

Revista **aeronáutica**

Julho/Agosto 1994

Número 199



**A tragédia
do voo 2574**

NÓS SABEMOS COMO ENGRENAR SEUS NEGÓCIOS.



MATRIZ

Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1830 - 1º andar - São Paulo

Fone (011) 829-9433 - Fax (011) 829-8017

FILIAIS SÃO PAULO

Ibirapuera - Fone (011) 549-8811 · Ipiranga - Fone (011) 63-1152

Jardins - Fone (011) 282-2499 · Pacaembu - Fone (011) 864-3999

Paulista - Fone (011) 284-3022

GRANDE SÃO PAULO

Guarulhos - Fone (011) 913-2855 · São Bernardo do Campo - Fone (011) 458-1944

INTERIOR E OUTROS ESTADOS

Belo Horizonte - Fone (031) 223-1577 · Campinas - Fone (0192) 34-0844

Cuiabá - Fone (065) 322-8042 · Curitiba - Fone (041) 225-3700

Porto Alegre - Fone (051) 341-6042 · Ribeirão Preto - Fone (016) 625-9015

Rio de Janeiro - Fone (021) 203-2122



BANCO ITAMARATI

Cada vez que deparo com uma campanha em nosso País, decepção-me com o despreparo dos nossos formadores de opinião — falsos intelectuais — e as suas “inocências” a respeito de assuntos de tão grande significado humano e social. A falta de uma coordenação de campanhas nacionais, forte e inteligente, pode levar o Brasil a uma situação insustentável pelo despreparo da massa a ser atingida com as mensagens. É preciso que tenhamos consciência da importância e seriedade de uma campanha e que, se mal conduzida, pode trazer como consequência resultados diametralmente opostos àqueles esperados.

Recentemente, o jornalista Alexandre Garcia, em um editorial publicado na Gazeta de Pinheiros, reproduziu as doloridas palavras de um amigo seu, cujo filho falecera acometido de AIDS. Em seu desabafo, aquele pai nos mostra a triste realidade do momento, conclamando que nós, homens inteligentes, ponhamos as mãos na consciência e analisemos como determinados posicionamentos da imprensa são falhos e maléficos à sociedade.

Diz ele: “(...) Em vez de filmes com mulheres atraentes e rapazes saudáveis retirando do bolso camisinhas, antes de irem para cama, deveriam mostrar aidéticos agonizando nos hospitais, sendo enterrados nos cemitérios — isto sim é didático, o resto é covardia (...)”.

É triste, mas é a realidade...

Não queremos nos entregar a julgamentos maldosos, mas a nossa responsabilidade exige de nós uma atitude de alerta.

Existirá um monstro mercenário de dimensões tão catastróficas que se beneficie de um quadro mundial tão triste como a AIDS?

As evidências nos levam ao entendimento de que pode não existir este monstro, mas existem pessoas que, de forma proposital, ou não, dela se beneficiam e que, certamente, contra ela, jamais “moverão palhas”.

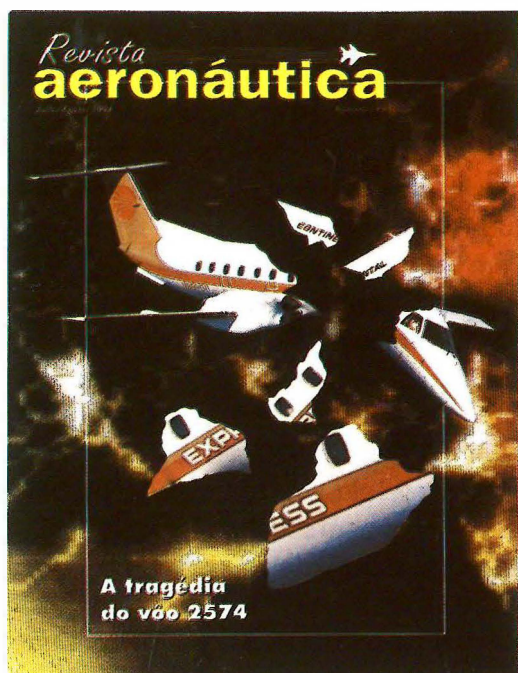
Alguns humoristas bem sucedidos, com enormes espaços em nossos vídeos, pensam que, popularizando o uso de preservativos de forma vulgar e fora de qualquer contexto técnico-científico estão ajudando. Enganam-se. Estão sim, trabalhando no sentido direto da proliferação dos maiores patrocinadores da AIDS: **a promiscuidade e o sexo vulgar**. É importante lembrar a estes comunicadores que a quebra de *tabu* e a desmistificação do sexo não devem carrear promiscuidade e vulgaridade, portanto requer um tratamento sério e respeitoso.

A natureza fez da prática sexual um ato prazeroso e agradável, mas que cobra, mais tarde, uma parcela de sofrimento físico e atitudes responsáveis.

E assim deve ser entendida.

A nossa **Revista** é a voz viva e um patrimônio ativo do **Clube de Aeronáutica** e de seus **familiares**. A publicação em suas páginas de fatos, notícias e novidades não é uma prerrogativa apenas do Sócio Titular, mas, também, de seus familiares, dependentes e amigos colaboradores. Sentimos falta da presença da **MULHER** em nossa **Revista**. Mande-nos suas colaborações... elas vão dar vida e beleza às nossas páginas.

A redação



CAPA

A cultura propiciou à tecnologia a possibilidade de recuperar o som da explosão cósmica que deu origem ao nosso sistema planetário. Da mesma forma, graças à cultura e ao preparo dos técnicos, os investigadores de acidentes aeronáuticos puderam esclarecer a tragédia do "Continental" 2574.

empresa

13 A maioria da Infraero

Luiz Carlos Boavista Accioly

segurança de voo

Tragédia do Voo 2574

Fisiologia de um acidente
aeronáutico

14

opinião

05

Vamos agir

Luiz Carlos Aliandro

esclarecimento

Os aviadores estão nas ruas

06

A. Quadros

10

resgate

O Ventura

127-B-5

Gustavo Wetsch

prevenção

12

Prevenção da Aids no local do acidente

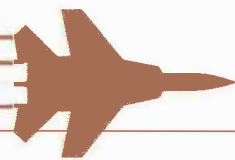
Renato Araújo Diniz

reminiscências

Ah! Ipanema... quem diria?

Billy Kipp

18



caricatura do fato 21

O caminhão do Corisco

P. Mendonça

alerta 23

Alerta contra a Anarquia

Carlos Alberto Jacques

história 27

Doolittle:

"os trinta segundos sobre Tóquio"

Graco Magalhães Alves



30 política

Neofeudalismo IV

Rumo à verdade

Newton de Góes Orsini de Castro

aniversário

48 anos -

Clube de Aeronáutica

36



republicação

Política e Estratégia

Revista nº1 - Nov/Dez 1958

Brig do Ar Gabriel Grüm Moss

32

Seções

01 Página Um

40 Aviação

42 Bate Papo

43 Fatos & Gente

Armadura Aérea

Nossa próxima Revista...

Museu Aeroespacial restaura mais um avião

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Departamento Cultural
Praça Mal. Âncora, nº 15
Rio de Janeiro, RJ
CEP 20021-200
Tel./Fax: (021) 220-3691

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Marcia Regina Galhardo

Colaboradores:

Octávio Julio Moreira Lima
Walter Feliu Tavares
Everaldo Breves
Newton G. Orsini de Castro
P. Mendonça
Gerson Antonio P. Vianna
José F. Portugal Mota
Billy Kipp
Januário Sawczuk
Jorge Longuinho
Aloisio Quadros
Ubirajara Carvalho da Cruz
Araguaryno Cabreiro dos Reis

Fotógrafo:

Jorge Barreto

Fotolito:

Escala Fotolito Ltda.

Gráfica: GRAPHOS

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

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

Outubro aí está, batendo às nossas portas.

Com ele a Primavera e as eleições...

Para a estação das flores, ante-sala do verão, já temos o nosso planejamento: abandonamos as roupas pesadas e quentes; começamos a guardar os sobretudos em sacos de plástico; as meias de lã estão em baixa; enfim, é hora de arejarmos o nosso guarda-roupa.

Qual o nome dessas providências? PREVENÇÃO, aprendida com a vida e com as experiências vividas. E para as eleições, como estamos? Este foi o motivo que nos estimulou a escrever estas linhas, na abertura deste número da REVISTA AERONÁUTICA.

É a hora de mostrar que somos pragmáticos. Que o correr dos tempos, principalmente os últimos anos, nos enriqueceu com valiosas experiências e preciosos ensinamentos; que temos perfeita consciência de que, em nosso País, os problemas econômicos, sociais e financeiros nada mais são do que um produto cuja fonte original se localiza em um núcleo irradiante de insegurança, desonestidade, insinceridade e demagogia, chamado POLÍTICA PARTIDÁRIA BRASILEIRA. É preciso que não nos esqueçamos de que Aragarças, Jacareacanga e outros movimentos contestatórios do passado, foram movimentos honestos, feitos por homens sérios e preparados, dos quais muito nos orgulhamos de suas ascendências. Foram, no entanto, atitudes acertadas PARA AQUELA ÉPOCA. Hoje, os tempos são outros.

É hora de refletirmos e colocarmos em prática esta experiência que, de alguma forma, foi adquirida. Rasguemos o estereotipado rótulo, aceito com submissão e comodismo, que nos estigmatiza como "brasileiro, profissão esperança" e lembremos de que, esperança, sem ação, nada mais é do que um "urubu" pintado de verde. Abandonemos o *slogan* agressivo e demagógico que nos incita a usarmos nossos votos como uma arma. Sejam mais modestos e cautelosos e usemos os nossos votos como escudos na defesa dos interesses, não só militares com dos militares, contra as injustiças das quais somos alvo da parte de inescrupulosos e vendilhões da Pátria brasileira.

Neste momento, é preciso que sejamos corporativistas, no bom sentido, no sentido da dignidade pessoal, da honestidade pública e, principalmente, da ética na política. Que deixemos de lado diferenças que por acaso tenhamos no campo pessoal, e pensemos na grandiosidade que pode representar para um País possuir Forças Armadas respeitadas e seus integrantes prestigiados.

Finalmente, é preciso que cerremos fileiras em torno dos candidatos de origem militar às Eleições Gerais de 1994, pois somente através deles poderemos ter acesso às nossas reivindicações, dentro da legalidade e lisura que o momento exige, dando uma demonstração plena e sincera dos princípios ordeiros, democráticos e superiores que norteiam a nossa formação.

Não queremos, nem exigimos plataformas; queremos sim, ética profissional, trabalho, dedicação e amor à Pátria. Isto eu lhes garanto que temos para fornecer a granel e por atacado, suficientes para encher várias "CUIAS" e "CAPACETES".

CLUBE DE AERONÁUTICA DIRETORIA

Presidente

Maj. Brig. R/R Octávio Monteiro de Araújo

1º Vice-Presidente

Maj. Brig. R/R Wilson Freitas do Valle

2º Vice-Presidente

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Departamentos:

Administrativo

Brig. Guilherme Sarmento Sperry

Patrimonial

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Cel. Av. R/R José Luiz Paoliello

Desportivo

Brig. Eng. R/R Edison Martins

Cultural

Cel. Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Finanças

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Beneficente-Cooperativo

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

Assessoramentos Especiais:

Secretaria Geral

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil

Assessoria Jurídica

Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda

Assessoria de Relações Públicas

Ten Cel. Int. R/R Cabral

Superintendente da Sede Campestre

Brig. Eng. Edson Martins

Superintendente da Sede Social

Ten. Cel R/R Caio Phidias Torres da Silva

Superintendente da Sede Lacustre

Cel. Av. R/R Raymundo Nascimento Neto

Serviços Especiais:

CHICAER

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Britto

COOPCAR

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

Sim, vamos agir!
Se vamos agir, todos nós, começo por agir individualmente.

Vou agir — e já!

Vou exercitar minha tolerância, procurar compreender que o seu exercício é fundamental, pois que a verdade de cada um não é, necessariamente, a verdade do outro.

Vou procurar alcançar a minha paz, o meu equilíbrio interior, para assim contribuir para com a construção da paz entre os homens.

Vou me esforçar por aceitar que a ordem social é um rio largo para onde afluem correntes de opiniões antagônicas, que nele se debatem. No entanto, como o largo rio, seu curso segue em aparente paz — é a harmonia numa suposta desordem!

Vou aceitar que a disciplina de cada um é a garantia da liberdade de todos e que a violência e a polêmica visam à vitória e não à verdade e, ainda, que a Democracia é a disciplina na divergência.

Se creio que o regime de governo deve ser o representativo, devo participar da escolha dos representantes e aceitar que estes, uma vez eleitos, devam ser respeitados.

Necessito me reeducar para vencer-me de que a atividade política é essencial ao funcionamento do regime representativo e da Democracia. E que o político que se exercita em meio das paixões e interesses dos homens, nem sempre altruístas e isentos, vive e reage e compete num contexto difícil e ardiloso. Ele só será útil e eficaz negociando, transigindo, somando e não agindo como árbitro pretensioso, mestre vaidoso, crítico impiedoso. Muito menos se unindo, obediente, a minorias corporativistas, prepotentes, fortes e arrogantes, convictas de que são detentoras das soluções, dos caminhos certos, por julgarem a sociedade como um todo uniforme e disciplinado a ser enquadrado cartesianamente e que se sujeite às soluções a serem impostas a todos, sem questionamento, perseguindo objetivos concluídos por eles como

os corretos e definitivos.

Vou exercitar minha humildade para reconhecer que meus conhecimentos sobre as relações "público-privado", "comando-obediência", "amigo-inimigo", "corrupto-corruptor", são muito simples e simplórios e precisam ser aprofundados para compreendê-los no complexo e heterogêneo contexto social nacional.

Vou exercer autocritica, inicialmente, procurando trocar expressões como "eu acho isso...", "eu acho aquilo...", "eu acho que...", por expressões como "penso que...", "não compreendo por que...", "não sou informado bastante para aceitar...", "vou me informar melhor..." — Tudo para não pretender impor-me como dono das soluções e da verdade!

Vou consultar minha consciência para certificar-me de que ela resistiria a uma oferta de emprego generosa para um dos meus queridos e brilhantes filhos, ou parentes, ou para mim!

Como é difícil começar a agir!

Procurando estabelecer este esque-
ma para aceitar sua convocação para

VAMOS AGIR

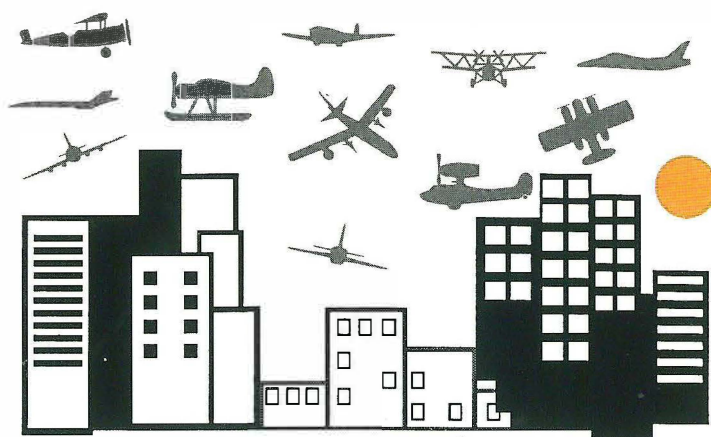
Luiz Carlos Aliandro*

agir, sinto construir-se no meu raciocínio a convicção de que a sociedade humana não é perfeita, nem pode ser ordeira como a sociedade das formigas ou das abelhas. Ela é a sociedade dos conflitos e chegou-se à democracia (disciplina na divergência) pela convicção de que pela autodisciplina em todas as atividades humanas constrói-se numa aparente desordem (o que irrita profundamente os ordeiros autoritários) e se estabelece a ordem possível e a eficiência aceitável (não a eficiência e eficácia das formigas e abelhas). E essa sociedade, pela evolução paciente e não pela revolução irã, cada vez mais, atingir formas superiores de convívio em harmonia pelo natural estabelecimento de basicamente idênticos valores espirituais, morais e éticos, que orientarão o comportamento individual e dos grupos, permitindo o intrínseco ideal humano de viver em LIBERDADE e PAZ!

Aja você também!

* O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar

Os aviadores estão nas RUAS



A. Quadros*

Atendendo à solicitação, ou por iniciativa própria — reconhecendo-lhes o mérito — a Municipalidade do Rio de Janeiro batizou vários logradouros desta cidade com nomes de aviadores brasileiros e, não raro, de estrangeiros. Estas homenagens se estendem a todos os demais dedicados ao nobre ofício de voar ou aos que, mesmo sem voar, contribuíram para o engrandecimento da aviação.

Dos 48 pilotos do primeiro grupo de Caça que atuaram nos céus da Itália, durante a Segunda Grande Guerra, 8 foram sacrificados. Destes, 5 foram homenageados com seus nomes gravados nas ruas da cidade. Os restantes não tiveram, ainda, seus nomes consagrados em logradouros públicos. Por enquanto, seus nomes estão apenas gravados nos corações de seus parentes, dos seus colegas e da Pátria reconhecida.

Foram homenageados:

Rua Ten MAURÍCIO DE MEDEIROS, em Santa Tereza — seu P-47 foi abatido pela artilharia anti-aérea em janeiro de 45.

Rua Ten LUIZ DORNELLES, na Penha — Perdeu a vista da mesma forma que o seu colega, em abril seguinte.

