escala de mudanças, mas, também, pela maneira como o novo sistema afetará a provisão dos serviços de tráfego aéreo. Os principais elementos dessas mudanças envolvem a transição dos sistemas de navegação baseados em auxílios terrestres para os baseados em satélites, da orientação e controle individual para a interativa, da tecnologia analógica para a digital, e da comunicação por mensagens orais para a comunicação por intercâmbio de dados. Um dos passos intermediários desse programa é a implantação de rotas utilizando a técnica de navegação autônoma.

Não é descabido afirmar-se que o Projeto Navegação Aérea, ao estimular a utilização das novas técnicas disponíveis, está dando o impulso inicial para a implantação do FANS no Brasil.

TABELA DEMONSTRATIVA DE ECONOMIA

ROTA	DISTÂNCIA (NM)		REDUÇÃO OBTIDA	FREQÜÊNCIA ANUAL	ECONOMIA	
	ATUAL	FUTURA			MIMAS	HORAS VÔO
BOGOTÁ/CAMPINAS	2006	1981	25	958	23.950	43:55
SÃO PAULO/CAMPO GRANDE	450	442	08	6504	52.032	95:30
SÃO PAULO/FORTALEZA	915	899	16	9450	151.200	274:54
CAMPINAS/MANAUAS	1417	1413	04	2876	11.504	20:55
RIO/SÃO LUIZ	1233	1205	28	1727	48.356	87:55
RIO/FORTALEZA	1170	1159	11	3911	43.021	78:15
RIO/BRASÍLIA	505	503	02	9654	19.308	35:05
MANAUAS/BRASÍLIA	1070	1049	21	9166	192.486	350:00
BRASÍLIA/SALVADOR	609	592	17	3114	52.938	97:05
BRASÍLIA/TERESINA	725	720	05	2379	11.895	21:50
PORTO ALEGRE/SÃO PAULO	448	441	07	7118	49.826	90:34
SÃO PAULO/CONFINS	285	276	09	18103	162.927	298:55
BELÉM/CONFINS	868	861	07	2194	15.358	27:55
FORTALEZA/NATAL	244	235	09	5128	46.152	84:40
RIO/RECIFE	993	984	09	6676	60.084	109:14
ASSUNÇÃO/SÃO PAULO	419	408	11	787	8.657	15:49
ECONOMIA ANUAL ESTIMADA: US\$ 20 MILHÕES				REDUÇÃO ANUAL	949.694	1712:31

*O autor é Cel CTA R/R



Murillo Santos*

Sem surpresa, mas com tristeza, vi recentemente publicada em jornal, notícia e foto de um militar da Aeronáutica mendigando no centro da cidade do Rio de Janeiro. Tal ato, por parte dos militares já não é novidade há alguns anos; o inusitado é o fato de que o militar tê-lo feito em público usando seu surrado uniforme.

Diuturnamente encontramos pessoas inválidas ou limitadas ou indolentes, certamente alguns muito pobres a pedir esmolas. Este ato deve exigir humildade, humilhação ou até mesmo sem-vergonhice. Alguns de nós, por piedade ou com sentimento de ajuda, damos-lhes nossas sobras. Outros, entretanto, imaginando consertar o mundo e com alguma pitada de avareza preferem dizer "eu não dou esmolas para não incentivar a quantidade de pedintes". Assim vamos assistindo a humilhação de uns, a vergonha de outros, mas, sem dúvida, a miséria de muitos e a necessidade de sobrevivência de todos. Sabemos que as primárias aspirações do homem são o essencial para sua sobrevivência, isto é alimentação, vestuário e decente proteção contra as intempéries e o meio ambiente. Certamente, hoje, em nosso

país, muitos têm extrema dificuldade ou mesmo impossibilidade em obter esse mínimo. E são diferentes os militares? Certamente não, pois antes de servidores do Estado são comuns cidadãos. Aliás estes, quando não militares, esmolam sem uniforme e quepi.

O sargento que foi para a rua, além de pretender aumento de vencimentos, na realidade, quis deixar a imagem de quem teve uma profissão, fez carreira e aposentou-se (passou para a reserva) e hoje não sobrevive com seus proventos somente, os quais são praticamente os mesmos de seus companheiros da ativa. A interpretação deste fato que consigo imaginar é de quem exerceu uma profissão de total devotamento ao seu país e que teve, tem ou deveria ter um primado de ética consubstanciada em atitudes e ações que mereceram, merecem ou deveriam merecer a admiração e respeito da nação. Os militares neste país não são mais perfeitos e corretos do que ninguém, porém sempre preservaram postura de respeito e dignidade criando mútua confiança entre os pares e obtendo como corolário a confiança de toda a nação. Penso que se está a perder isto! Há tempos perdeu-se a operacionalidade, há algum tempo a motivação, há menos

tempo a vontade, há pouco tempo o moral, e agora, estou seguro, avergonha.