Rua OLDEGARD SAPUCÁIA, no Méier e a rua OLSEN SAPUCÁIA, em Santa Cruz — Por um lapso, ambas as ruas homenageiam o mesmo piloto, 1º Ten Av. OLDEGARD OLSEN SAPUCÁIA, falecido em Nov 44, em acidente aeronáutico, envolvido com outros dois companheiros: o Ten ROLAND RITTMEISTER (rua do bairro de Santa Cruz) e WALDIR PEQUENO DE MELO, cuja rua com seu nome encontra-se em Campo Grande.

Dois outros pilotos militares falecidos décadas antes, em missão de guerra, têm, também, seus nomes

entre os homenageados:

Rua Capitão RICARDO KIRK, em Santa Cruz — Foi o primeiro aviador militar brasileiro sacrificado numa operação de guerra, em 1915, durante a "Guerra do Contestado" (SC).

Rua Ten POSSOLO, centro da cidade — Em 1918 faleceu na Inglaterra no choque de seu avião com outro (vão em esquadrilha) em treinamento de guerra, com colegas brasileiros e ingleses.

Os pioneiros da nossa aviação constituem um contingente interminável. Certas





ruas abrigam alguns desses nomes, fazendo supor que a homenagem da nossa cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro — que é o reflexo de cada um de nós — estende-se a todos os demais, cujos nomes ficaram omissos: Praça SANTOS DUMONT, na Gávea. Sobre o grande homenageado, pouco há de se acrescentar aqui. É demasiadamente conhecida a vida e a obra do primeiro aviador do mundo, o Pai da Aviação ALBERTO SANTOS DUMONT.

Parque Brigadeiro EDUARDO GOMES, no Aterro do Flamengo — o revoltoso idealista de 1922, o criador do Correio Aéreo Nacional (distinguido como seu Patrono), vencedor do levante contra a ordem constituída (1935) no Campo dos Afonsos. O militar que moldou sua vida no lema do seu companheiro Capitão SIQUEIRA CAMPOS: “À pátria tudo se deve. À pátria nada se deve pedir, nem mesmo compreensão.”

Rua ARMANDO DE SOUZA MELO, em Campo Grande — Foi sacrificado por revoltosos na intentona de 1935, nos Afonsos. O juramento que fizera à pátria, poucos anos antes, perante a bandeira brasileira, nos termos “cuja honra, integridade e instituições defenderei com o sacrifício da própria vida”, cumpriu-o à risca.

Rua MARCOS EVANGELISTA VILELA, em Marechal Hermes — Oficial do Exército, entusiasta da implantação da indústria aeronáutica brasileira, apresentou (1918) os monoplanos “Aribú” e “Alagoas” por eles projetados e construídos, que voaram satisfatoriamente.

Rua Major Brigadeiro LYSIAS RODRIGUES, situada em Campo Grande — Aviador militar pioneiro, desbravador da “Rota do Tocantins” para o CAN, pesquisador da história da nossa aviação, autor de alguns livros sobre o tema, hoje um dos Patronos do INCAER.

Rua Capitão MÁRIO BARBEDO, estação de Padre Miguel — Caráter de raro despreendimento, recusou benefícios pessoais, ao tornar-se hemiplégico por acidente aeronáutico (1919), até conseguir estender a todos os colegas que se acidentassem, como ele, em serviço.

Rua Capitão AROLDO BORGES LEITÃO, Olaria — O primeiro da aviação

militar a fazer vôo noturno, piloto de grande habilidade (tido como um dos maiores conhecedores da rota Rio-S. Paulo) e destacado pelos raids perigosos que participou. Temperamento extrovertido e esportivo (remador na juventude), era o grande incentivador dos seus camaradas de arma, nas duras horas de luto.

Rua DJALMA PETIT, no Riachuelo — Piloto de Aviação Naval, emérito acrobata (hidroaviões), pertenceu à Esquadrilha de Demonstrações Acrobáticas (1932). Faleceu durante uma exibição (vôo rasant, de dorso), no Campo de Marte (SP).

Rua IVO BORGES, no Recreio dos Bandeirantes — Entre outros tantos méritos, foi perene incentivador e colaborador do Aero Clube do Brasil, do qual foi Presidente.

Avenida Marechal FONTENELLE, em Marechal Hermes — O “Velho”, o inesquecível comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, admirado por quantas gerações que ali passaram. Participou do primeiro vôo comercial no Brasil (1927), pertenceu ao grupo organizador do 1º Congresso Nacional de Aviação, participou de arriscada “busca e salvamento” no Paraná (1931), combateu a intentona de 1935 no Campo dos Afonsos.

Rua SALUSTIANO SILVA, Magalhães Bastos — perdeu a vida num biplano “Breguet -14”, durante as homenagens aos aviadores franceses COSTES e LE BRUX, sobre o Campo dos Afonsos, junto com dois companheiros: Capitão ÁTILA SILVEIRA e Tenente MENA BARRETO (1927).

Avenida Brigadeiro TROMPOWSKY, Ilha do Governador — O primeiro ministro militar do novo Ministério da Aeronáutica (1941), o grande conciliador dos interesses antagônicos e conflitantes das antigas Aviação Naval e Militar. Hoje, Patrono do INCAER.

No Realengo existe uma rua com o nome do Brigadeiro DIAS COSTA, aviador naval da turma de 1927, mais tarde, comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos. Na Pavuna encontra-se a homenagem ao Coronel-aviador PHÍDIAS TÁVORA, piloto do CAN por longo tempo, falecido em



acidente pilotando um monomotor. O Major RUBENS VAZ, vítima de atentado político, ao final do Governo Vargas, devido à grande repercussão do fato, numa época conturbada do país, recebeu inúmeras homenagens da população da cidade do Rio de Janeiro: rua no Jardim Botânico, em Caxias, e em Nova Iguaçu, além do túnel, no final da rua Toneleiros — local do atentado — em Copacabana.



Alguns aviadores deram vazão aos seus temperamentos esportivos, de competição e aventura, tentando raides longos e difíceis para a época, alguns perdendo a vida nas desafiantes jornadas, sempre impregnadas de brasilidade:

Rua Capitão ALIATAR MARTINS, em Irajá — Foi o quarto piloto a tentar a ligação aérea Rio-B.Aires, com o seu companheiro JOHN PINDER (inglês). Pou-saram em pane na lagoa Esteves (SC), onde perderam a vida.

Rua Brigadeiro DELAMARE, em Marechal Hermes — HUGO VIRGÍNIUS DELAMARE, aviador naval, logo depois do vôo do colega ALIATAR, tentou o raide com o Sub-Oficial SILVA JUNIOR. Em revisão do aparelho, no Rio Grande do Sul, o avião partiu-se quando içado por um guindaste. Em 1917, teve a honra de pilotar um hidro conduzindo o Pai da Aviação, num vôo sobre a Baía de Guanabara.

Rua Brigadeiro NEWTON BRAGA, Ilha do Governador — Incentivador do vôo, e navegador do hidro "Jahu", o primeiro avião que cruzou o Atlântico Sul com tripulação brasileira, sob o comando do aviador RIBEIRO DE BARROS, nos idos de 1927.



Vários aeronautas estrangeiros incluíram o Rio de Janeiro nos seus roteiros. Outros ficaram na expectativa de aqui

chegar. Outros, ainda não necessariamente aviadores, muito contribuíram para o desenvolvimento da aviação em nosso país, tais como: GAGO COUTINHO, nome de rua em Laranjeiras — O Almirante português, estudioso da navegação aérea, realizou meticuloso raide ao Brasil, num hidrobiplano, em 1922, tornando-se o primeiro a efetivar a ligação aérea entre a Europa e a América do Sul. Contou com a colaboração do Comandante SACADURA CABRAL, também nome de rua, no bairro da Saúde.

Rua RAMON FRANCO, localizada na Urca — O piloto espanhol, com mais três tripulantes, decola de Palos (Espanha) e escala no Rio (1926) com o hidro "Plus Ultra", estendendo o vôo até a Argentina. Foi a segunda travessia do Atlântico Sul feita por avião.

Rua MARQUES DE PENEDO, nome de rua em Laranjeiras — Em 1927 decola da Itália, com dois companheiros, no "Santa Maria" e cruza o Atlântico. Escala no Rio de Janeiro e rumo para Assunção do Paraguai e outros países.

Rua SAINT-ROMAN, em Copacabana — Também em 1927, o piloto francês, mais dois tripulantes, a bordo de um bimotor (inicialmente de terra e, por acidente, transformado em hidro), tenta cruzar o grande obstáculo de água e atingir o Rio, contando com minucioso esquema de contato por rádio. Desapareceu no meio da travessia, sem pedido de socorro.

Rua PAUL REDFERN, Ipanema — O aviador pretendia ligar New Brunswick (costa do Canadá) com o Rio, voando num "Stinson" monomotor. Preparado para o sobrevôo da selva amazônica, sofre pane sobre as florestas tropicais da Guiana Inglesa e desaparece sem deixar vestígios.

Rua VITORINO DE OLIVEIRA, no Realengo — Em viagem de retorno ao Brasil (1911), o jornalista português, entusiasta da aviação, conhece o piloto francês PLANCHUT, também a caminho do Rio, trazendo no navio o seu "Bleriot" para demonstrações. Inspirado nas longas conversas com o francês, idealizou e iniciou, encontrando aqui boa receptividade, a campanha para a criação do Aero Clube do Brasil, que já se





prenunciava, impulsionada pelo difundido *slogan*: “Dêem asas ao Brasil”, resultando na criação do Clube em novembro (1911), do qual foi Secretário e Sócio-Benemérito.

Rua Capitão LAFAY, Campo Grande — LOUIS ETIENNE LAFAY, membro da Missão Francesa (1918), e um dos encarregados da instrução de vôo aos militares brasileiros.



Os balonistas também mereceram singela homenagem aos seus esforços, tendo os seus nomes consagrados nas placas das ruas:

Avenida AUGUSTO SEVERO, na Glória — Balonista com avançados estudos sobre aerostação. Experimentando em Paris o seu “Pax”, teve o balão tomado por um incontrolável incêndio, caindo sobre a avenida do Maine. Neste acidente, falecem o “*aerosteiro*” (este fonema foi criado pelo Brig LYSIAS RODRIGUES), e o seu mecânico SACHET (que já foi nome de uma travessa no centro da cidade — liga a rua Sete de Setembro à rua do Ouvidor).

Avenida BARTOLOMEU DE GUSMÃO, em São Cristóvão — O jovem santista, sacerdote de invulgar inteligência, envolvido com as incógnitas da conquista do ar, elevou aos ares, em Lisboa (1709), balões de papel inflados de ar quente. Foi a primeira pessoa no mundo a fazer voar objeto construído pelo homem. O ato foi público e repetido pelo menos três vezes na presença do rei de Portugal, D. João V, sua corte e diplomatas de vários países europeus.



Nem só de pilotos-aviadores se faz uma aviação. Há centenas e centenas de colaboradores, a maioria anônima, dentre os quais, eventualmente, destacam-se alguns personagens que são cultuados publicamente. Na cidade do Rio de Janeiro tornaram-se nomes de lougradores:

JOSÉ DO PATROCÍNIO — Homenageando o líder abolicionista com uma rua em Vila Isabel, a lâurea recaiu sobre um personagem estudioso da aerostação, que teve a invejável oportunidade de receber, na sua oficina, a visita de SANTOS-DUMONT, durante a construção do “Santa Cruz”, dotado de apreciáveis inovações técnicas (1903). PATROCÍNIO veio a falecer antes de concluir o seu projeto.

O Almirante PROTÓGENES GUIMARÃES tem o seu nome numa travessa no bairro do Catete. Primeiro comandante da Escola de Aviação Naval, projetou e participou do grande raide Rio-Aracaju (out 1916), com uma esquadrilha de hidros.

General LEITE DE CASTRO — Alameda no bairro da Urca — apoiou e incentivou a construção de aeronaves no Brasil (1920). Como Ministro da Guerra (1931) ajudou a formação do Correio Aéreo Militar.

Engenheiro CEZAR GRILLO, seu nome está numa rua na Barra da Tijuca. Um dos idealizadores do 1º Congresso Nacional de Aviação (1928) e primeiro Diretor do DAC. Pertenceu à comissão de estudos para a instalação de uma fábrica de aviões no Brasil (1932).

General ARANHA, foi homenageado com uma praça em Marechal Hermes. Diretor da Aviação Militar (1930). Destacou-se por sua imensa dedicação à nova arma do Exército.



Curiosamente, alguns símbolos ligados à aviação mereceram ter os seus nomes nas ruas cariocas, numa homenagem perene, cujo critério de escolha é sutil e de difícil entendimento. A lenda do primeiro ser humano a voar, ÍCARO, concepção do poeta latino OVÍDIO, mereceu uma rua em Jacarepaguá, e a Padroeira dos Aviadores, N. Sra do LORETO, cuja igreja está situada numa colina em Jacarepaguá — elevada a categoria de Santuário Nacional (1970) —, tem o seu nome homenageado numa praça do mesmo bairro.

Finalmente, temos a rua AERONÁUTICA, na estação de Senador Camará.

Simplemente AERONÁUTICA. Esta palavra isolada é, por si mesma, eloqüente para os que gravitam ao seu redor. Ela nos remete às palavras de VIRGÍLIO, gravadas no esplendoroso estandarte da Escola de Aeronáutica: “*Macte animo generose puer: sic itur ad astra*” (Coragem valente jovem: assim se conquistam os céus), exortando à luta quantos optaram pelo duro caminho da aviação. O nome da rua engloba toda a admiração, o respeito e o orgulho que esta palavra desperta entre nós.

* O autor é Pára-quedista.

Nos últimos anos, muitos segredos que pareciam repousar para sempre no fundo dos mares têm vindo à tona. Refiro-me às embarcações e aos aviões dos mais variados tipos e épocas que têm sido recuperados num passado recente, graças, principalmente, à coragem e ao espírito aventureiro de um número cada vez maior de mergulhadores submarinos.

A área da plataforma continental nordestina, em particular, tem sido alvo das incursões desses esportistas, talvez pela imensa quantidade de naufrágios que as suas águas escondem. De fato, somente durante os duros anos da 2ª Guerra Mundial, inúmeros navios e aviões foram tragados na região. Muitos deles agora estão voltando, freqüentemente trazendo consigo novas facetas de sua história. Especialmente no campo da aviação, tem havido fartura de novidades. Basta lembrar o episódio da recuperação de um patrulheiro PV-1 "Ventura" da U.S. Navy na Baía da Traição (PB), que deu lugar a uma excelente matéria do historiador Cel Av Paulo José Pinto. Este segundo José Pinto é mergulhador nas horas vagas e perito criminal de profissão. Com a ajuda de alguns companheiros, esse jovem entusiasta vem resgatando partes de um avião militar que descansa a cerca de 12 metros de profundidade, próximo à desembocadura do Rio Potengi.

Gradativamente foram trazidos para terra firme, entre inúmeras miudezas de menor importância, cofres de munição.50, um pára-brisa, um painel de instrumentos, um pedestal de manetes,

uma cadeira de piloto, um conjunto de pedais, um radar e um astrolábio. Apesar dos estragos causados pela ação salina, ao longo de décadas, todo esse material permitiu identificar o avião, sem sombra de dúvida, como sendo um "Ventura". Esse tipo de aeronave, diga-se de pas-

sagem, equipou, durante o conflito, nada menos do que oito esquadrões de patrulha da U.S. Navy que operavam na área, bem como o nosso 1º GBM de Recife.

Conhecido o tipo de avião, faltava identificá-lo. A tarefa, felizmente, não foi das mais difíceis, levando-se em

conta a sua localização e os registros existentes sobre os acidentes ocorridos, naquela área, tanto na FAB quanto na Marinha americana. Apenas um Ventura tinha caído naquele exato local. Quem conta a história desse caso é o boletim operacional "All Wing", da "Fleet Air Wing 16", responsável por todos os esquadrões aeronavais americanos em operação no Brasil. Em sua edição nº 3, de 7 de agosto de 1943, esse boletim revela, com certa riqueza de detalhes, como ocorreu o acidente:

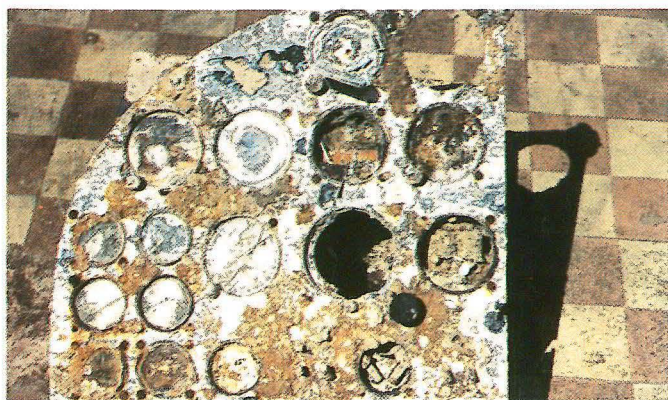
Eram aproximadamente 14:30 horas de 1º de agosto de 1943, quando o 127-B-5 decolava de Parnamirim Field sob o comando do Lt J. R. Marr, com dez a bordo. O destino era a capital cearense e, além do pessoal, o avião levava alguma carga. Provavelmente a missão era administrativa. Pouco depois de deixar o chão, o "Ventura" teve problemas com os motores e foi forçado a fazer uma amerissagem na foz do Potengi. A manobra não foi das mais felizes, pois, apesar de jogar o avião a menos de um quilômetro da praia,

O Ventura 127-B-5 está voltando

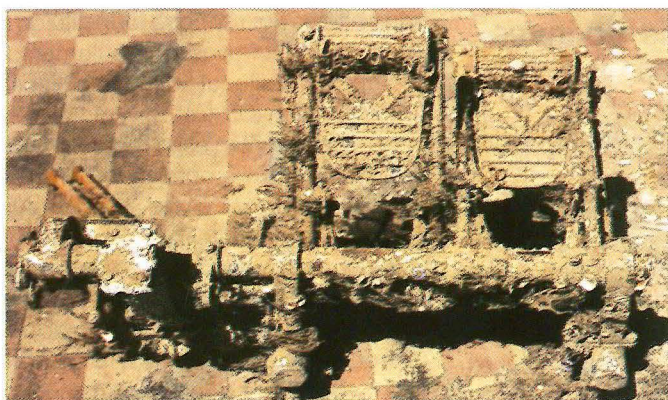
Gustavo Wetsch*



*O homem imagina, estuda, realiza e quebra...
Estuda, recupera e quebra... cada vez menos, fruto dos
ensinamentos colhidos e das vivências adquiridas...*



Painel de instrumentos - fonte de importantes indícios.



Conjunto de pedais com os efeitos causados pela maresia.



Pedestal de manetes, normalmente buscando pelos técnicos em investigação.



Cadeira do piloto do 127-B-5 (ver blindagem no encosto)

apenas cinco dos seus ocupantes lograram sobreviver. Perderam a vida no acidente, além do comandante do avião Lt. jg Cohn L. Wilco-piloto), o Ens. M.E. Neeley e os subalternos Shiel W. Re Soivell H.R. O único corpo nunca resgatado foi o de Larry W. Cohn.

Assim sendo, pode-se afirmar que o "Ventura" que está reaparecendo nas proximidades de Natal é o avião VB-127-B-5 do esquadrão VB-127, estacionado em Fortaleza naquela época.

Sabe-se, de outras fontes, que o esquadrão VB-127, que tinha sido ativado nos Estados Unidos em fevereiro de 1943, estava operando no Brasil desde março, quando chegou a Natal para estagiar. No mês de junho, mudava-se para Fortaleza e, em setembro, ainda do mesmo

ano, deixava o Brasil com destino a Port Lyautey, no então Marrocos Francês.

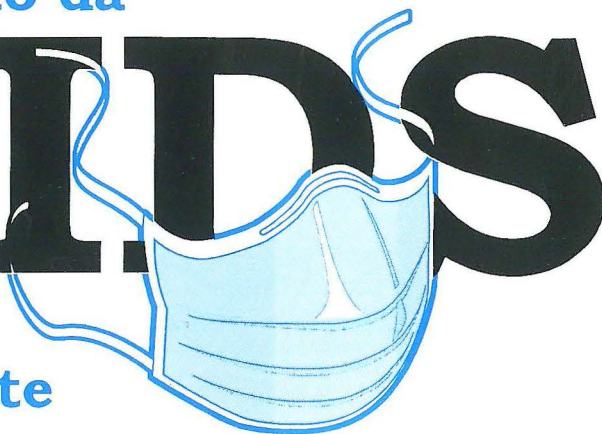
O mergulhador José de Souza Pinto continua na sua meritória tarefa de resgatar o que restou do "Ventura". A cada fim de semana que passa, mais peças vêm surgindo, como se fossem partes de um grande quebra-cabeça. É o PV-1 127-B-5 que está voltando, talvez venha para contar mais alguns detalhes interessantes de sua história.

Nota: Lieutenant (Lt.), Lieutenant Junior Grade (Lt.jg) e Ensign (Ens.) são postos correspondentes, respectivamente, a Capitão, 1º Tenente e 2º Tenente.

** O autor é
Ten Cel Esp Av RR*

Prevenção da AIDS

no local do acidente



Ações contra a ameaça biológica no sítio da investigação de acidentes aeronáuticos

Renato Araújo Diniz*

Este artigo é resultado de observações e coleta de informações feitas pelo autor durante o Simpósio de Investigações de Acidentes Aeronáuticos, promovido pelo National Transportation Safety Board (NTSB), em Tyson's Corner — Virgínia — EUA.

O medo de se expor ao vírus HIV ou ao da hepatite-B, no local do acidente aeronáutico, tem deixado muitos investigadores preocupados. Muitos poderão pensar — “isso nunca acontecerá comigo”. Mas, aí é que mora o perigo: a ameaça de se tornar HIV positivo e, posteriormente, desenvolver a AIDS, ou ser infectado pelo vírus da hepatite-B, do sangue ou de outros fluidos, no sítio do acidente aeronáutico é REAL.

Como se sabe, o vírus HIV e o da Hepatite-B são transmitidos pela corrente sanguínea ou pelo muco de membranas, sendo conhecidos como **agentes patogênicos transmitidos pelo sangue**. É por esse motivo que o seu dentista usa máscara facial e luvas de látex, qualquer que seja o paciente a ser atendido. Tal prática é denominada “Precaução Universal” e baseia-se na premissa de que “todos são infectados e devemos sempre nos proteger”.

No sítio do Acidente Aeronáutico, deve-se tratar qualquer porção de sangue ou resto mortal (havendo fatalidade) exatamente como seu dentista o faz. Todos devemos tomar precauções no

local de um acidente, havendo ou não vítimas fatais, nunca esquecendo a possibilidade de ser preciso entrar em contato com tecido ou fluido do corpo contaminados. Lembre-se de que o HIV pode resistir por até 24 horas, e o vírus da hepatite por até 7 dias em restos de sangue. Os itens contaminados mais comuns incluem todos os componentes do interior da cabine, tais como: cintos e suspensórios, encostos de cabeça, assentos ou qualquer tipo de forração e painéis de instrumentos. Como precaução, especial atenção deve ser dada ao se lavar as mãos, após a remoção das luvas, antes de se alimentar, beber, fumar, ou tirar/colocar lentes de contato. Como foi dito anteriormente, essas duas doenças podem ser transmitidas pela corrente sanguínea, por um minúsculo corte ou ferimento, ou através do muco de membrana, ao se esfregar os olhos ou a boca.

A maneira como o lixo infectado no sítio do acidente é tratado, também é um fator de redução da potencial transmissão por infecção, além de ser mandatório no Código de Saúde Pública. O lixo que possa causar risco biológico — roupas e material de proteção contaminado por sangue — deve ser tratado da mesma maneira que médicos, enfermeiras e dentistas o tratam.

No caso do investigador de acidente aeronáutico, a melhor seqüência de

procedimentos para prevenir contaminação, após contato com material de risco, começa na retirada cuidadosa das luvas de couro, e em seguida, das luvas de látex, após jogá-las em depósito apropriado de lixo contaminado, limpar a pele com lenço de papel úmido e, então, lavar-se com água e sabão. Nos Estados Unidos, a Federal Aviation Administration fez um pequeno kit de proteção para seus investigadores. Este kit inclui várias luvas de látex, luvas de couro, máscaras, lenços de papel úmidos e um saco de lixo. Naquele país, a obrigação de proteger todos os funcionários de agentes patogênicos transmitidos pelo sangue foi instituída a partir de 1991, através da regulamentação da “Occupational Safety and Health Administration (OSHA)”.

De acordo com essa regulamentação da OSHA, o empregador tem por obrigação fornecer a vacinação gratuita (contra a hepatite) a todos os seus investigadores (não há risco de se adquirir a doença através da vacina). Se o funcionário quiser declinar da vacinação, deverá assinar uma declaração de que a vacina foi oferecida, mas não foi aceita. Essa legislação se aplica, também, a fabricantes, operadores, associações de pilotos e outros que participem do sítio da investigação. A moderna técnica de investigação de acidentes aeronáuticos deve incluir a procura de restos de sangue e/ou outros fluidos humanos, para que essas áreas sejam examinadas com maior cautela. Se houver ferimentos graves ou falecimentos, sempre haverá a ameaça da contaminação biológica. Também, como precaução, nunca se deve permitir que pessoas que não estejam devidamente protegidas tenham acesso à área de destroços.

Finalizando, enfatizamos que, como outros ramos de atividade congêneres, a investigação de acidentes aeronáuticos expõe o investigador a situações inesperadas. Portanto, estejam sempre preparados para enfrentar mais essa ameaça — a ameaça biológica.

** O autor é Oficial de Segurança de Voo e Chefe da Seção de Análise e Pesquisa do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.*



A MAIORIDADE DA INFRAERO

Luiz Carlos Boavista Accioly*

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro

O ano de 1994 é de singular importância para a INFRAERO — Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — que atinge sua maioria com o título de maior empresa administradora de aeroportos do mundo. Um reconhecimento conseguido com o apoio do Ministério da Aeronáutica, ao qual é vinculada e ao empenho de diversas administrações anteriores.

Para a INFRAERO administrar aeroportos significa muito mais que proporcionar conforto e segurança no embarque e desembarque de milhões de passageiros que utilizam nossos terminais. Representa oferecer uma integração perfeita entre a necessidade de nossos usuários com o meio de transporte mais rápido que existe, numa completa harmonia com as empresas aéreas.

Consciente da importância que os aeroportos representam para as cidades onde se localizam, a INFRAERO tem cobrado, de seus técnicos e especialistas, projetos, estudos e soluções para que cada um dos nossos atuais 62 aeroportos estejam sempre dentro das exigências

de seus usuários, não somente em relação aos serviços recebidos, mas, também, aos equipamentos necessários para que cada terminal atinja o nível de excelência.

Embora a administração dos principais aeroportos do País seja hoje uma atividade monopolista, a INFRAERO tem procurado estar em nível de igualdade com as empresas congêneres de todo o mundo. Aceitamos críticas e ouvimos sugestões, para podermos oferecer aos nossos usuários o melhor. Ao mesmo tempo, estamos engajados no conceito moderno de qualidade total, reciclando nossos principais executivos e treinando todos os 7.800 funcionários. Acreditamos que, assim, estamos contribuindo para alçar a INFRAERO ao Século XXI, pois sabemos que na sociedade competitiva só os mais eficientes sobreviverão. A INFRAERO quer não apenas sobreviver, mas conquistar, diante da opinião de seus usuários, um lugar no pódio dos melhores. Este é o nosso objetivo.

Nossos 21 anos de administração aeroportuária é um marco que nos enche de orgulho e honra. Um sentimento pre-

sente todos os dias, de norte a sul do País, contabilizados pelos milhares de passageiros que diariamente cruzam nossos terminais.

Apesar dos momentos difíceis de nossa economia, a INFRAERO tem conseguido honrar seus compromissos e continua a investir na melhoria da infraestrutura aeroportuária, com recursos próprios, usando a criatividade e o diálogo para superar problemas que incluem inadimplência de terceiros.

Nas comemorações desta data tão importante, temos muito a agradecer a todos os que estiverem passando, neste exato momento, por cada um de nossos 62 aeroportos. Que possamos continuar a crescer, para cada vez servir melhor passageiros, usuários e a comunidade. Gostaríamos de dizer, a cada um, o nosso muito obrigado.

Tenham certeza de que faremos tudo para oferecer serviços cada vez mais com a melhor qualidade.

* O autor é Presidente da INFRAERO

Quando fazemos analogia da investigação de um acidente aeronáutico com o funcionamento do corpo humano, buscamos mostrar a importância da presença das influências externas em ambos os processos e que, dependendo de sua qualidade e intensidade, poderão conduzir a investigação ao fracasso e o homem à morte.

O acidente com a aeronave EMB-120 BRASÍLIA da Continental Express, dia 11 de setembro de 1991, nos Estados Unidos da América, tinha, por trás do cenário técnico, envolvimento inconfessáveis tão sérios, que por pouco não causaram danos irreversíveis à Indústria Aeronáutica Brasileira.

Talvez, num futuro não muito remoto, montemos uma reportagem completa sobre as investigações e os aspectos técnicos que envolveram esse acidente. Neste artigo, porém, procuraremos mostrar os fatos e as pressões que correm paralelo às investigações, tentando, de qualquer forma, influenciar seus resultados, para soluções que visam, sempre, posicionar a opinião pública no sentido de obtenção de vantagens políticas, financeiras e práticas para determinadas pessoas, grupos de pessoas e governos-sede das ocorrências.

A aeronave EMB-120 BRASÍLIA da *Continental Express* (Commuter), empresa americana subsidiária da *Continental Airline* que opera na área do Texas, após submeter-se a serviços de manutenção na noite de 10 de setembro de 1991, foi liberada às 07:00 horas do dia 11, para um voo de rotina, saindo de Houston direto à Laredo, ambas cidades do Texas, com previsão de retorno imediato.

O voo, com duração aproximada de 01:10h em cada etapa, foi realizado em sua primeira fase sem anormalidades relatadas.

No regresso, após cinquenta minutos

de voo, a aeronave entrou na área de controle de aproximação de Houston, fez os contatos-rádio rotineiros com aquele controle e foi autorizada para os procedimentos iniciais de abandono de nível, para aproximação e pouso naquele aeródromo.

Às 10:04h o controlador de Houston tentou incessantemente contato com a aeronave. Não tendo logrado êxito, comunicou, de imediato, ao supervisor de área.

Após as diligências de emergência, foi constatado que a referida aeronave, totalmente destruída, expunha sua desgraça no meio de um milharal a alguns quilômetros da localidade de Eagle Lake, cerca de 50 milhas a oeste de Houston. Nela, e com ela, encontravam-se 12 corpos totalmente despedaçados e carbonizados, dos 14 ocupantes da aeronave (3 tripulantes e 11 passageiros). Isto porque os outros dois passageiros foram encontrados, também mortos e mutilados, a alguns metros dos destroços, tendo sido ejetados no impacto.

As investigações tiveram início de imediato e, alguns meses após, no boletim de janeiro da *Flight Safety Foundation*

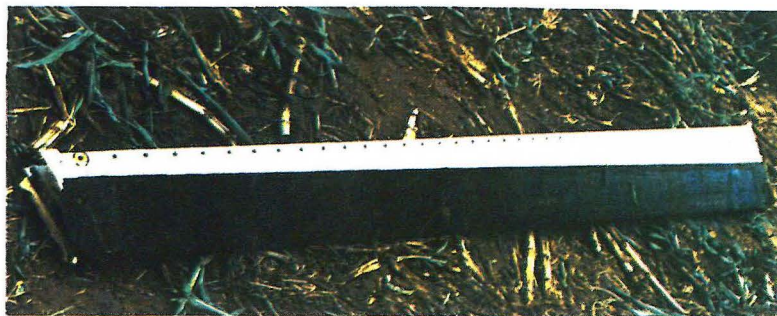
TRAGÉDIA DO VÔO 2574

FISIOLOGIA DE UM ACIDENTE AERONÁUTICO





Bordo de ataque do estabilizador horizontal — encontrado distante dos destroços, sem os parafusos de fixação



Enfim, um completo atestado de capacidade, competência e profissionalismo dos membros do *National Transportation Safety Board* (NTSB), órgão governamental responsável pela segurança em todas as atividades que envolvam transportes nos Estados Unidos da América. Dentro dos fatores contribuintes destacava-se o “Fator Operacional”—deficiência de manutenção e de supervisão — que resultou no desprendimento, em voo, do bordo de ataque

foram do que um conjunto de acontecimentos e análises técnicas em busca de esclarecimentos com os mais diversificados fins.

Os “inputs” externos e as pressões do momento sobre a investigação, sem dúvida, ficaram no esquecimento e não foram registrados.

Na tarde do dia do acidente, o CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Ministério da Aeronáutica, no Brasil) foi informado da ocorrência e convidado, pelo NTSB, para acompanhar as equipes de investigação, de acordo com o anexo XIII da ICAO, por ser o órgão oficial de prevenção de acidentes aeronáuticos do país fabricante da aeronave. Apoiado no mesmo dispositivo, a EMBRAER solicitou a mesma prerrogativa e foi aceita, com as reservas por eles estabelecidas.

Após 18 horas de voo, seis de automóvel e alguns quilômetros a pé, lá estávamos nós, 48 horas após, no local

(FSF), pudemos tomar conhecimento do seu resultado final, apontando os fatores contribuintes, as análises comprobatórias, as recomendações técnicas, as responsabilidades criminais e administrativas.

do estabilizador horizontal, devido ao esquecimento, pela equipe de manutenção, quando da recolocação dos 47 parafusos que fixavam a superfície ao avião. O acidente em si e a investigação nada mais

Os restos da aeronave como foram encontrados no local do acidente.





Estabilizador horizontal (separação em voo)

retornou ao pessoal do NTSB, agora com o nosso acompanhamento.

2. Falha estrutural em voo

Esta hipótese, largamente explorada pela imprensa, constituía a mais importante ameaça aos destinos da investigação, pois trazia, em sua base, interesses econômicos que tinham, como objetivo final, a parada das aeronaves EMB-120 BRASÍLIA, que operavam nos Estados Unidos da América. Já se faziam sentir as manobras políticas, na imprensa, articuladas pelos "perdedores americanos" desta faixa de mercado (o EMB-120 ganhou, na justiça e na concorrência técnica e comercial, o direito de operar nos Estados Unidos), no sentido de provocar uma "Public Hearing to Grounded Aircraft", o que significa uma audiência pública para suspender os vãos da aeronave.

Talvez, este seja um dos dispositivos mais respeitados da legislação americana. Por constituir-se em uma expressão verdadeira da vontade popular, encontra, sempre, uma grande massa de adeptos e fiscais da execução de seus resultados, não só no meio do povo como também nos meios políticos e empresariais. Porém, em face de seu caráter profundamente popular, estes últimos dele se aproveitam, levados por interesses desonestos e demagógicos, tentando, a qualquer preço, desvirtuar as suas metas originais.

do acidente.