Quando os chefes maiores estão a mendigar melhoria de salário, quando o mais alto órgão de assessoria militar do Comandante Supremo não mostra à nação nossa política de defesa e fica a calcular percentuais de gratificações; quando os chefes militares tem que deixar suas lides operacionais de preparo de suas Forças para o combate e dedicarem-se ao "combate salarial", ficando a conceber planos de redução de gastos operacionais e engedrando tarefas cívico-sociais; quando tudo isso acontece, vejo claramente que os pedintes — as Forças Armadas — estão inválidas, limitadas, impedidas, doentes ou ociosas. Não consigo aceitar nesta empresa-nação a existência de um patrão que desconhece a utilidade e encargos de seus empregados, e pior ainda, esses empregados é que devem dizer ao patrão para que servem e além disso, convencê-lo de que valem mais do que ele imagina. Será possível?

É hora pois de se verificar o estado de saúde dessas Forças Armadas, ou seja, se tem por missão o que realmente devem ter, se tem a dimensão que deveriam realmente ter, se suas estruturas estão adequadas aos seus encargos — mas, certamente, não lhes poderá caber tal identificação, e sim a um mais alto órgão político — e, ainda se realmente tem o peso devido em sua missão básica e inalienável de DEFESA. No passado existia um sabonete grande e de boa qualidade chamado "Vale Quanto Pesa" e seu valor monetário estava à altura de sua qualidade, e ainda era popular! O exemplo pode ser aplicável à Forças Armadas.

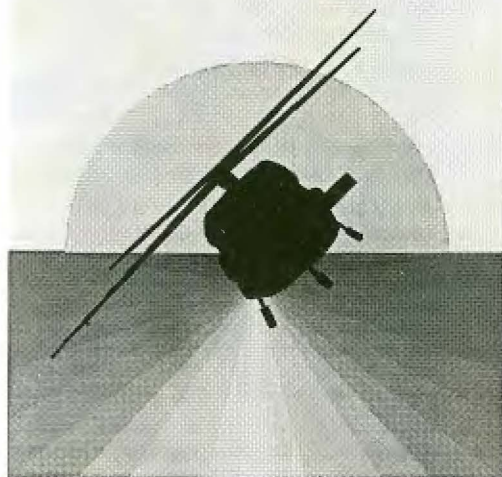
O episódio do sargento da Aeronáutica na reserva "com fome" é bem a projeção de nossas Forças. Seu retrato no jornal demonstra a completa ausência de ética. Ética que emana de princípios religiosos e por tal é imutável. Ética que deve, nos militares, ser um amálgama de profissionalismo, vocação, devoção e sacerdócio por sua pátria e pela humanidade. A moral, por ser variável com o tempo, com as circunstâncias e com a conjuntura, é mutável e deve ser assim compreendida.

Mas, como será quando tivermos que realmente combater?

O capacete estará na cabeça ou na mão?

* O autor é Ten Brig-do-Ar R/R

HELICÓPTEROS NA FAB...



MAS PARA QUE SERVEM?



Navios de guerra nos lembram a Marinha de Guerra; carros de combate, o Exército e aeronaves militares, a Força Aérea. Essas associações inconscientes nos fazem concluir que uma Força distingue-se pelo equipamento que emprega e o meio em que operam.

Este raciocínio parece lógico, mas é simplista e incorreto. O equipamento é apenas um instrumento usado para a consecução de determinados objetivos, esses sim distinguem cada uma das três Forças Singulares.

O helicóptero é um bom exemplo disso. Como aeronave militar, na Marinha de Guerra é fundamental na Guerra Anti-submarino; no Exército é a base das operações aeromóveis; e na FAB, para que servem?

Mesmo depois de quase três décadas de tradição, muitos até mesmo desconhecem o porquê da presença de uma Aviação de Asas Rotativas na FAB, tomando-a como um tipo de "Táxi Aéreo Militar". Na verdade, essa sofisticada máquina que

pode até pairar tem muito mais a nos oferecer.

Enquanto você lê esse artigo, por exemplo, uma série de tripulações da Aviação de Asas Rotativas da FAB está em estado de alerta. Homens e helicópteros prontos para decolar rapidamente, localizando e socorrendo vítimas de acidentes aeronáuticos e marítimos: desde o piloto de caça que se ejetou, em alto mar, até a criança que era passageira do avião que se acidentou em plena selva.

Nossa experiência comprova que os acidentes nunca ocorrem quando as condições são boas: tempo ruim, noite, terreno montanhoso, selva, alto mar, ventos fortes etc. Não importa, a missão precisa ser realizada.

As chances dos sobreviventes diminuem drasticamente no decorrer do tempo e temos que operar nos limites do homem e da máquina (quem já levou em seu carro um doente em estado grave para um hospital, conheceu um pouco dessa tensão).

A Busca e Salvamento é extremamente sacrificante, mas para nossa Aviação de Asas Rotativas, não há missão mais compensadora do que voar "PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER".

Se em tempo de paz, essas missões já são reais, imagine numa guerra! Além de todos esses fatores, teremos o inimigo na terra, mar e ar, ávido para nos destruir. O lado militar dessa atividade é, entretanto, o único modo de localizar, socorrer e regressar às nossas linhas as tripulações abatidas em combate e o helicóptero, nosso principal recurso.

O que foi dito bastaria para justificar a presença de helicópteros em uma Força Aérea, mas há mais, aliás, muito mais, para falar a respeito dessas máquinas que operam em condições meteorológicas muito piores do que as mínimas exigidas para aviões.

Na recente Guerra do Golfo, duas esquadrilhas de helicópteros AH-64 APACHE norte-americanos desfecharam o primeiro ataque aéreo a Bagdad (nenhum helicóptero ou avião aliado foi abatido nessa noite).



Testes de combate aéreo entre aeronaves F-15 EAGLE e AH-64 APACHE realizados nos EUA, entre outros, resultaram na constatação de que o helicóptero não é uma presa fácil para o avião de caça, muito pelo contrário, em seu ambiente de operação têm superioridade na maioria dos combates (como atacar alguém que está sempre escondido e lhe apontando uma arma?).

Toda a frota de helicópteros militares norte-americanos está sendo equipada com mísseis AR-AR e suas tripulações recebem treinamento específico. Já existem várias publicações a respeito de técnicas de Combate Aéreo helicóptero X helicóptero e helicóptero X avião.

Termos como "FIGHTER HELICOPTER" (helicóptero de caça) e "INTERCEPTOR HELICOPTER" (helicóptero interceptador) já fazem parte da realidade de Forças Aéreas e da indústria aeronáutica mundial.

Poderíamos citar uma série de outros fatores, mas pelos já comentados percebemos que a

Aviação de Helicópteros é composta de uma série de especializações, cada uma com grande potencial de emprego em uma Força Aérea.

Alguém, ironicamente, já disse: "De onde menos se espera é que não venha nada mesmo!!!". Definitivamente, esse não é o caso da Aviação de Asas Rotativas da FAB. Se a nossa marinha

de Guerra e o Exército Brasileiro já investem pesado nessas aeronaves, nossa Força Aérea é que não pode se dar ao luxo de não possuir essa aviação.

* O autor, 1º Ten Av, é piloto de helicóptero da FAB.



"Gente Fina"

P. Mendonça*



Dizem que ganhou este apelido voando em um monomotor NA-T-6 na aerovia verde uno do Rio para Salvador, no trecho Ilhéus-Salvador onde hoje é a posição Coral. Se os leitores que não têm na memória a área geográfica, forem consultar um atlas, verão que é um voo todo sobre o mar.

O cansado T-6 voava a 3.000 metros e enfrentava uma frente fria, estacionada na região; muita chuva e turbulência. Antes que o piloto conseguisse autorização para um nível mais baixo, a temperatura da cabeça do cilindro caiu abaixo de 100 C, o motor Pratt-Whitney de 600 HP rateou e parou. Fez-se então o temido barulho do silêncio. O jovem tenente inclinou seu avião para uma curva de noventa graus, tomando a proa 310 num voo planado a 100 milhas/hora e torcendo para chegar à terra ou encontrar melhores condições para uma nova partida.

Quando cruzou 1200 metros passou para baixo da camada de nuvens viu que não alcançaria a Ponta

da Maromba, local mais próximo no continente.

De sua nacele dianteira volta-se para o Sargento que viajava na traseira e grita:

— Sargento, sabe nadar?

O Sargento, gritando também, responde:

— Não Sr, Tenente.

O Tenente levanta os dois braços e, com a mão direita fechada e a esquerda espalmada, bate a esquerda na direita indicando o futuro do Sargento e adquirindo aí o apelido de "Gente Fina".

Tempos depois, servindo na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (Barbacena-MG), "Gente Fina" dedica-se a curiosa atividade: "briga-de-galos".