Percebemos, de início, através da Imprensa, que três fortes tendências predominavam no terreno das especulações quanto "as causas do acidente".

Com exceção da suspeita de sabotagem, logo abandonada pelo FBI, verificamos que as demais traziam nos seus subterrâneos a intenção final de buscar, no resultado das investigações, solução para problemas locais, envolvendo aspectos financeiros e, até mesmo, políticos, os quais seriam superados com a parada dos vãos do EMB-120 BRASÍLIA no território dos Estados Unidos da América e em suas áreas de influência. As pressões eram dirigidas para conduzir a investigação no sentido de satisfazer interesses ilegítimos que não diziam respeito aos aspectos técnicos e operacionais a serem considerados em acidentes aeronáuticos.

Tendências:

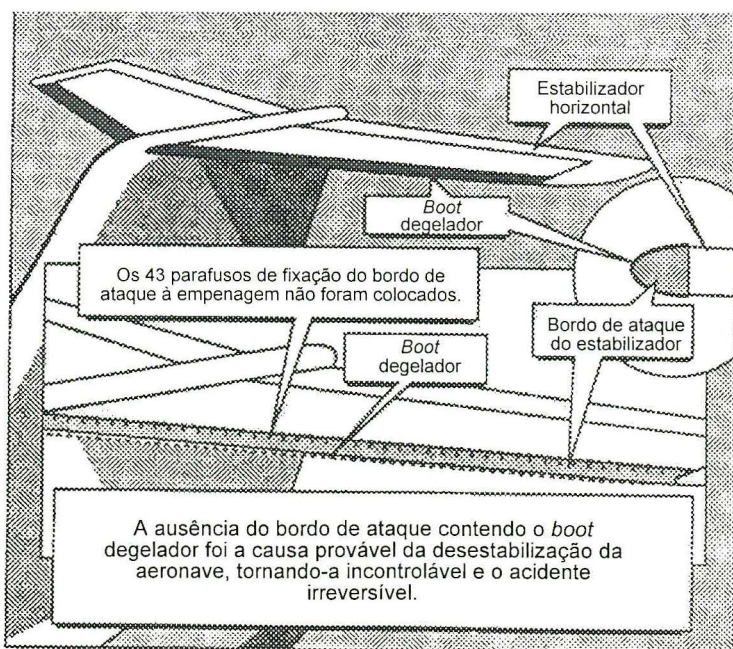
1. Sabotagem;
2. Falha estrutural;
3. "Over speed" / "Over torque".

1. Sabotagem

Por se tratar de um voo regressando da fronteira com o México, pois Laredo e Nuevo Laredo são cidades fronteiriças, uma de cada lado do Rio Grande (Rio Bravo do Norte, para os mexicanos), existia muita fiscalização devido às constantes suspeitas de entrada de tóxicos e outras irregularidades ligadas ao fisco. Colabo-

rando com esta tese e dando lugar a suspeitas, foram localizados a bordo, em meio aos destroços, diamantes no valor de US\$ 500.000,00, que estavam sendo transportados por um dos passageiros. As buscas, para localizar as pedras preciosas, foram motivadas por telefonema anônimo feito ao NTSB que acolheu a hipótese de uma bomba, em face das características do acidente e dos depoimentos das testemunhas. Segundo as pessoas que viram ou ouviram os ruídos provenientes do avião quando ainda em voo, o motivo que chamou suas atenções para a ocorrência foi um estrondo proveniente da aeronave.

Segundo as leis americanas, o FBI tem precedência sobre tudo e sobre todos por ocasião de uma investigação. Afastada a hipótese da bomba, após todas as análises e verificações, a investigação





Toda notícia veiculada pela imprensa ao se referir ao acidente e às características e performance da aeronave, usava, invariavelmente, o chamamento de "Brazilian made EMB-120 BRASÍLIA", como que incitando a opinião pública a exacerbar seu xenofobismo.

As investigações eram desenvolvidas harmônica e coordenadamente pelos diferentes grupos especialistas, cumprindo todos os requisitos que a apurada técnica e metodologia norte-americana exigem; o NTSB, por sua vez, não negava ao governo brasileiro, ali representado pelo CENIPA, nenhuma informação ou dado obtido, mesmo antes de processado e difundido aos demais interessados.

No quarto dia de trabalho no campo, os indícios detectados na véspera foram confirmados. A superfície não encontrada na área de concentração dos destroços foi finalmente achada no interior de uma pocilga, em uma fazenda vizinha, e a ausência dos parafusos de sua fixação na empenagem da aeronave foi confirmada. Imediatamente após esta confirmação, o Presidente do NTSB, que pessoalmente capitaneava as investigações, fez saber a imprensa, através de coletiva, a versão oficiosa do evento.

Felizmente para nós, a ganância e a covardia dos cartéis da indústria aeronáutica americana e de seus subvencionados pupilos esbarraram, em sua trajetória, em uma entidade como o NTSB, fundada sobre princípios técnicos e profissionais elevados e que coloca a prevenção de acidentes e a integridade de vidas humanas acima de interesses comerciais.

3. "Over speed"/"Over torque"

Em abril de 1991, seis meses antes desse acidente, uma outra ocorrência fatal envolveu um EMB-120 BRASÍLIA, da *Delta Airline*, em território norte-americano. Ao iniciar a aproximação final, no aeroporto de Brunswick, Geórgia, a aeronave entrou em perda, colidindo com o solo, ocasionando a sua total destruição e a morte de todos os seus ocupantes. O acidente convulsionou a opinião pública e política daquela nação. Não pela natureza do acidente, nem tampouco pelos danos causados a terceiros e nem mesmo pelo número de mortos, mas, sim, pela importância das vítimas e suas ligações afetivas e familiares com o Presidente dos Estados Unidos da América. O próprio Presidente, na ocasião Mr. Bush, determinou ao *Chairman* do NTSB — que normalmente é por ele nomeado — que conduzisse pessoalmente as investigações. Os aspectos técnicos envolvidos neste acidente eram de tal forma complexos que, até hoje, não temos uma publicação oficial com a conclusão das investigações. Sabemos da presença do "Over torque" no acidente, porém, apesar de inúmeras modificações terem sido introduzidas no binômio motor-hélice, em decorrência das informações obtidas nas investigações, os dois gigantes *Pratt & Whitney* e *Hamilton Standard*, fabricantes do motor e das hélices da aeronave, ainda se degladiam nas arenas da justiça.

Na ocasião, a linha de seguidores do Presidente cobrou, de forma violenta, uma solução urgente, com sanções e penalidades para a "aeronave de origem estrangeira causadora da desgraça". Mais uma vez o NTSB, apesar de pressionado, inclusive pelo seu *Chairman*, conduziu a fundo as investigações, sempre levando

em consideração o acompanhamento do CENIPA e da EMBRAER, evitando que uma injustiça fosse cometida, surgindo um "bode expiatório" para a opinião pública.

Voltando ao acidente de Eagle Lake, a mesma linha editorial que há seis meses cobrava dos órgãos governamentais uma sanção contra o EMB-120, reascende suas baterias e reativa os ataques. Havia uma nítida tendência da imprensa de Washington de associar os dois acidentes.

Mais uma vez, foi obrigado a silenciar em face da evolução das investigações no caminho da verdade, publicamente externadas pelo NTSB em audiência para a imprensa, conforme comentado no tópico anterior.

Conclusão

Como vimos, muitas vezes a falta de acompanhamento e o abandono dos eventos que envolvem as nossas realizações, podem resultar em descrédito, desconfiança e inaceitação dos nossos produtos, em consequência de interesses escusos e ocultos, com prejuízos incalculáveis para a nossa indústria. Por outro lado, surge a importância vital do preparo intelectual e do treinamento dos nossos técnicos, para que continuem sendo ouvidos e respeitados pelas autoridades dos países mais desenvolvidos, na busca da verdade, garantindo a legítima e necessária defesa dos interesses nacionais.

É preciso, portanto, que tenhamos conhecimento de "como eles agem", para num futuro, queira Deus o mais remoto possível, estejamos preparados com antecedência e eficiência para enfrentar situações semelhantes a fim de garantir o respeito e a aceitação da nossa indústria aeronáutica e dos órgãos brasileiros de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Ah! Ipanema... quem diria?

Billy Kipp*



Ao ensejo do centenário de um dos mais tradicionais bairros da cidade do Rio de Janeiro, nada melhor para a Revista Aeronáutica do que publicar algumas memórias de um dos nossos colaboradores.

A cidade do Rio de Janeiro está comemorando o centenário do bairro de Ipanema. Eu vi Ipanema pela primeira vez em 1931, lá do alto do terraço do Palacete Ipanema; é um edifício de 8 pavimentos que conserva o nome e o aspecto imponentes até hoje, bem posto ali na "fronteira" de Copacabana com Ipanema, mais precisamente no número 59 da rua Júlio de Castilhos. Na época, talvez fosse o único "arranha-céu" das redondezas.

Levado pela mão de meu pai, maranhense aculturado em Paris, fui vê-lo fazer voar uma engenhoca de que ele sempre falava: um "cerf-volant", que nós aqui sempre chamamos de papagaio, de pipa, ou de pandorga. Sob um vento forte do leste que soprava no topo do prédio, aquela pipa, maior do que eu, levantou vôo rapidamente, empinada pelas mãos hábeis do velho, voltada para o lado de Ipanema. Meus olhos, porém, não se fixaram no "cerf-volant" do meu pai; fiquei fascinado pelo panorama espetacular do casario baixo de Ipanema, do mar ensolarado, de um lado e do outro a Lagoa Rodrigo de Freitas. Aquilo representava uma visão da cidade, nos confins em que parecia ir-se acabando em extensos areais. No meu entender de criança,

depois dali não existia mais nada.

Poucos anos se passaram, talvez uns dois, e meu avô foi morar na rua Barão da Torre, Ipanema, depois de toda uma vida no bairro das Laranjeiras. É que lá ele encontrou os aluguéis mais baratos da Zona Sul do Rio. A casa que alugou ficava no 218, ao lado do primeiro Colégio Notre Dame estabelecido no bairro. Era quase um bangalô, bem no centro de um terreno comprido, que era só areia. Dos fundos do quintal, via-se a Lagoa, o Cristo no Corcovado, apenas uns três ou quatro sobrados e... mais

areia.

Naquele terreno que me parecia enorme, eu e meu amigo Haskel brincávamos de guerra de frutinhas de mamona; não faltava munição dessa espécie em Ipanema. Estávamos lá quando a empregada Maria, estendendo roupa na corda, pisou em falso numas táboas que cobriam a fossa, caiu lá dentro e ficou gritando, atolada até a cintura; ainda não havia redes de esgotos.

Em 1935 a rua Barão da Torre foi contemplada com uma nova linha de



ônibus, equipada com o material rodante mais moderno da cidade. Com um nome sofisticado, a empresa Interestadual de Ônibus de Luxo Limousine Federal tornou-se concessionária do itinerário Estrada de Ferro—Ipanema, via Barão da torre.

Os ônibus da Limousine Federal, pintados na cor verde escuro, usavam chassis Bedford-Titan e carroçarias Grassi, de desenho moderno, com traços de aerodinâmica. Enquanto a silhueta convencional das carroçarias de ônibus apresentava o pára-brisas vertical e a traseira arredondada em forma de parêntesis “), os novos ônibus tinham o pára-brisas inclinado em forma de “V”; a sua traseira com um perfil que me lembra o símbolo matemático das integrais “ $\int$ ”, era um arremedo de aerofólio.

Mas, o carioca, em 1935, já não se ligava às integrais: era mais ligado ao samba. Aquele perfil parecia-se mais com um pé de sandália da sambista enaltecida na música “Arrasta sandália aí morena!”. De repente, o ônibus da Limousine Federal ficou conhecido como “Arrasta sandália”. Criou-se, então, um diálogo, comum entre os jovens:

—Você vai passear em Ipanema de bonde?

— Não... respondia o esnobe. Vou de “Arrasta sandália”!

O esnobe a que me referi não é aquele que viaja de paletó e gravata, sentado, disposto a pagar sua passagem. Eu estou falando do carona que, aproveitando-se do perfil da traseira do “Arrasta-sandália”, cuja base prestava-se para o seguro apoio de pés descalços, vestia o calção de banho e, agarrado sabe-se lá onde, ficava de Copacabana para Ipanema, e vice-versa, passeando de graça. Isso fazia inveja aos mais prudentes, reduzidos à condição de pedestres, por ser proibido viajar de bonde ou de ônibus trajando calção. Eu vi muita gente boa pendurada na traseira do “arrasta sandália”, rumo praia de Ipanema...

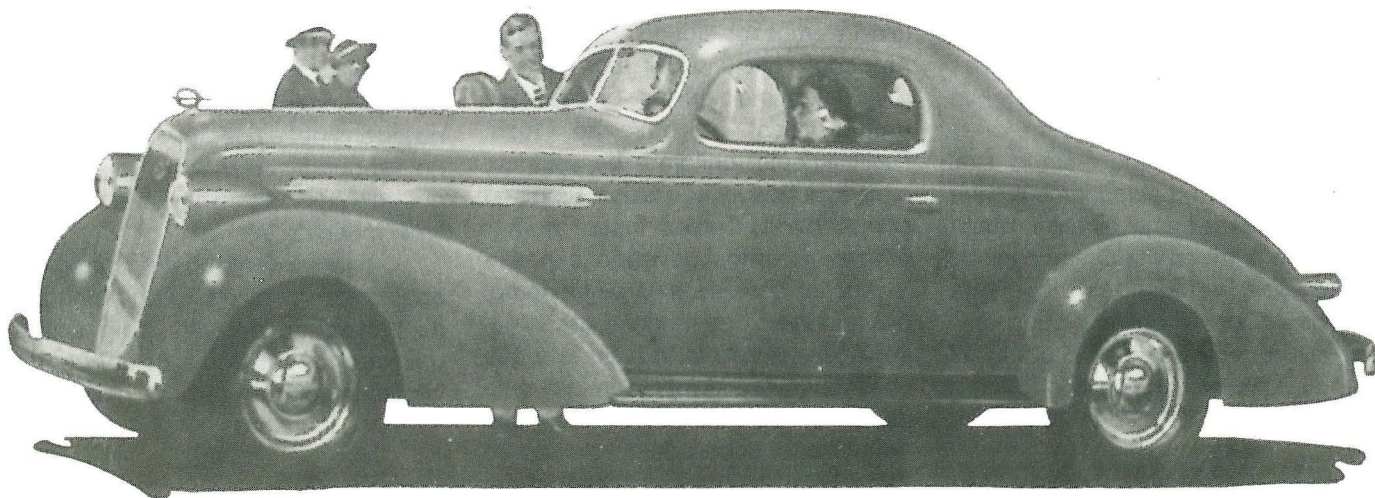
Em Ipanema vivi momentos inesquecíveis. Nos limites com o Leblon, na esquina da Avenida Vieira Souto com o Country Club, do lado oposto, havia o “Sollarium do Dr. Saboya”, onde a criançada ia para a colônia de férias. Lá se fazia ginástica, tomava-se banho de ultra-violeta e de piscina, e soprava-se no espirômetro. Uma “fraulein” de quase dois metros de altura comandava os exercícios, impondo-nos uma disciplina germânica, numa antevisão da juventude hitlerista. Tudo isso, no

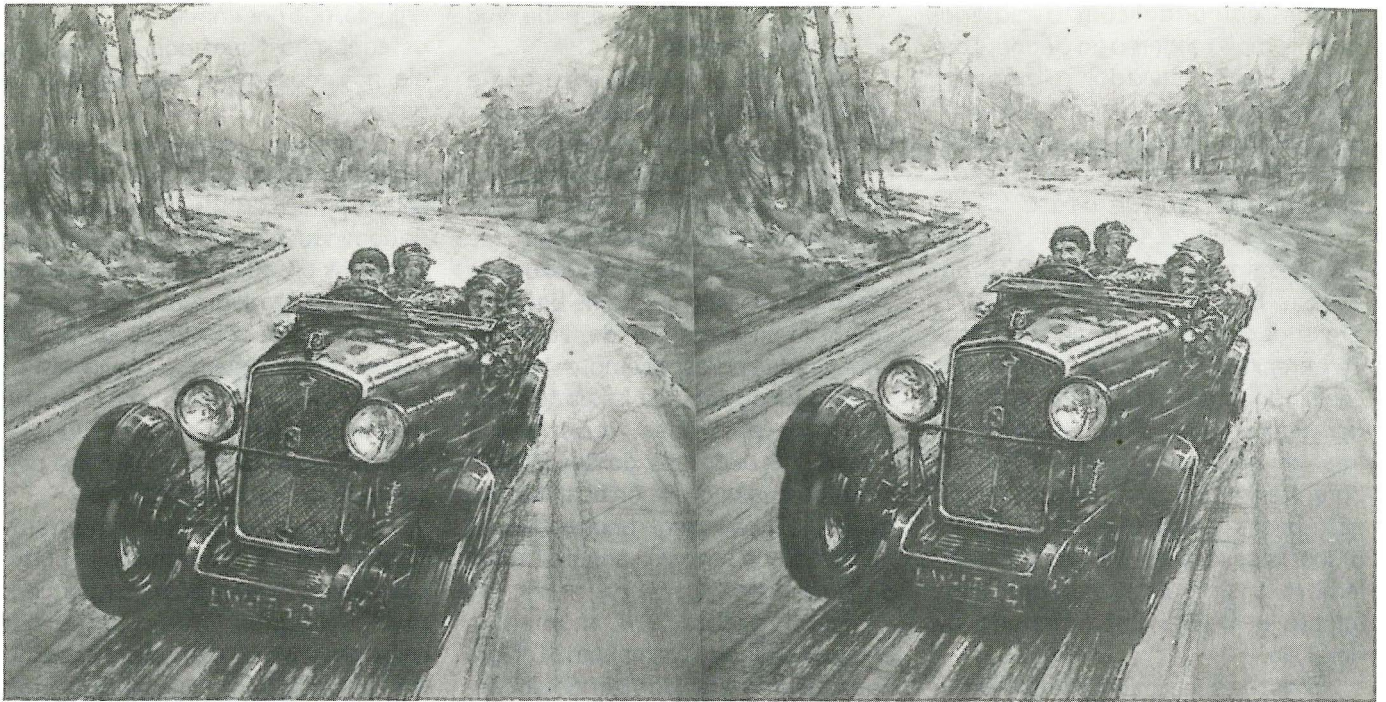
entanto, não nos impedia de olhar para os “cabelinhos” que apareciam quando ela nos mostrava como flexionar as pernas.