Nesta época, havia em Barbacena, na parte baixa da Rua XV, logo no fim da ladeira, do lado direito de quem vai para São João d'El Rey, uma antiga casa comercial. Era um enorme sobrado com dez portas que possibilitavam o atendimento de grande parcela da população rural. Por estas portas transitavam toda espécie de mercadorias: pelegos, arreios, selas, barrigueras, cabrestos, enxós, plainas,

carrinhos de mão, enxadas, brochas, trinchas, carneiros hidráulicos, cadeados, cordas, correntes, enfim, toda a quantidade de petrechos que movimentam o mundo agrícola.

O dono da casa, um catalão já entrado em anos, sofria de deformante reumatismo que lhe arqueava as costas, mas não o impedia de estar à frente dos negócios, mesmo porque não acreditava muito em seus filhos como responsáveis pelo empreendimento.

Todavia o passar dos anos já não lhe dava mais a antiga ligeireza, quer física, quer mental, e por vezes não se recordava das coisas que tinha em sua loja, a famosa Casa Espanhola.

"Gente Fina", por sua vez, vai aprimorando-se nas artes marciais galináceas, já possuía seus próprios galos, freqüentava as rinhas locais e da região, utilizava seus vãos por diferentes partes do país para ampliar seus conhecimentos e melhorar seu plantel. Seus fins de semana eram dedicados a afiar esporas, escovar gargantas, observar rebolos, misturar vitaminas.

Com a especialização, passou a aprimorar as espécies. No momento, o centro de suas preocupações era uma galinha banquiva, cruzada com um galo shamo, vencedor de várias contendidas e que estava com o péssimo hábito de bicar os ovos assim que os punha.

Consultando entendidos, recomendaram-lhe que descondicionasse-a, substituindo os ovos postos por outros, artificiais, de ferro ou de chumbo, que, resistentes às bicadas, logo fariam a ave modificar os hábitos.

Buscando avidamente preservar seu plantel, recebe informações que na Casa Espanhola poderia encontrar o desejado material.

Numa manhã de sábado, estaciona seu Citroën 11L (ligeiro) diante da Casa Espanhola e ao adentrar pelo armazém é atendido pelo proprietário a quem pergunta ansioso.

— O Sr tem ovos de ferro?

— "No mi hijo, estoy encorvado por el reumatismo!"

* O autor é Cel Av R/R

REMINISCÊNCIAS

DO 1º/7º GAV

(1953-1958)

Everaldo Breves

Realizou-se na Base Aérea de Salvador a XII Reunião da Patrulha, um evento significativo que ocorre, anualmente, ao ensejo do transcurso de sua data magna (22 de Maio), proporcionando, além do conagraçamento entre as diversas Unidades de Patrulha, a troca de informações e conhecimentos entre antigos e novos patrulheiros.

Este ano, o COMANDANTE DA II FORÇA AÉREA elaborou um programa inteligente e objetivo que propiciou muita motivação e grande alegria.

A programação teve como ponto alto a demonstração de tiro e lançamento de foguetes realizada com esmerada precisão pelas aeronaves P95-B e P-16, na área marítima fronteiriça às instalações da Aeronáutica em Salvador.

Esta demonstração retratou, com fidelidade, a fé e o devotamento ao profissionalismo dos patrulheiros pertencentes às diversas Unidades Aéreas da Aviação de Patrulha subordinadas à Segunda Força Aérea.

A fé naquilo que se faz e a esperança a iluminar os caminhos percorridos são virtudes que

impulsionam o ser humano em suas atividades levando-o à conquista da vitória.

E assim o mundo evolui, a FAB progride acompanhando a marcha do tempo reafirmando que as organizações realmente úteis jamais poderão sofrer solução de continuidade ou muito menos desaparecer.

O Primeiro Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação (1º/7º GAV) foi um exemplo vivo dessa pregação que nos conduz à felizes reminiscências:

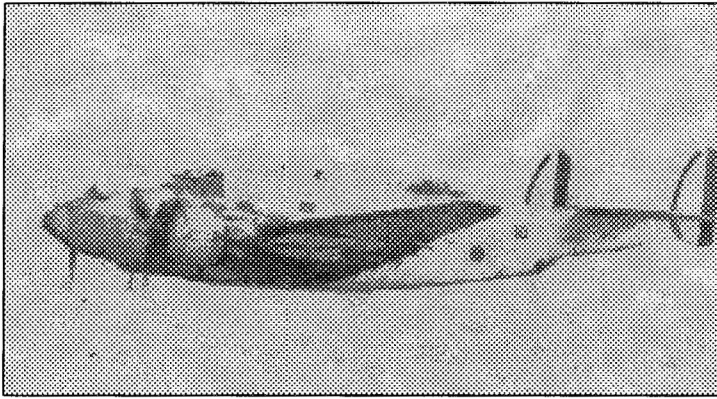
No final do ano de 1952, a Base Aérea de Salvador havia sido transformada em Destacamento, encerrando sua atividade-fim, de apoio ao 1º/7º GAV que estava inoperante, sem aviões. Em consequência, desaparecia a sentinela avançada da Patrulha dos mares do atlântico-sul, sediada na Base Aérea de Salvador desde a II Guerra Mundial.

Em 31 de janeiro de 1951, no início do Governo de Getúlio Vargas, assumiu o cargo de Ministro da Aeronáutica o Brigadeiro Nero Moura.

Durante a sua administração (1951-54)



Participantes da XII Reunião da Aviação de Patrulha na Base Aérea de Salvador, em frente às instalações do 1º/7º GAV



Lockheed
PV-1
Ventura
que
equiparam o
1º/7º GAV
na década
de 50.

TUNE" substituíram os Vega-Ventura (PV-1 e PV-2) entrando para a história da Patrulha como as primeiras aeronaves capacitadas no domínio das atividades eletromagnéticas e da guerra eletrônica.

Durante a XII Reunião da Aviação de Patrulha, o Ten Brig Rodolfo Becker Reifschneider assim se referiu às atividades da Patrulha na FAB:

"Por duas vezes a FAB foi chamada a operar em defesa da soberania nacional, a primeira na II Guerra Mundial e a segunda, na Guerra da Lagosta. Ambas com a presença da Aviação de Patrulha.

O 1º GAE e o 1º/7º GAV, respectivamente com seus P-16 e P-15, realizaram missões de esclarecimento, cobertura e vigilância aérea, armados com foguetes "HVAR 5", visando a impedir a captura predatória da lagosta na plataforma continental, que vinha ocorrendo com pesqueiros franceses. Para tal, deslocou-se com o 1º GAE para Natal de onde operou, realizando 245h20m em 40 missões operacionais, inclusive noturnas, na vigilância do CT/TARTU e da Fragata PAUL COFFERY.

A operação inciou-se a 23 Fev 63, um sábado de carnaval e foi encerrada a 18 Mar em face do abandono da área pelos navios de guerra franceses."

Assim, o período de 1953-58 marcou a reativação da Patrulha no 1º/7º GAV que foi desenvolvida com muito ardor e idealismo por todos que lá serviram.

**O autor é Brig-do-Ar R/R*

inúmeras medidas contribuíram para o fortalecimento e progresso da Força Aérea Brasileira.

Dentre as inúmeras realizações da sua administração, podemos assinalar a criação de um Núcleo de Comando Aeronáutico, para cooperar com o Exército e a Marinha e a reativação da Patrulha na Base Aérea de Salvador com o soerguimento do 1º/7º GAV.

A primeiro de abril de 1953, o Maj Av Gil Miro Mendes de Moraes assumiu o Comando da Base, permanecendo nas funções até 25 de janeiro de 1956, tendo recebido a incumbência de prepará-la para dar apoio ao 1º/7º GAV que estava prestes a ser reequipado com aeronaves de patrulha.

O Maj Gil Miro, possuidor de excelentes qualidades de Chefe e Administrador, inteiramente devotado ao trabalho, a curto prazo, reestruturou a Base Aérea de Salvador para voltar a ser o suporte logístico e administrativo da Unidade Aérea nela sediada.

Para o Comando do 1º/7º GAV foi designado o Maj Av Everaldo Breves o qual desempenhou as funções no período de 13/01/54 a 13/12/55. Com ele, foram transferidos de Recife para Salvador os capitães-aviadores João Vieira de Souza e Napoleão Meirelles de Castro e os Tenentes: Vicente de Magalhães Moraes, Noally Diegues, Bernardo Stamm Gomes e Vicente Geraldo da Costa Oliveira.

As primeiras aeronaves incluídas em carga foram os PV-1 5035, 5036,

5037, 5044, 5045 e 5047 e os PV-2 5048 e 5076.

Essas aeronaves incluídas eram remanescentes da II Guerra Mundial e pertenciam ao acervo da Base Aérea de Recife.