Também daquela esquina fotografei “baratinhas” de corrida que tinham participado do Circuito da Gávea no domingo 2 de junho de 1935. Naquele tempo os pilotos de corrida tiravam os bólidos da garagem e iam rodando pela via pública até o local da corrida; no regresso à garagem, ou voltavam ao volante da “baratinha”, com os seus mecânicos trepados na garupa, ou vinham rebocados, mas sempre pela praia de Ipanema, desfilando...

Ipanema era suficientemente grande para dar espaço aos impulsos dos seus jovens, e bastante pequena para permitir que todos se conhecessem, ao menos pelo apelido. Não se podia falar em futebol de praia sem citar o português Manoel, dono e técnico do time do Atlântico, campeão de Ipanema; não se falava em briga sem tocar na “turma do Sinhozinho”, que reunia a rapaziada que freqüentava a academia de luta livre desse temido senhor.

Mas, Ipanema foi, também, palco de espetáculos trágicos. Certa manhã no areial que havia na rua Francisco





Otaviano, perto da praia conhecida hoje como "Castelinho", caiu um avião da Marinha, vitimando o seu único piloto. Era um "Tiger Moth", que sem causa aparente entrou em parafuso e precipitou-se na vertical, incendiando-se no choque com o solo.

Numa época em que a aviação era heróica, e principalmente romântica, aquele teria sido apenas mais um acidente fatal. Ocorre, porém, que o jovem aviador naval estava de casamento marcado com a filha do Prefeito da Cidade; que ela, da janela da sua casa, observava as evoluções do noivo no seu frágil monomotor; e que o Prefeito era o Dr. Pedro Ernesto, talvez o mais carismático que o Rio já teve. Tudo isso deu no jornal. Ipanema ocupou as manchetes de primeira página, quem sabe pela primeira vez. O bairro inteiro afluiu para ver os destroços que permaneceram durante alguns dias naquele terreno baldio. Misturada às ferragens, mesmo chamuscada, uma roda de "Tiger Moth" era uma coisa linda...

Já em 1942, quando o Brasil estava na iminência de entrar na guerra, foi criado um estágio para a formação de reservistas do Exército, residentes em Ipanema e Copacabana. Eu estava lá.

Era o Tiro de Guerra nº 8.

Nosso instrutor, um truculento sargento de infantaria, na primeira noite de exercícios nos recebeu com uma ameaça:

— "Os filhinhos da mamãe da Zona Sul agora vão ver como se faz um macho!..."

A instrução era realizada à noite, em plena rua Francisco Otaviano, durante a semana, e aos domingos, às 7 da manhã, nas areias de Ipanema, inapelavelmente. Com sol ou com chuva, lá estávamos rastejando nas areias do Arpoador com um fuzil *mauser* 1914; podia entrar areia em tudo o que tivesse um buraco, menos no fuzil. Positivamente, uniforme de soldado, areia e muito suor não faziam uma boa combinação. Talvez fosse melhor morrer. Ficamos devendo a nossa "salvação" aos encantos de Ipanema, aos quais veio a se render o, até então, implacável sargento. Aquela fera que nos mandava rastejar na areia quente descobriu os encantos de um mergulho no Arpoador depois de um pelada de "bola militar". Não tardou a nova ordem: aos domingos trazer o calção de banho debaixo da farda. Ninguém mais rastejou. Agora, só se jogava bola, e, depois, banho de mar...

Entretanto, alguém viu e contou lá no Forte de Copacabana. Dizia-se que teria sido um senhor grisalho, muito corado, que ficava observando a nossa tropa quando voltava do banho de mar dominical, seguido por um batalhão de filhas. O sargento sabia quem era ele, e nos contou: — É o Coronel Lott, o mais "durão" do Exército!

Logo, logo, o nosso Tiro de Guerra foi fechado. Acabou-se a sopa de tirar o certificado de reservista pertinho de casa.

Alguém poderia tolerar "um bando de filhinhos de mamães" trocar uma hora de exercícios de manobrabilidade no terreno por um mergulho nas ondas do Arpoador, estando o país já em guerra? Mas... algum de nós, por acaso, tinha medo da guerra?

O bom sargento, já nosso amigo, apaixonado pelas águas do Arpoador, foi transferido de volta para a sua unidade de origem: Batalhão de Infantaria do Crato, Ceará.

Ah!... Ipanema...

* Billy Kipp, pseudônimo do colaborador da RA, Ten Brig RR J. S. Nunes.

Finalmente chegara a ordem da Diretoria do Material. A Base Aérea de Fortaleza teria a seu dispor um caminhão Ford F-600, ano 1964, que deveria ser recebido e transportado.

Para recebê-lo, nada melhor que alguém ligado à intendência e, para conduzi-lo, do Rio de Janeiro a Fortaleza, um cabo motorista experiente.

No retorno do CAN LTN-03 (Linha do Correio Aéreo—Litoral Noturno) viajaram ao Rio de Janeiro para cumprir a missão, CORISCO e o Cabo Auxiliar de Viaturas HERMENEGILDO. No DARJ (Depósito de Material) apresentaram-se ao Comandante e foram apresentados ao caminhão, "novinho em folha", com as cores da Aeronáutica e a sigla da Base. Uma beleza!

CORISCO reencontrou o Taifeiro DAMÁSIO, aquele do rancho dos Afonsos, que tocava cavaquinho, este, muito gentilmente, convidou-o para uma carne seca com abóbora na sexta-feira. Um convite destes era motivo suficientemente forte para retardar o retorno. Ao invés de sair na quinta-feira, saíram após o evento.

Sexta-feira. Caminhão estacionado em frente a casa do DAMÁSIO na rua Sílio Bocanera, Jardim Sulacap. Rolaram, entre *Brahmas* e *57s*, velhos tangos e

canções. Corisco apoderou-se de um violão; DAMÁSIO perpassou vários instrumentos; sua esposa solava um acordeão *Scandali* de 80 baixos; e HERMENEGILDO mostrou-se exímio num difícil instrumento, o pandeiro. Vizinhos e outros convidados acorreram à cantoria que varou a noite e prosseguiu no sábado. CORISCO, pródigo, providenciou mais quatro caixas de cerveja, carne de sol e farinha, da qual foi feita uma paçoca com carne desfiada e aipim. Todos lamentaram a falta de feijão verde, que complementaria o cardápio.

Domingo à tarde, pontualmente atrasados, iniciaram a viagem, feita com todo o cuidado. As chuvas de verão no Sul, acompanhadas por relâmpagos, faziam HERMENEGILDO acautelá-lo. Era de sua responsabilidade levar aquela jóia de F-600 até Fortaleza, precisavam muito deste caminhão. Deslocavam-se somente durante o dia e por volta das dezesseis horas buscavam um local para pernoite. Apesar dos cuidados, um pneu interno da roda traseira murchou, o motorista não se deu conta, o outro pneu não suportou e danificou-se também. CORISCO teve que arcar com despesas imprevistas e alterar rotinas estabelecidas e que, de certo modo,

alteraram, também, o rumo dos acontecimentos. A dupla irradiava simpatia. Onde chegavam reuniam ao seu redor pessoas alegres que rapidamente se tornavam íntimas. Ofereciam aperitivos, traziam instrumentos musicais e, às noites, pensões e pequenos hotéis tinham momentos de intensa alegria. CORISCO contribuía com suas *Brahmas*, que por vezes eram da *Antártica*, e assim foram as noites em Muriaé, Teófilo Otoni, Vitória da Conquista. Em Jequié, após abastecer com 100 lts de gasolina (o danado F-600 era a gasolina, tal como os condutores, bebia muito, certamente, nos dias de hoje, seria a álcool), deu-se conta que o dinheiro que trouxera para as despesas com a viagem reduziria seu alcance em até mais um tanque. Urgiam providências.

Após Milagres, surgiu a oportunidade: um FNM com a ponta de eixo quebrada. Na carroceria, quarenta e duas cabras e cinco mal cheirosos bodes, com suas competentes barbichas e chifres recurvados, atenderam ao aceno do aflito motorista, que colocou-os a par do assunto. As peças e os serviços para recuperar o FNM não ficariam prontos antes de dois dias, a carga não suportaria viva. Como estavam com o caminhão vazio, propunha que completassem o transporte entregando-a em Argoim, na fazenda Círculo Vermelho, onde receberiam o dinheiro do carroto.

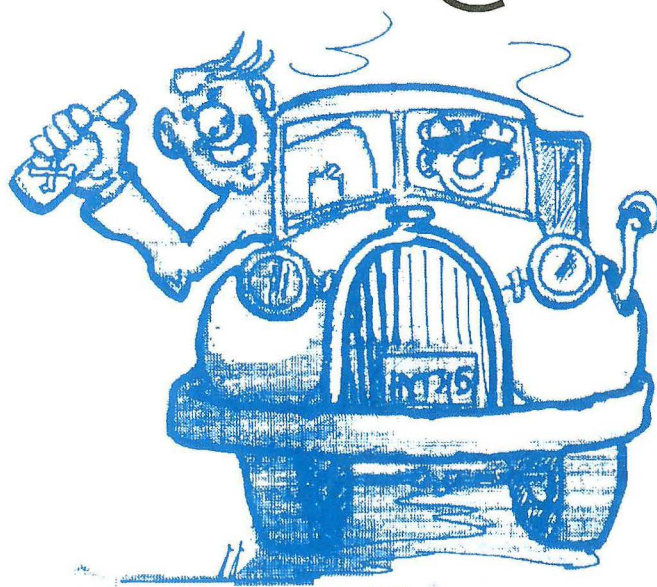
Transbordada a carga, não sem antes haver uma peleja entre HERMENEGILDO e o maior dos bodes que fincou os pés numa reentrância da carroceria e dali recusava-se a sair. Prosseguiram até Argoim de onde, com experimentado guia, atingiram a fazenda Círculo Vermelho, receberam o devido carroto e contrataram outro para a manhã do dia seguinte. Prazerosamente aceitaram o convite para ali pernoitar. O administrador da fazenda logo se encantou pela dupla e, cachacinha vai, cachacinha vem, surgiu um violão. Foi o suficiente para aquele isolado pessoal fosse brindado com desconhecidas músicas para eles, tão bem cantadas por aquele moço. Ouviram: "Chão de estrelas", "Carinhoso", "A media luz", "Uno", "La cumparsita", "Índia", "Lago de Ypacaraí" e outros sucessos. Luiz Gonzaga também foi invocado: "Kalú", "Baião de Dois", "Asa Branca". Uma noite de alegria naquele longínquo sertão baiano.

Refeitos, com alguns presentes, incluindo um garrafão de uma cachaça de cabeça, gentilmente oferecida e recomendada pelo administrador, envolta por uma proteção de palha e cuidadosamente acomodada na boléia do F-600, prosseguiram. A fêria do transporte garantia

O caminhão do Corisco

(Versão IV)

P. Mendonça*



futuras *Brahmas*, caninhas e, se sobrasse, gasolina para o restante da viagem.

Dois itinerários estavam à disposição: o mais curto, por Petrolina, Salgueiro, Juazeiro do Norte e o mais longo pelo litoral, onde teriam o apoio das bases Aéreas de Recife e Natal, além dos Destacamentos de Proteção ao Vão de Aracaju e Maceió.

Esta estória (Versão IV) contempla o itinerário do interior. Todas as demais, o do litoral, inclusive uma fidelíssima que envolve o caminhão na Revolução de 64.

Continuemos nesta versão. Até Juazeiro da Bahia a estrada ainda era transitável, porém, após São Francisco, no trecho que antecede a Serra dos Dois Irmãos, é toda cheia de curvas em uma região de pedras e muito seca.

Com muito cuidado, HERMENEGILDO dirigia e pensava que após mais um pernoite, no sábado, estariam chegando a Fortaleza, provavelmente seria designado o motorista daquele caminhão, o mais novo da Base, quicã, da cidade. Voltaria para casa, para Nézinha que o receberia com aquele sorriso largo, prenúncio de muitos carinhos à noite, para os filhos, Tunico e Maria Amélia. Certamente ficariam felizes com os presentes que comprara no Rio de Janeiro, preciosamente guardados sob o assento do motorista. Para Nézinha um "baby-doll" rosa, bem transparente (custara um dinheirão mais valeria a pena); pra menina, uma boneca que fala mamãe e quando deitada fecha os olhos, um encanto; Tunico, como bom cabra macho, ia ganhar um caminhão dos grandes, parecido com o F-600. Nunca lhe sobrava um dinheiro para estas estripulias. Sempre passara a vida economizando, primeiro para o casamento, depois o nascimento dos filhos, em seguida a construção do barraco. Esta viagem caiu do céu e logo com "ele", amigo, alegre, companheiro. Assim dirigia HERMENEGILDO, matutando seus pensamentos.

CORISCO também preocupava-se. Apenas mais um pernoite e voltar àquela rofina de intendência; papéis, faturas, empenhos, balancetes, cartas convites, licitações. Enfim, ossos do ofício. O que importa é que ainda uma noite nos separa da rofina. Aproveitemos!

Foi pedir e acontecer. No abastecimento em Salgueiro, almoçaram, e rapidamente tornaram-se alvo das atenções do dono do restaurante, que comedidamente lhes pediu um favor: no trajeto para Fortaleza, levar D. Eni, sua sócia que estava em Salgueiro visitando a mãe, até a entrada de Cajazeiras, como

era sexta-feira, ela deveria regressar nesse mesmo dia para estar a frente dos negócios.

CORISCO farejou longe, durante a viagem, Eni revelou ser aquilo que ele imaginara. Torna-se desnecessário explicitar que, com todas as honras, D. Eni foi levada até a rua Floriano Peixoto, 511 - Salgueiro - PE, onde estacionou o F-600.

Um alto muro circundava quase toda a quadra. Frondosas mangueiras sombreavam o pátio do enorme casarão rodeado de varandas, D. Eni e seus distintos acompanhantes foram recebidos com alegria, recíproca, por uma dezena de lindas jovens.

Chegou a Dona do Bordel!

Programação intensa, Eni contratara de Serra Talhada, para aquele fim de semana, o famoso sanfoneiro Zé Inocêncio acompanhado da cantora Raquel Cândido e do repentista João Alves. Anunciara nas cidades vizinhas o acontecimento, pessoalmente recrutara um plantel selecionado. De Patos: Rosinete; de Catolé do Rocha: Marinalva; de Arapiraca: Elma; e outras tantas, dignas dos chefes políticos que, a pretexto de uma sessão extraordinária em Brasília, tiveram livres também aqueles dias.

Ainda na sexta-feira, chegaram ao Recife num "Lear Jet" pilotado pelo exímio Comandante Léo Cabral, os coronéis Genebaldo, Ibsem e Ricardo. Sábado pela manhã, de Campina Grande, o coronel Zé Geraldo; de Pesqueira o major Flávio Aragão e de Parelhas o doutor Ronaldo.

Música, mulheres bonitas, bebidas e gente importante são ingredientes para o sucesso. Assim foi a festa de Eni. CORISCO

e HERMENEGILDO identificaram-se com aquele ambiente desde o primeiro dia.

Eni determinou que tivessem tratamento de primeira qualidade. Inicialmente integraram-se no conjunto musical, depois, ancoraram no bar e daí para frente, como apenas temos relatos efêlicos, não ousamos tirar conclusões que fatalmente poderiam gerar incredulidade por parte dos leitores não muito familiarizados com tais procedimentos. Só posso lhes dizer que, ao ouvir das coisas que ali aconteceram, meu compadre Silvio Brasil Gadelha, corou.

Na terça-feira, por volta das dez horas da manhã, CORISCO acordou com muita sede e cheio das responsabilidades. Foi para o café da manhã junto às sonolentas "funcionárias" e iniciaram as cerimônias de despedidas, Eni parecia que perdia um filho. Todas lamentavam e convidavam para que retornassem pelo São João, quando haveria nova festança com idêntica companhia.

HERMENEGILDO que fora aquecer o motor do F-600 regressa com os olhos esbugalhados. CORISCO amaldiçoa a corja de convidados.

Levaram tudo! O F-600, o pijama "baby-doll", a boneca que falava mamãe, o caminhão do Tunico, e ainda: a cachaça de cabeça!...