A 29/03/55, o 1º/7º GAV realizava, com sucesso, o primeiro exercício conjunto com a Força Tarefa 11 da Marinha de Guerra. A seguir, deslocou-se por todo o litoral norte e sul do Brasil, participando de operações conjuntas com a Esquadra Brasileira comandada pelo então Almirante Pena Botto. Para interceptar a Esquadra, os aviões do 1º/7º GAV, várias vezes, tiveram de voar a longas distâncias, sobre o mar, afastados horas de nossa costa.

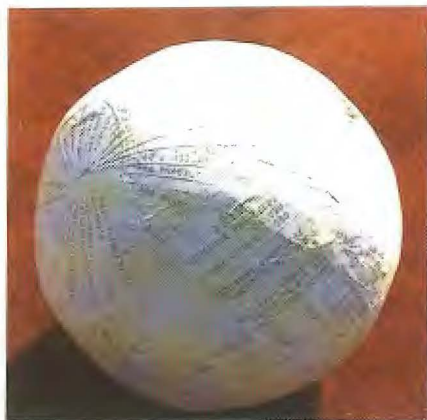
Há de se ressaltar que, apesar da obsolescência de suas aeronaves, a unidade cumpriu as tarefas que lhe foram atribuídas, com eficiência e precisão.

A partir de 1958, os P-15 "NEP-



Lockheed
P2V-5
Neptune
substitutos
dos Ventura
na aviação de
patrulha
brasileira

fatos & gente



A PROVA DO DESPÉRDÍCIO

Esta bola maciça de aproximadamente 2 kg, 20 cm de diâmetro, representa o nosso desperdício semestral em revistas e boletins no CLUBE DE AERONÁUTICA. Ela foi montada com as etiquetas que retornam dos Correios junto com os impressos devolvidos ou pela informação de endereços errados, proveniente de outras fontes.

Por favor, colabore com o seu Clube. **Atualize seu endereço.**

3º ETA FAZ "BODAS DE PRATA"

Um dos principais herdeiros das tradições do lendário 1º GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO, criado em 1944, tendo como base de operações o antigo Aeroporto do Calabouço—hoje Santos Dumont— completou recentemente 25 anos de honrosa existência.

Em 1969, exatamente a 12 de maio, o 2º Esquadrão do 1º Grupo de Transporte, em face de reestruturação das linhas do CAN, recebe a denominação de 3º Esquadrão de Transporte Aéreo — 3º ETA — cabendo-lhe as tarefas do transporte aéreo sob a responsabilidade do 3º Comando Aéreo Regional, ainda operando aeronaves C-47.

O 3º ETA foi a primeira unidade da Força Aérea Brasileira equipada, em 1973, com aeronaves C-95 BANDEIRANTE.

NOVA ILUMINAÇÃO DAS VIAS ACESSO DO GALEÃO



Já está em fase final de montagem o novo sistema de iluminação das vias de acesso ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, que irá reduzir em mais de 40 mil dólares o custo de consumo de energia elétrica. Esta medida aumentará em 15% o nível de iluminação

com lâmpadas especiais que têm mais 35 % de vida útil do que as atuais.

Este novo sistema de iluminação, mais durável e econômico, já pode ser visto e apreciado em diversos pontos da cidade do Rio de Janeiro como no Museu de Arte Moderna, Outeiro da Glória e Morros do Pão de Açúcar e Corcovado.

A Infraero vem realizando um constante trabalho de racionalização do uso de energia elétrica, em todas as suas áreas, preconizado pela Eletrobrás, que incentiva o uso racional da energia.

Em maio de 1993, a unidade teve sua denominação alterada para 1º ESQUADRÃO DE EMPREGO TÁTICO E

ADESTRAMENTO, mantendo a já tradicional sigla do "PIONEIRO" — 3º ETA.



Na foto, o Exmo Sr. CMte do III COMAR faz entrega ao Maj Av José Roberto Correia França, Cmte do 3º ETA, de uma placa comemorativa alusiva ao evento.

A ESQUADRILHA DA FUMAÇA VIROU GIBI

Depois de muito trabalho envolvendo a Price Editora, o CECOMSAER e a própria Esquadrilha da Fumaça, foi lançado no dia 22 de maio no Campo de Marte — SP, o gibi "Esquadrilha da Fumaça".

A idéia é divulgar a Força Aérea, usando como veículo a Esquadrilha, para atingir o público infanto-juvenil. Mostra as diversas aviações da FAB, e, principalmente, quais os caminhos que se devem tomar para fazer parte dela.

Pela aceitação que já teve, vai ser, certamente, o maior sucesso.



ENTRE DOIS AMORES

ANDRÉ KONRAD STAUB, empresário suíço, nascido em Zurique, tinha duas paixões na vida: o Brasil e a aviação. A primeira ficou eternizada em sua vida através do casamento com a carioca Ione de Almeida. Faltava realizar a segunda.