Nota do Autor:

Esta versão (IV) foi relatada pelo TUIAL em uma "Happy Hour" no Clube de Aeronáutica.

* O autor é Cel Av R/R



Segundo um dos maiores filósofos deste século — Jean Paul Sartre — em sua obra "L'Existencialisme est un Humanisme" (1946):

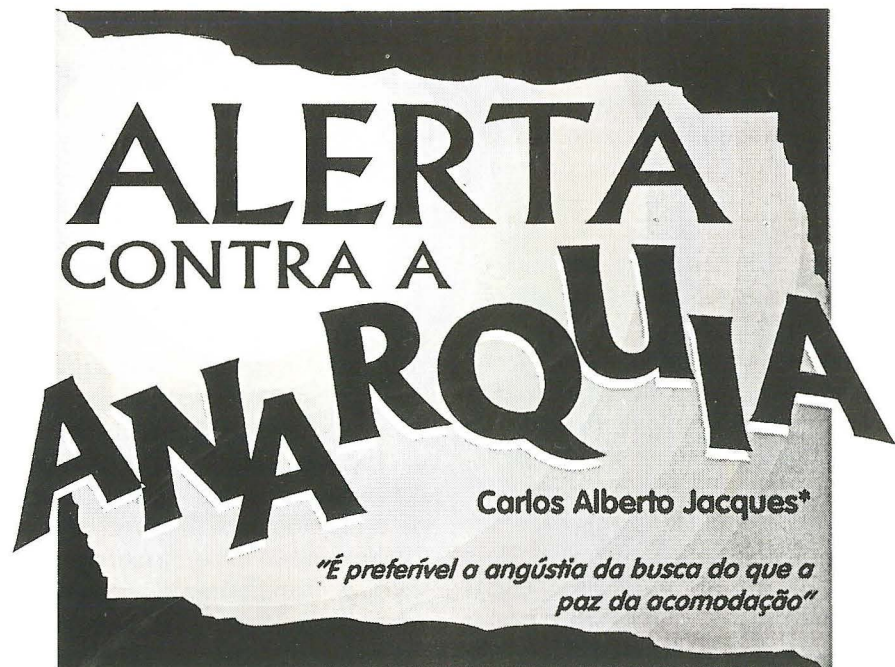
"...Não se deve lutar contra os poderes estabelecidos, não se deve lutar contra a força, não se deve dar passos maiores do que as pernas, toda a ação que não se apóia numa experiência comprovada está destinada ao fracasso, e a experiência mostra que os homens tendem sempre para o mais baixo e que são necessários freios sólidos para detê-los, caso contrário, instala-se a ANARQUIA..."

As sábias citações sartreanas, inseridas no subtítulo — "A Sabedoria das Nações" — remetem a Sociedade à compreensão da premente necessidade de se analisar a realidade brasileira em face dos aspectos estruturais e conjunturais, no âmbito internacional e nacional, enfocando-se as prováveis tendências de suas respectivas evoluções.

O mundopós-guerra completou um novo ciclo, após a queda do Muro de Berlim e a debacle soviética, assumindo novos contornos diante da reduzidíssima possibilidade de um conflito nuclear. A tripolaridade econômica, ditada pela Nova Ordem Mundial, passou a agigantar o fosso econômico entre o Norte e o Sul. Se, de um lado, as alterações impostas pelos G-7 afetam o Brasil de forma estrutural e econômica; de outro, o neoliberalismo, implantado por essa Nova Ordem, passou a adotar práticas protecionistas, no intuito de alterar o conceito de *Soberania* e impedir que a nação brasileira participe de mercados competidores.

A par deste cenário internacional, tremendamente desvantajoso para os países em desenvolvimento, o Brasil depara-se com problemas de ordem política com reflexos altamente danosos para os segmentos econômico e social. O País atravessa a pior crise de sua história, frente a um acúmulo sucessivo de erros que remontam à década perdida. Vive-se hoje uma luta silenciosa, surda e implacável contra a fome, a indigência, a doença, o analfabetismo e o baixo grau de escolaridade.

Os problemas que nos afligem vêm



se avolumando em função do efeito dominó gerado pelo despreparo, pela incompetência e pelo sentimento impatriótico de grande parte de ignóbeis políticos que, em defesa de seus espúrios interesses, perpetram as mais variadas artimanhas para enganar o povo brasileiro. Há descrença generalizada da população em relação aos políticos, em especial quanto aos membros do Poder Legislativo. O Judiciário, por seu turno, busca locupletar-se em evidente prova de impatriotismo, falta de sensibilidade e desrespeito ao povo brasileiro.

"NÃO SE DEVE LUTAR CONTRA OS PODERES ESTABELECIDOS..."

Em decorrência da fragilidade da classe política, o Poder Executivo, no afã de contar com as lideranças congressistas, não consegue implantar uma reforma ministerial que satisfaça a "gregos e troianos". A cada dia que passa torna-se mais difícil governar com a atual Carta Magna nitidamente parlamentarista. O nocivo pluripartidarismo que domina o Legislativo e os dissensos intrapartidários despertam, cada vez mais, o insaciável desejo da impatriótica classe em abocanhar a maior fatia do bolo. Neste emaranhado de lutas pelo poder, desponta o Judiciário, justificando a sua morosidade ao imputar culpa ao Congresso por manter desatualizada a sua legislação. Permanecem arcaicos

o venerando Código Penal, de 1940, e o Código de Processo Penal, de 1941. Urge, portanto, que se estabeleça, sob forma de consenso, uma consubstancial redução dos partidos políticos, a fim de serem preservados os legítimos preceitos democráticos.

Como corolário da dissonância das bases frágeis em que repousam os Poderes Constituídos, verifica-se que, dia após dia, o País chega às portas da ingovernabilidade. Pode-se facilmente vaticinar que a eleição de 94 torna-se á mero instrumento para acirrar disputas entre correntes partidárias.

A falta de estabilidade política gera sérias dificuldades no setor econômico. Entra ministro e sai ministro, surgindo novos planos, mas a inflação simplesmente permanece dando sinais de que está mais viva do que nunca. Parece mesmo estar enraizada no seio da cultura brasileira, como um vício indesejável. A recessão é brutal, aumentando o alarmante quadro de desemprego, notadamente nas grandes capitais. O Brasil não consegue gerar riquezas para distribuí-las e crescer, harmonicamente, em todas as camadas sociais. Sem que a economia se desenvolva, não ocorrerá a tão almejada expansão do tecido social.

Atualmente a moral, a desesperança e a apatia do povo reduzem, de forma drástica e perigosa, o sentimento de nacionalidade. E o que é pior, uma

legião de 32 milhões de pessoas, um em cada cinco brasileiros, de forma absurda, vivendo na indigência em gritante contraste nesta terra de tantas riquezas.

O povo deve exigir uma urgente reestruturação dos poderes estabelecidos, de forma a solidificar-lhes as bases. Diante da omissão dos parlamentares em proceder a reforma constitucional, espera-se que, pelo menos, os futuros políticos eleitos em 94 proponham, de imediato, um Congresso Revisor — emergencial, exógeno e exclusivo — capaz de proceder também uma reforma tributária para tornar o País governável e encerrar definitivamente a pavorosa luta da Sociedade contra os desatinos que, na atualidade, são cometidos pelos Poderes Constituídos.

A sociedade deve entender que o segmento militar, através de suas Forças Armadas, é um instrumento que está sob seu comando e a seu serviço. A falta de vontade de comandá-lo ou a incapacidade de bem usá-lo são as causas maiores desse contínuo divórcio/casamento da Nação com as Instituições Militares.

“...NÃO SE DEVE LUTAR CONTRA A FORÇA...”

A sociedade deve entender que o segmento militar, através de suas Forças Armadas, é um instrumento que está sob seu comando e a seu serviço. A falta de vontade de comandá-lo ou a incapacidade de bem usá-lo são as causas maiores desse contínuo divórcio/casamento da Nação com as Instituições Militares.

Aos militares, portanto, cabe-lhes a preocupação de sensibilizar a sociedade brasileira para a importância das Forças Armadas, conforme o previsto no texto constitucional.

O povo necessita aliar-se ao pensamento de que a Instituição Militar deve ser compreendida como um estamento, parte do Estado, para, a juízo dos que o representam, atuar em proveito da Sociedade. Não se pode entender apenas que o monopólio do uso da força presente, como razão mais geral e profunda, a INTEGRIDADE NACIONAL. Além da defesa territorial e a garantia da ordem constitucional, o alcance da expressão possui um sentido mais amplo. Impõe um limite ao poder econômico cuja influência sobre o Estado, apesar de direta, não pode se transformar em Estado paralelo. Inibe, de forma preventiva, a transformação de ações criminosas e ilegais em Estado paralelo. Daí as Forças Armadas representarem condições “SINE QUA NON” de permanência do Estado Democrático Nacional. Por conseguinte, as Forças Armadas, verdadeiro baluarte institucional não podem jamais se calar diante deste estado de profunda deteriorização da ordem política, econômica e social.

A trindade de CLAUSEWITZ — POVO-FORÇA ARMADA-GOVERNO deve ser uma e coesa.

“...NÃO SE DEVE DAR PASSOS MAIORES DO QUE AS PERNAS...”

Há algum tempo, o Brasil não consegue superar os problemas da crise político-econômico-financeira devido a vários fatores que se interligam, formando um nefasto círculo vicioso: falta de credibilidade no governo, uma classe política totalmente desacreditada pelo próprio povo que a elegeu, a inexistência de valores éticos e morais ilegitimando quase todos os segmentos sociais, uma corrupção desenfreada lesando os cofres públicos totalmente apadrinhada pela impunidade, entre outros. Em consequência, os setores primordiais capazes de gerar a expansão econômica não conseguem desabrochar.

Em meio a esta conjuntura deplorável, surgiram autênticos projetos mirabolantes, somente factíveis e aplicáveis a países de Primeiro Mundo. Sem os seus devidos aportes econômicos, os audaciosos programas permanecem apenas no campo da retórica. A área da ciência e tecnologia, cujos in-

vestimentos jamais podem ser descontinuados, foi relegada naturalmente a um segundo plano. Alguns projetos arrojados foram retardados e outros, até mesmo, interrompidos. Além das pressões econômicas, os países centrais impuseram aos periféricos um verdadeiro “apartheid” tecnológico, através do MTCR (MISSILE TECHNOLOGY REGIME) e da Resolução 4636 da Assembleia Geral da ONU. O primeiro impedindo o acesso à tecnologias ultrasensíveis de foguetes e satélites; e o segundo, exercendo o controle de compra e venda de armamentos.

O processo de desestatização não

O retardamento do progresso impõe a necessidade de alargar os passos, de forma ativa, rumo ao desenvolvimento; porém, exige perfeita sintonia com a realidade.

Caso contrário, os tropeços nos deixarão irremediavelmente atados às humilhantes amarras do Terceiro Mundo.

tem produzido os resultados desejados como forma de captar dinheiro real para os cofres federais. Alguns erros tornaram-se irremediáveis, tais como: falta de bases do programa de privatização sem a definição clara do papel do estado, arrematação do patrimônio público mediante “moedas podres”, momento conjuntural extremamente adverso, transformação dos monopólios e oligopólios estatais de setores importantes da economia em monopólios e oligopólios particulares, acréscimo da indesejada concentração de renda, cópia de modelos alienígenas sem o devido debate nacional e, finalmente, o enfraquecimento do papel indutor do estado no desenvolvimento.

O retardamento do progresso impõe a necessidade de alargar os passos, de forma ativa, rumo ao desenvolvimento; porém, exige perfeita sintonia

com a realidade. Caso contrário, os tropeços nos deixarão irremediavelmente atados às humilhantes amarras do Terceiro Mundo.

“... TODA AÇÃO QUE SE INSERE NUMA TRADIÇÃO É ROMANTISMO...”

O Brasil é altamente viável e possível. No entanto está falido porque as suas instituições permanecem em crise e não conseguem, de forma harmônica, articular o seu desenvolvimento. O momento é de repensar o Estado para submetê-lo aos legítimos interesses da Sociedade. É inadmissível desperdiçar tanto potencial e deixar que a pujante nação brasileira possa perder o trem da história nos albores do novo século. Não seria vantajoso negociar a nossa entrada com o NAFTA (North American Free Trade Agreement)?

A informática, a cibernética, a biotecnologia e a robótica progredem, com uma rapidez fantástica e inimaginável, num mundo de convívio social em franca era de contínuas mutações. É hora de repensar. Repensar, à guisa de exemplo, a validade de ainda deixar na inércia a Amazônia, tal qual um gigante adormecido em riquíssimo berço esplêndido? Não seria mais sensato à adoção de medidas para atrair investimentos estrangeiros para aquela área? Tais recursos contribuiriam para melhorar as condições de vida e promover o desenvolvimento regional, logicamente sob o estrito comandamento de nossos reais interesses. A região representa inalienavelmente o nosso grande patrimônio e passaporte para acessar ao Primeiro Mundo.

Os problemas brasileiros necessitam passar por séria e profunda revisão sem, entretanto, permanecer atrelados a grilhões tradicionalistas que somente nos remeterão a um passado romântico, arcaico e ridículo.

O mundo mudou e, diante de seus novos parâmetros, deve-se repensar os reais valores que devem reger uma sociedade mais justa, livre e soberana. Desta forma, abriremos espaços para evoluir o mais rapidamente possível, a fim de que possamos nos tornar, como tem sido propalado há muito tempo, o tão sonhado País do Futuro.

“...TODA AÇÃO QUE NÃO SE APÓIA NUMA EXPERIÊNCIA COMPROVADA ESTÁ DESTINADA AO FRACASSO...”

A educação e a saúde constituem-se as raízes primordiais dos problemas brasileiros. Guardam relações de mútua causalidade como: ordem e progresso; segurança e desenvolvimento...

Sob o prisma da educação, deve-se

A educação necessita ser encarada como a alma da sociedade e a base da nacionalidade. O exemplo clássico e recente do modelo coreano mostra que aquele país investiu maciçamente na educação, nos últimos quinze anos, com reflexos altamente positivos no setor produtivo.

abrir uma frente pedagógica que faça da escola uma “miniatura da sociedade”, baseada no princípio: “Educar é preparar para a vida”. Vitor Hugo já dizia: “Cada escola que se abre é uma prisão que se fecha”. A educação necessita ser encarada como a alma da sociedade e a base da nacionalidade. O exemplo clássico e recente do modelo coreano mostra que aquele país investiu maciçamente na educação, nos últimos quinze anos, com reflexos altamente positivos no setor produtivo. Após este período, abriu-se o mercado e o país tornou-se respeitado no concerto das nações pelo seu elevado grau de desenvolvimento. Os Tigres Asiáticos espantam o mundo pelo seu progresso, fazendo da educação, como meio de formação profissional, sua prioridade número um.

O Brasil não pode mais esperar. É bem verdade que o simples traslado de modelos alienígenas nem sempre dá certo. No entanto, no que tange à educação não há o que errar. Urge, portanto, que se recupere a degradação do ensino no Brasil, com vistas a

não torná-la o sustentáculo das crises pelas quais atravessa a nação.

O Sistema Único de Saúde necessita manter-se capilarizado no seio da população, a fim de validar os seus serviços. O grande problema da ausência de distribuição de postos de saúde por micro-regiões, como instituições eminentemente típicas da comunidade, deve-se, única e simplesmente, à atuação de demagógicos políticos caçadores de voto. Por força da crise, os problemas de saúde da população ficam entregues à própria sorte.

No que diz respeito à economia, não se deve também copiar modelos que deram certo no combate à inflação em outros países. Mas não custa nada aproveitar a experiência do Chile, da Argentina e do México. Neste último país, a negociação da dívida externa, em 1988/89, ocorreu em termos altamente vantajosos com um terço de redução. Hoje, o povo mexicano beneficia-se com repatriação de capital, queda de taxas de juros (interna e externa), atrai novos capitais e consegue conter a inflação em níveis suportáveis. Que a experiência de indexação pela URV, implantada na Argentina, possa dar bons resultados em nosso País.

“... E A EXPERIÊNCIA MOSTRA QUE OS HOMENS TENDEM SEMPRE PARA O MAIS BAIXO E QUE SÃO NECESSÁRIOS FREIOS SÓLIDOS PARA DETÊ-LOS...”

Diante do quadro desalentador, relacionado com os aspectos estruturais e conjunturais da realidade brasileira, pode-se inferir que devemos ficar alertas em face de diversas ameaças prementes.

No campo externo, diante dos seguintes fatores:

— outra possível queda de popularidade do presidente Bill Clinton em seu país, poderá ensejar novamente o movimento dos “Rambos” na Região Amazônica contestada (Makouria — antiga base naval americana — localiza-se em área guianesa, em litígio com a Venezuela).

— a análise procedida pela CIA (Central Intelligence Agency) coloca o Brasil à beira do caos (“EARLY WARNING” — advertência inicial).

— o brado de alerta idêntico que

vem sendo proferido por diversos grupos de militares da reserva, com enfoque também por problemas internos.

— as críticas externas crescentes, usando roupagens em defesa da Ecologia e dos Direitos Humanos.

— as renovadas ameaças à Integridade Territorial ou a Soberania, rotuladas pelos G-7 de “internacionalização de territórios” e de “soberania limitada”.

— a Amazônia na rota do narcotráfico.

— a Região Amazônica “Rex Comunis” (patrimônio comum da humanidade).

— o “devoir d’ingerance” sugerindo, cinicamente, a expansão da área lanomâmi.

— o seminário Cúpula da Terra (Belém-1991), cuidando dos destinos amazônicos.

— a Nova Ordem Mundial querendo a apropriação de território e riquezas, tal qual ocorreu com a antiga ordem mundial em priscas eras.

— o esvaziamento do Papel das Forças Armadas sugerido pelos países desenvolvidos, sob a égide da “Pax Americana” com forças multinacionais, resolvendo conflitos em diferentes regiões (desde que atendam aos seus interesses).

— as orquestrações sórdidas e de razões cínicas da imprensa internacional, com seus correspondentes nacionais, colocando o País à deriva; entre outros.

No campo interno, o adiantado estado de deterioração, provocado pela crise, mostra evidentes sinais em face de seguintes aspectos:

— o latente movimento separatista no Sul que deverá ganhar corpo com o advento do MERCOSUL, uma vez que o desenvolvimento regional será incentivado naturalmente pelos países centrais, ao serem trocadas mercadorias cujas tecnologias lhes pertencem.

— a descrença total do povo em relação à classe política.

— a corrupção, a falta de ética e de moral nos diversos segmentos sociais.

— a forma injusta de se fazer justiça.

— a desarmonia e o desequilíbrio dos Poderes da República.

— a inflação e a recessão desenfreadas.

— a pressão das injustiças sociais com a fome, a miséria, a doença e a falta de escolaridade, atingindo níveis difíceis de serem suportados. Não se pode deixar que a pressão de tais injustiças possam abrir a válvula de escape de uma convulsão.

— a pré-falência do Estado.

— e o que é pior: “o mais tremendo grito de guerra é o grito da fome” (José Américo de Almeida).

A nação brasileira não estaria vivendo estas páginas negras de sua história se triunfassem, no campo político, as escolas de Temístocles—probo e banido—e Aristides—salvador e exilado—sobre a de Cleon—demagogo e vencedor. É hora do clamor público exigir também que, de agora em diante, os cargos de decisão de todos os segmentos da Sociedade sejam exercidos, permanentemente, por homens justos, homens destemidos, homens probos, homens leais, homens verdadeiramente honestos, homens realmente dignos, homens dotados de força e coragem moral suficientes para que possam transcrever suas idéias e serem devidamente respeitados e compreendidos, homens que não sejam funâmbulos e quejandos, homens que não sejam placebos, homens que não usem tráfico de influência, homens que não sejam “simpáticos” e aproveitadores, homens que não vivam somente de casca e que realmente possuam conteúdo, homens que sejam confiantes em si mesmos, homens que possuam caráter ilibado e firme, homens que possuam predicados de líder e homens que, acima de tudo, respeitem a dignidade do próximo.

O Brasil também não pode esperar mais pela covardia de significativos grupos de intelectuais que, para preservar os seus espíritos críticos, se escondem no anonimato e não se imiscuem na arena política altamente degradada. O exemplo do eminente Dr. Adib Jatene, à época do governo Collor, é digno de ser seguido. Ele só aceitou a pasta da saúde por ser patriota e tentar a salvação dessa área sensível. Chegou a hora da verdade!... Deus é bom, justo e onipresente. (Não se mudou para o he-

misfério norte).

Não podemos deixar que a espada de Dâmocles possa se abater sobre a nossa pátria querida. É preciso lembrar que as Instituições Militares existem, de forma concreta e estável, para equilibrar a Sociedade e o Governo que lhes sustentam. É um instrumento de que o Estado dispõe para sua preservação, em momento de crise da Sociedade ou de sua representação política. Portanto, o estatamento militar não pode permanecer estático, surdo e mudo nesta hora difícil da vida nacional. A Constituição federal determina que as Forças Armadas mantenham a Lei e a Ordem; a Lei Complementar nº 69, de 23 de julho de 1991, atribui-lhes, subsidiariamente, a cooperação com o desenvolvimento nacional e a defesa civil; e a Política Militar Brasileira, aprovada em 1989, em seu objetivo síntese, busca adequar a expressão militar do Poder nacional à estrutura político-estratégica da Nação. POVO, GOVERNO e FORÇAS ARMADAS, agora mais do que nunca, necessitam estreitar conceitos, intercâmbio de idéias e conhecimento mútuo, a fim de caminhar juntos no labirinto, seguindo os rumos que hão de nos levar àquela sociedade justa, livre e solidária que todos almejamos construir. Desta maneira, evitar-se-á cortar o nó górdio sem fazer uso do “MANU MILITARI”, pois de acordo com a sabedoria de SARTRE:

“...CASO CONTRÁRIO, INSTALA-SE A ANARQUIA.”

NOTA DO AUTOR:

No presente artigo, a palavra “Anarquia” tem o sentido dicionarizado por Aurélio Buarque de Holanda:

“Anarquia. (Do gr. *anarchia*) S.f.

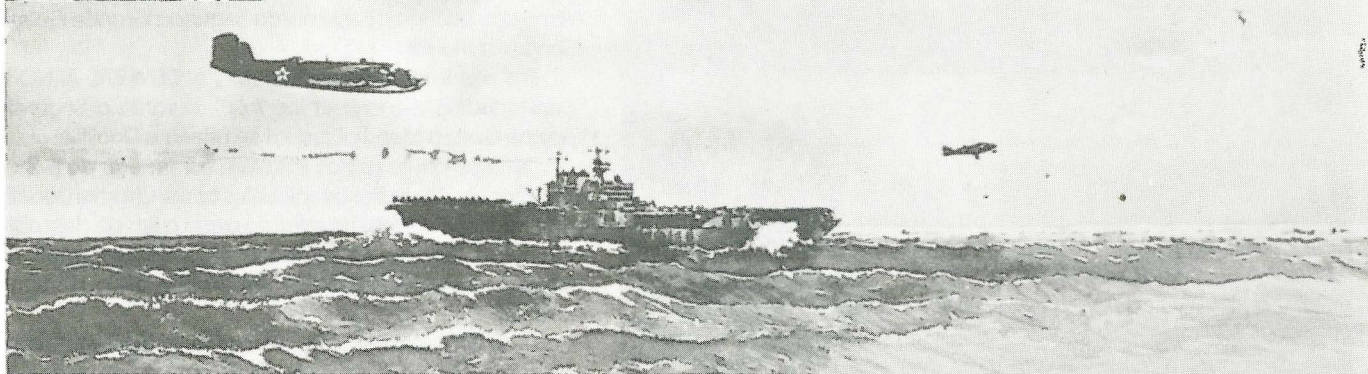
1. Falta de governo ou de outra autoridade capaz de manter o equilíbrio da estrutura política, social, econômica etc.
2. Confusão ou desordem gerada por essa situação.
3. Negação do princípio da autoridade...”

* O autor é Cel Av



DOOLITTLE:

OS TRINTA SEGUNDOS SOBRE TÓQUIO



Decorrido exatamente meio século do ano decisivo nos destinos da maior catástrofe artificial que a humanidade já presenciou — a Guerra Mundial —, a REVISTA AERONÁUTICA relembra, em suas páginas, uma das mais brilhantes passagens deste conflito. Nela, os jovens combatentes poderão vivenciar a força do entusiasmo de um homem e sua equipe que, movidos por nobres sentimentos de patriotismo e determinação, deixaram seus nomes gravados na história da arma aérea, como um exemplo a ser seguido pelas futuras gerações.

A idéia de um bombardeio sobre o Japão para levantar o abatido moral do povo americano nasceu de um Capitão Tenente. Levou o seu plano aos seus superiores e estes viram que só com o auxílio do Exército se poderia tentar alguma coisa. Após uma conferência entre Generais e Almirantes, em 4 de janeiro de 1942, nascia o primeiro bombardeio de Tóquio. A Marinha transportaria, em seu novo porta-aviões *Hornet*, os aviões do Exército até 450 milhas de distância da costa japonesa, ponto de onde decolariam;

bombardeariam diversas cidades e iriam pousar na China. Doolittle foi “escolhido” — após lutar muito pela sua indicação — para comandar os B-25.

O bombardeio em si é por demais conhecido e com a liberação dos filmes após 50 anos guardados pelo Serviço Secreto, a televisão exibiu cenas reais deste episódio por diversas vezes. Mas se estudando o trabalho do planejamento, a duração dos treinamentos dos pilotos, os cuidados para se manter segredo total é que se dá o devido valor a esta operação. Para se ter uma idéia do seu gigantismo o *Hornet* foi escoltado pelo porta-aviões *Enterprise*, com aviões de caça e de reconhecimento, por 4 cruzadores, 7 contra-torpedeiros, 2 submarinos e 2 navios tanque, tudo sob o comando do Almirante Halsey.

O segredo foi tal que só depois de um dia de navegação, portanto em alto mar, o Cap de Mar e Guerra, A. Mitscher, comandante do *Hornet*, mandou sinalizar para cada belonave da Força Tarefa: “Esta Força segue para Tóquio”.

Só depois disto é que Doolittle comunicou aos seus pilotos o objetivo da missão e como tinha quatro tripulações de reserva, avisou que quem desejasse poderia abandoná-la. Todos permaneceram. Também é sabido que a Força foi avistada, pelo nascer do sol do dia 19 de abril, por um barco equipado com rádio, e que foi detetado por um avião de reconhecimento do *Enterprise* e logo afundado pelo

Cruzador *Nashville*. O Almirante Halsey e Doolittle, em face do ocorrido, decidiram pela decolagem imediata, um dia antes do previsto e não poderiam avisar aos aliados chineses que os esperariam na costa. Os alto-falantes do *Hornet* avisaram com insistência: “Pilotos do Exército para os seus aviões, com urgência”. Doolittle pegou o seu saco de viagem, correu para o seu avião e eufórico apertava a mão de cada marinheiro que cruzasse o seu caminho, agradecendo a hospedagem. Gritou aos seus pilotos: Ok, amigos, chegou a hora, boa sorte”.

Seguindo as instruções tão reprisadas dos técnicos navais, deu partida nos monomotores, fez os testes de pré-decolagem e apontou o seu polegar esquerdo para cima. O oficial sinaleiro começou a girar cada vez mais o seu braço direito e Doolittle atacou os motores. Ao sinal do sinaleiro soltou os freios e o seu B-25 começou a deslizar naquela pista, tanques cheios, duas mil libras de bombas.

Foi o primeiro a decolar.

Às oito horas estava no ar. O último avião decolou às nove horas e vinte. Attingiu a costa japonesa às doze horas, lançou as suas bombas e, raspando os prédios, pegou a sua rota para a China.

Foi o primeiro a bombardear Tóquio.

O Tenente Coronel Doolittle, que nunca fora Capitão, foi promovido a Coronel e logo depois a Brigadeiro General.

* O autor é 2º Ten/R2



Com a avançada idade de 96 anos, o General James H. Doolittle faleceu no final do ano de 1993.

Nascido na Califórnia em 14 de dezembro de 1896, o Gen Doolittle pronunciou, até os 90 anos de idade, conferências em universidades sobre Engenharia Aeronáutica, realizando, na data de seu aniversário, reuniões com seus antigos comandados em diversas capitais a convite de Governadores. Depois dos noventa anos, recolheu-se à casa de seu filho, mas manteve-se lúcido até ao fim.

Foi o primeiro General Supersônico da História e o último dos Grandes Generais da Segunda Grande Guerra Mundial a morrer.

Em seu livro "Global Mission", o GENERAL ARNOLD "Commanding General of the AAF", durante a Segunda Grande Guerra Mundial, assim se referiu a Doolittle:

"Nossos novos pilotos estavam com medo do B-26 e tínhamos um alto índice de acidentes fatais. Chamei Doolittle e lhe pedi que voasse no referido avião a fim de descobrir as causas. Em pouco tempo o B-26 estava limpo de indiossincrasias, tornando-se um grande avião de bombardeio".

Logo depois, Arnold o convocou ao seu gabinete e lhe disse: "Jimmy, é ultra-secreto, mas estude um avião que decole em apenas 500 pés de pista e que possa transportar duas mil libras de bombas a duas mil milhas de distância".

Após voar os bombardeiros médios da Marinha e do Exército, Doolittle voltou ao General Arnold e lhe disse:—"Só o B-25 pode fazer isto".

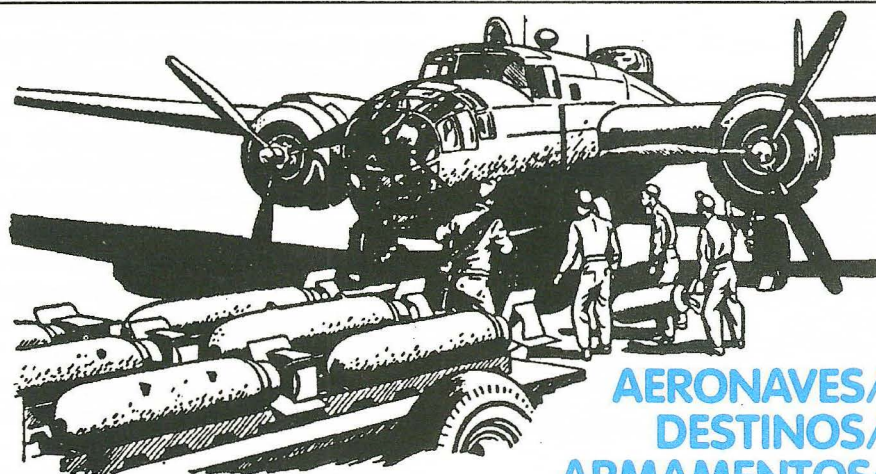
Reportagem Esquemática

Da Missão:

"Da Missão tínhamos absoluta certeza de 3 fatos:

1. Faríamos uma decolagem "super-crítica"
2. Passaríamos o menor tempo possível sobre Tóquio
3. Tentaríamos chegar em algum lugar na China."

*Ten Lawson
Cmt B-25.2261*



AERONAVES/ DESTINOS/ ARMAMENTOS:

Tipo de aeronave empregada:
B-25B/ Mitchell (North American)
Total de aeronaves:16

Destino:
Tóquio
Nº de aeronaves: 11
Armamento por aeronave:
3 bombas de 500 lb (AN/M43) GP
1 bomba incendiária de 500 lb

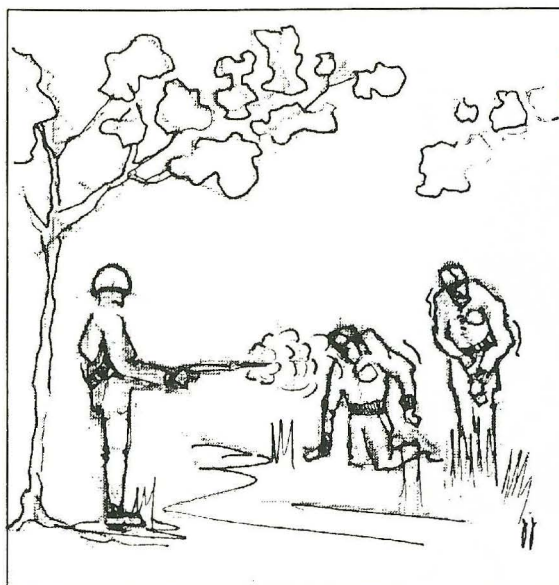
Destino:
Kobe
Nº de aeronaves: 1
Armamento:
4 bombas incendiárias de 500 lb

Destino:
Nagoya
Nº de aeronaves: 2
Armamento por aeronave:
4 bombas incendiárias de 500 lb

Destino:
Yokohama
Nº de aeronaves: 2
Armamento por aeronave:
3 bombas de 500 lb (AN/M 43) GP
1 bomba incendiária de 500 lb.

OBS: Bombas AN/M43-GP: 50% TNT e 50% AMATOL
Bombas incendiárias: tipo "Cluster" com 128 células.

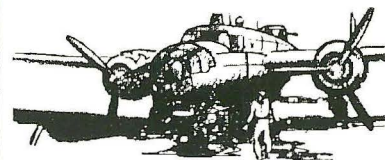
DO DESTINO FINAL DAS TRIPULAÇÕES E SUAS AERONAVES



Tripulações capturadas pelo Exército japonês e executados:

B-25-40-2268 (AV)
 1 Ten WG Farrow - 1P
 1 Ten RL Hite - 2P
 1 Ten G Barr - Nav
 Cb JD De Shazer - Bomb
 3S HA Spatz - Eng/Art

B-25-40-2298 (AM)
 1 Ten DE Hallmark - 1P
 1 Ten RJ Meder - 2P
 2 Ten CJ Nielsen - Nav
 2S WJ Dieter - Bomb*
 2S DE Fitzmaurice - Eng/Art*
** faleceram no acidente*



A única aeronave a pousar em segurança em um aeródromo perto de Vladivostok (URSS)
B-25-40-2242

1 Ten EJ York - 1P
 1 Ten RG Emmens - 2P
 1 Ten NA Herndon - Nav/Bomb
 3S TH Laban - Eng
 3S DW Pohl - Art

Tripulações e seus aviões:

AV — Abandonaram as aeronaves em voo;

PF — Pousaram forçado;

AM — Amerissaram em território ou mar da China, sendo resgatados por guerrilheiros ou pelo exército regular. Posteriormente repatriados.