Recentemente veio a brevetar-se no local por ele escolhido, após algum tempo no Brasil: a Escola de Pilotagem de Maricá. De regresso à Suíça, leva consigo, na sua bagagem emocional, a esposa e a Licença de Piloto Privado nº 46.669 expedida pelo DAC-Brasil.

Parabéns André e boa viagem.



Na foto, após o primeiro voo solo

PRIMEIRA FEIRA INTERNACIONAL DO HELICÓPTERO

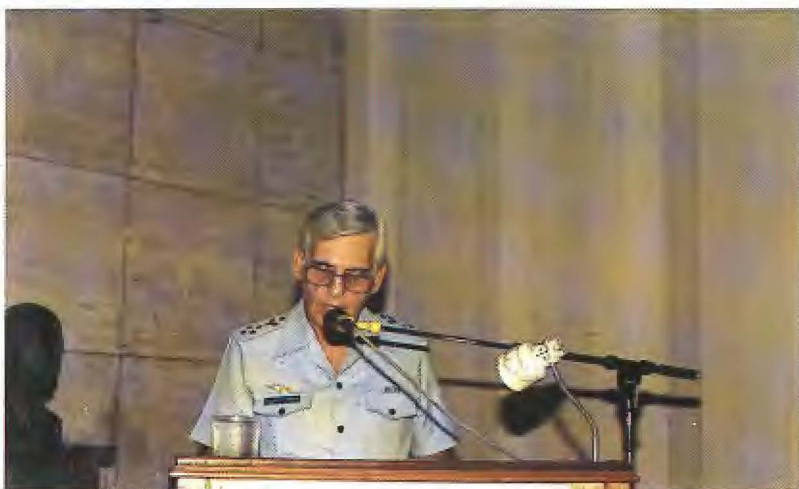
O evento, organizado pela GPM (Grupo Portugal Motta) e pelo Comando de Aviação do Exército, terá lugar em Taubaté/SP, na Base de Aviação do Exército, no período de 30 de agosto à 04 de setembro.

Grandes companhias estarão representadas: LIDER/BELL - HELIOBRÁS / EUROCOPTER - TURBOMECA - MOTORTEC - CELMA - TAM - HELISTAR - BANCO DO BRASIL - PETROBRÁS - TITAN - SEXTANT e inúmeras outras.

Durante a feira, que contará, além de outras atrações, com uma grande exposição de aeronaves de asa rotativa e "stands" das companhias, estarão se desenvolvendo Demonstrações Aéreas, Seminários de Segurança de Voo, e o primeiro Campeonato Brasileiro Civil/Militar de Helicóptero.

Outro ponto a ressaltar serão as belíssimas demonstrações da Esquadrilha da Fumaça e dos Campeões Brasileiros de Acrobacia.

A REVISTA AERONÁUTICA estará presente.



52º ENCONTRO NO INCAER

Realizou-se no dia 27 de abril passado, o 52º Encontro no INCAER, com a participação do Comandante-Geral do Pessoal de Aeronáutica — Ten-Brig-do-Ar Ulysses Pinto Corrêa Netto. As palestras, que abordaram "A Evolução do Sistema de Ensino" e "A Política de Pessoal" da Aeronáutica, foram promovidas com o intuito de dar continuidade às atividades do Instituto no que se refere à divulgação e ao registro da História Geral da Aeronáutica Brasileira.

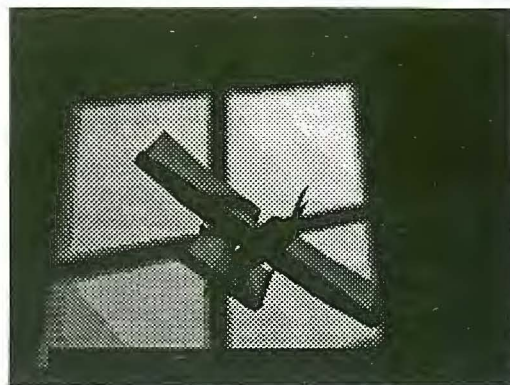
(Na foto, o Ten-Brig-do-Ar Ulysses Pinto Corrêa Netto)

BOEING 777 PRONTO PARA OS TESTES DE VÔO

A fotografia abaixo nos mostra o espaçoso e confortável interior do Boeing 777 mas, a partir de junho, o superjato enfrentará 1 ano de rigorosos testes.

Ao invés da sofisticação dos assentos da primeira classe e da executiva, o 777 "número 1" será equipado com barris de água, para que se possa mudar o centro de gravidade da aeronave, simulando o peso dos passageiros e das bagagens.

Os instrumentos de bordo coletarão mais de 300.000 dados relativos a altitude, velocidade do ar, sinais elétricos, pressão hidráulica, temperatura do ar etc.



a v i a ç ã o



TRANSBRASIL ESCOLHE TURBINAS ROLLS-ROYCE PARA SEUS BOEING 777

A TRANSBRASIL escolheu as turbinas Trent 800, da Rolls-Royce, para equipar os três Boeing 777 encomendados no ano passado e que irão, a partir de 1996, operar nas suas rotas internacionais para os Estados Unidos e Europa.

Ao anunciar essa decisão, o fundador e Presidente da TRANSBRASIL disse que o "Trent 800 foi escolhido após uma cuidadosa análise das opções de turbinas para os Boeing 777, feita por um comitê técnico que analisou todos os aspectos de operação e manutenção, chegando à conclusão de que as turbinas da Rolls-Royce são as que melhor atendem os requisitos desejados."

Os testes de desenvolvimento do Trent 800 começaram em setembro do ano passado e em janeiro a turbina estabeleceu um recorde mundial de 106.087 libras de empuxo. O desenvolvimento está dentro da programação, com os primeiros requisitos da certificação já prontos.



O Esquadrão de Simulação (ESI) do 1º Grupo de Aviação de Caça iniciou, neste ano, suas atividades de instrução da aeronave F-5 em simulador. Dotado de recursos únicos na América Latina, o ESI concluiu, em 11 de março de 1994, o seu primeiro curso, com a formação de pilotos do 1º GAvCa e do 1º/14 GAv.

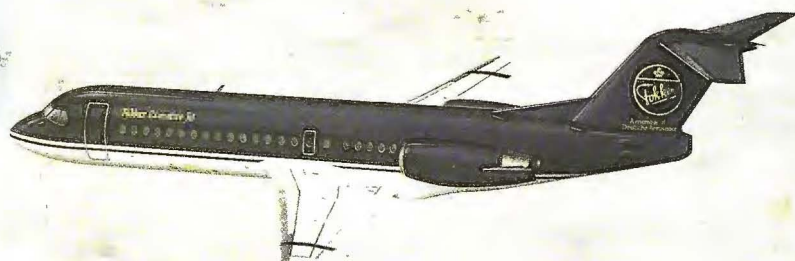
O curso foi dividido em duas fases: na primeira, os alunos estudaram com auxílio dos computadores ("computer based training" — CBT) e, na segunda, realizaram vôos de transição diurna, noturna e vôos por instrumentos no simulador de F-5.

A continuação do treinamento simulado constará de missões de ataque ao solo, formatura, interceptações, tiro e combate aéreo.

MAIS UM "VIP" NO AR

O governo holandês e uma grande corporação industrial norte-americana, de nome não revelado, tornaram-se os primeiros clientes do "FOKER EXECUTIVE JET 70". Desenvolvido a partir do "Fokker 70 jetliner". O "Executive", lançado no final do ano passado, visa atender os desejos de operadores governamentais e empresas.

O modelo da aeronave governamental holandesa será entregue em março de 1996 e terá o seu "lay-out" para 26 passageiros em três compartimentos: "VIP", "staff" e serviços. Também estará equipado com sistema de navegação por satélite.



DEFLETOR: UMA PEDRA A MENOS NO CAMINHO DO BRASÍLIA

Um novo kit para o EMB-120 Brasília — o defletor de pedras — permite agora que a aeronave possa pousar e decolar em pistas não pavimentadas. A peça funciona como um protetor, evitando que os pedriscos arremessados pelos pneus do trem do nariz atinjam as hélices, que por serem feitas de material composto, sofreriam sérios danos com esses impactos.

Segundo seus criadores, o dispositivo não requer modificação do avião, nem do trem de nariz, para ser instalado. É um kit de fácil instalação e remoção, que pode ser adicionado somente quando necessário. Além disso, permite a operação e o recolhimento normal do trem de pouso, a troca dos pneus de nariz e o reboque da aeronave, tudo isso, sem desmontar todo o dispositivo.

O último teste foi realizado no início de fevereiro, em Formosa, cidade localizada próximo a Brasília, e demonstrou o êxito do projeto.



Unlike

Uma assinatura definitiva para o marketing da sua empresa.

UNLIKE Sistemas de Marketing

(021) 266-7898



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

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

Procure agora a Vasp ou seu agente de viagens.



A SUA COMPANHIA NOS EUA.