B-25-40-2344 (AV)

TCel JH Doolittle - 1P
 1 Ten RE Cole - 2P
 1 Ten HA Potter - Nav
 3S FA Braemer - Bomb
 3S PJ Leonard - Eng/Art

B-25-40-2292 (PF)

1 Ten T Hoover - 1P
 1 Ten WN Fitzhugh - 2P
 1 Ten CR Wildner - Nav
 1 Ten RE Miller - Bomb
 3S DV Radney - Eng/Art

B-25-40-2270 (AV)

1 Ten RM Gray - 1P
 1 Ten JE Manch - 2P
 1 Ten CJ Ozuk - Nav
 2S AE Jones - Bomb
 Cb LD Faktor - Eng/Art*

B-25-40-2282 (AV)

1 Ten EW Holstrom - 1P
 1 Ten LN Youngblood - 2P
 1 Ten HC McCool - Nav
 2S RJ Stephens - Bomb
 Cb BM Jordan - Eng/Art

B-25-40-2283 (AV)

1 Ten DM Jones - 1P
 1 Ten RR Wilder - 2P
 2 Ten EF McGurl - Nav
 2 Ten DV Truelove - Bomb
 3S JW Manske - Eng/Art

B-25-40-2261 (AM)

1 Ten TW Lawson - 1P **
 1 Ten D Davenport - 2P **
 2 Ten CL McClure - Nav **
 2 Ten RS Clever - Bomb **
 2S DJ Thatcher - Eng/Art

B-25-40-2303 (AV)

1 Ten HF Watson - 1P
 1 Ten JM Parker - 2P
 2 Ten TC Griffin - Nav
 3S WM Bissell - Bomb
 2S EV Scott - Eng/Art

B-25-40-2250 (AV)

1 Ten RO Joyce - 1P
 1 Ten JR Stork - 2P
 1 Ten HE Crouch - Nav/Bomb
 3S GE Larkin Jr. - Eng
 1S EW Horton - Art

B-25-40-2249 (AV)

Cap. CR Greening - 1P
 1 Ten KE Reddy - 2P
 2 Ten FA Kappeler - Nav
 2S WL Birch - Bomb
 3S MJ Gardner - Eng/Art

B-25-40-2278 (AV)

1 Ten WM Bower - 1P
 1 Ten TH Blanton - 2P
 1 Ten WR Pound Jr. - Nav
 2S WJ Bither - Bomb
 1S OA Duquette - Eng/Art

B-25-40-2247 (AV)

1 Ten EE McElroy - 1P
 1 Ten RA Knobloch - 2P
 2 Ten CJ Campbell - Nav
 3S RC Bourgeois - Bomb
 3S AR Williams - Eng/Art

B-25-40-2297 (AV)

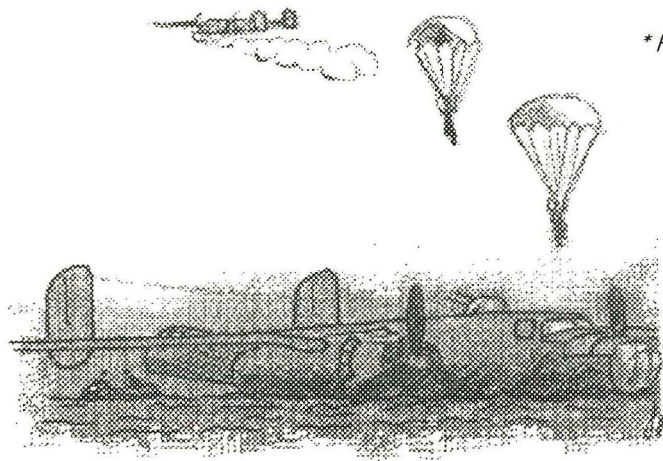
Maj JA Hilger - 1P
 1 Ten JA Sims - 2P
 1 Ten JH Macia - Nav/Bomb
 1 S J Eiermann - Eng
 1 S EV Bain -

B-25-40-2267 (AM)

1 Ten DG Smith - 1P
 1 Ten GP Williams - 2P
 2 Ten HA Sessler - Nav/Bomb
 3S EJ Saylor - Eng
 1 Ten Med TR White - Art

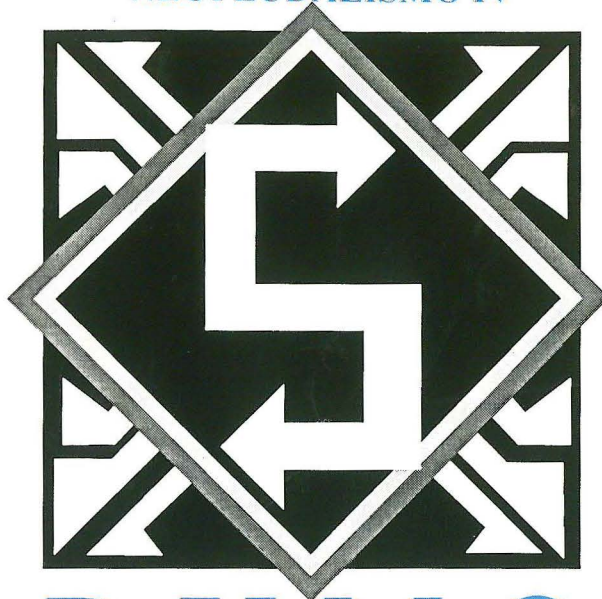
* Faleceu ao saltar (para-quedas não abriu)

** Gravemente feridos no acidente.



Os agradecimentos da Revista Aeronáutica a Jackson Flores Junior e Januário Sawczuck

NEOFEUDALISMO IV



RUMO À VERDADE

Newton de Góes Orsini de Castro*



Muitos crêem que viver é atender somente aos seus interesses pessoais, sem sequer procurar identificar as consequências na Sociedade. São

condicionamentos lamentáveis. Deveriam considerar que vivem em coletividade. Até então, a maioria tem sido recompensada por esta atitude. Hoje, podemos identificar sofrimentos advindos deste tipo de comportamento. Deveríamos conhecer profundamente a história dos Estados Unidos da América, da ex-União Soviética, da China, da Noruega, da Dinamarca, da Suécia, da Suíça, do Japão e da Alemanha. Assim, aumentaríamos o nosso discernimento e poderíamos, com realismo, integrar a realidade nacional ao contexto internacional, permitindo-nos adotar posicionamentos mais convenientes. Não me refiro a estudos didáticos, mas ao conhecimento das causas e das consequências reais de como agiu e está agindo a humanidade. Com a desestruturação do bloco socialista

estamos vivendo uma nova realidade. Creio que toda linguagem política até hoje usada deveria ser substituída por outra mais apropriada a atual conjuntura. O vocabulário ideológico é instrumento fundamental para a manutenção e preservação de Sistemas: esquerda, direita, capitalismo, comunismo, estatismo, liberalismo etc, o qual acaba por nos manter prisioneiros do passado.

Vamos usar uma fraseologia que não tenha sido estabelecida pela tentativa de transformar Sistemas por intermédio do raciocínio dualista, isto é, por oposição. As oposições legitimam os Sistemas e deles são partes integrantes. Pensar dicotomicamente reduz nossos julgamentos. É próprio dos homens com pouco discernimento e sem criatividade, bem como, dos radicais e fanáticos que estarão sempre impedidos de percorrer outros caminhos e condicionados a não poderem substituir critérios, métodos e normas, bem como incapacitados de adotar Sistemas exigidos pela realidade.

Creio que chegou o momento de

lutarmos por todos, a fim de que possamos viver em sociedade. A não ser que, com total indiferença pelo nosso lar (pátria), tenhamos condições de nos manter individualistas, com segurança. E os nossos filhos e netos? No artigo "O Circo dos Pobres", de Armando Sérgio Frazão, publicado no jornal "O Globo", em 2 de julho deste ano, fica extremamente claro que, indiscutivelmente, os povos de todas as nações, principalmente os subdesenvolvidos, sofrerão muito, em consequência da sistemática financeira e econômica imposta a este mundo globalizado pela pequena elite que tudo controla dos grandes centros do Poder. A pobreza e as suas consequências tornarão insuportável a vida em sociedade. Temos que lutar pelo nosso lar. Trata-se de um país subdesenvolvido com cento e trinta milhões de desprezados. Muitos assaltam, matam, traficam e seqüestram. Vi várias vezes pessoas de bom nível social, cultural e econômico chorando ao se verem libertados do cativeiro criminoso. O que estamos esperando? Guerra civil? Entre outros interesses, como o da indústria bélica

internacional, esse possível conflito facilitar, sobremaneira, o controle das riquezas ou a ocupação do território da Amazônia por forças que, assim, estiverem interessadas.

Sem conotação de qualquer natureza ideológica, para iniciarmos a construção de um país mais justo e estável, devemos estabelecer relações sociais fundamentadas em premissas **humanas**. Assim encontraremos um verdadeiro ponto de partida. Por exemplo:

— Quem trabalha tem que ter vida digna, o que significa ter casa com saneamento básico, alimentação, educação, profissionalização, assistência médica e lazer. Os empregados deverão ser tratados como membros participantes da atividade empresarial. Se a empresa estiver em dificuldade deverá buscar equilíbrio, racionalizando os demais e múltiplos elementos que influem no seu desempenho, e não utilizar, para tal fim, o emprego de um chefe de família. A atividade empresarial não pode ter por objetivo somente o enriquecimento desmedido, mas fundamental e legalmente, também destinação social. O lucro tem que ser condicionado ao equilíbrio sócio-político-econômico da nação;

— Promulgação de lei que permita, sumariamente, proporcionar cassação do mandato de vereador, deputado, senador e presidente da República que não cumprir o programa apresentado antes de ser eleito;

— Aprovação de lei que permita a qualquer cidadão ou instituição requerer sumariamente cassação de mandato daqueles que se caracterizarem como sociopatas, ou seja, dirigentes e legisladores que por ação ou omissão venham permitir ocorrência de fatos anti-sociais, como por exemplo, crianças abandonadas nas ruas, falta de segurança, de hospitais e de escolas. Em consequência, criação de Tribunais que julguem os sociopatas, cujos ministros seriam eleitos pelo voto popular, sendo proibida a propaganda eleitoral. O povo só tomaria conhecimento dos seus currículos publicados pelos Tribunais Eleitorais. Concorreriam advogados (50%) e cidadãos de grande saber e vida ilibada,

desvinculados de agremiações partidárias. Teriam oito anos de mandato, podendo ser reeleitos. Seriam muito bem remunerados.

Todos falam em democracia e em manutenção da democracia. O que vemos? Irresponsabilidade, corrupção, desmandos de todas as ordens, desrespeito a tudo, criminalidade, desemprego, fome e uma elite cada vez mais rica.

Caro Leitor, parece-me ser conveniente, na presente conjuntura, que não aceitemos discussões que estabeleçam fatalmente a ditadura, se não aceitarmos a democracia irresponsável em que vivemos. Pelo contrário, não chegaremos à ditadura se não aceitarmos procedimentos que descaracterizam a dignidade e a responsabilidade. Temos que propor imediatamente um diálogo que nos leve a **institucionalizar um novo ordenamento jurídico que impeça ou iniba, significativamente, comportamentos irresponsáveis**.

Se alguém desejar discutir sobre ideologia não lhe dê atenção. Não é hora. Temos que insistir nessa limitação, para que tenhamos, inicialmente, como ponto de partida, instrumentos legais e objetivos, a fim de que este país comece a conquistar melhores dias. Não há dúvida de que desejamos que seja mantida a República Federativa do Brasil “formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constituindo-se em Estado Democrático de Direito, tendo como fundamentos a soberania, a cidadania, dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa e do pluralismo político”. Aí está a base da nossa Constituição. Podemos verificar que a democracia que querem que seja conservada não é a que consta na nossa Carta Magna. O que devemos então preservar?

O conceito de capitalismo distorcido e os desmandos acobertados pela alegação de que devemos preservar a democracia quando caracterizados crimes contra a sociedade e os costumes que escandalizam a opinião pública, sem lei pertinente punitiva e organização judiciária competente, bem como, sem vontade política digna, estão le-

vando o país a total desorganização. Os apátridas, os corruptos, os irresponsáveis e os aproveitadores, cientes dessa situação, agem audaciosamente de forma a enriquecerem e viverem em privilégio. Torna-se necessário a sociedade civil contrapor-se a este estado caótico, com a certeza de que os militares são cidadãos brasileiros preocupados com o destino da nação e que ajudarão significativamente a colocarmos um paradeiro nessa marcha célere para o conflito fratricida. Unam-se homens de bem. Essa ação tem que ser iniciada e dinamizada pelos civis não mancomunados com a traição e com a corrupção. Os militares atenderão com lealdade a essa convocação. Acusame, falam em sonho. Com humildade, não discuto: balanço a cabeça, como que concordando. Todavia, penso: a que ponto chegamos, falar ou escrever, sugerindo procedimentos simples, naturais, justos e que conduziram a uma vida em sociedade mais segura e solidária, tornou-se procedimento quimérico e sem sentido. Rogo àqueles que querem segurança e que são capazes de meditar, indagando porque as doutrinas e o ordenamento jurídico que alicerçam nossa sociedade não impedem a sistematização da corrupção, dos desmandos, da injustiça social, da segregação e do desprezo pela vida humana, que imponham o que é autêntico, o que poderá ser o início da conquista de uma vida melhor. Não há necessidade de ser sociólogo ou cientista político. Basta considerar, ter, como ponto de partida, o que é normal e o que faz o homem se sentir seguro e prestigiado. Assim, todos serão filósofos, sociólogos, cientistas políticos, economistas e, principalmente, seres humanos inteligentes, equilibrados e honestos. Quanto mais pobreza, mais insegurança para todos nós. Eu tenho medo de sair da minha casa. E, mais ainda, do amanhã. Os Sistemas vigentes estão estruturados na mentira institucionalizada. Todos têm qualidades e algum poder para reagir.

* O autor é Cel Av RR

Introdução

O espaço de que comumente se dispõe para as apresentações de trabalhos, por nímia gentileza publicados em nossas revistas, não diremos que por insuficiência prejudique a defesa da tese, sempre, porém, porque limite a dissertação, obriga-nos a ter presente a idéia de síntese, a qual, como é reconhecidamente sabido, ocupa muito tempo e trabalho para sua realização.

Assim buscaremos não nos perder — o que é muito corrente — em divagações pela história do significado das palavras e de sua evolução de sentido, determinada esta pela própria evolução dos conceitos que encerram.

Exemplificando, diríamos que a “guerra” continua a ser em sua essência o mesmo fenômeno de ordem subjetiva (intenção) e de ordem objetiva (ação), desde os primevos tempos aos dias de hoje.

O vocábulo evoluiu não, porém, por ele mesmo, mas, sim, porque com o perspassar dos tempos evoluiu a própria guerra.

De outra parte, devemos dar mais apreço ao fenômeno em si do que ao vocábulo que o expresse, uma vez que buscamos sua explicação e mesmo suas origens e evolução, para melhor distinguir o próprio fenômeno e não o vocábulo cujo conhecimento é o domínio da semântica.

Igualmente não vimos nenhuma necessidade de novas definições para explicar sintética e precisamente um fenômeno, mas sim a necessidade de senti-lo em toda a sua grandeza e perfeita compreensão.

Eis porque não desprezamos os grandes artistas, estudiosos, pensadores e filósofos do passado, apenas porque outros mais novos os hajam sucedido, dotados de uma experiência

que deles proveio e assistidos hodiernamente de uma técnica, cultura e conhecimentos mais avançados e estruturados.

Isso, para terminar dizendo que não conhecemos nenhuma definição de guerra que se avante à de “CLAUSEWITZ”:

“A guerra é a imposição de um objetivo político por meio da força e a sua conservação posterior por outros meios.”

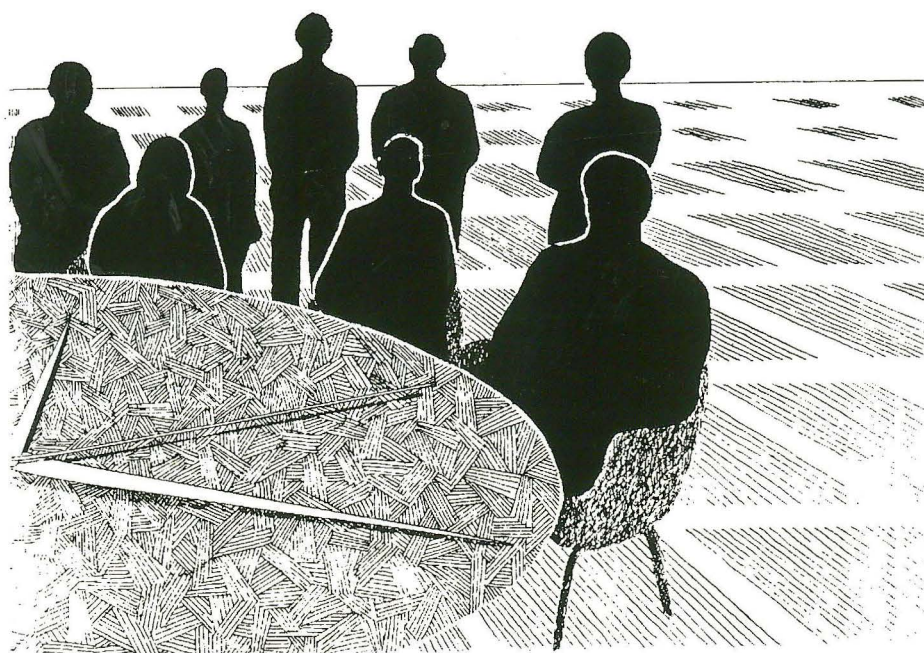
Analogamente, não há muito porque nos preocupar com a diferenciação, mesmo de conceitos fundamentais, como os de LUDENDORFF, que, um século depois de CLAUSEWITZ, enuncia ao revés deste e apresenta não mais a “guerra como instrumento de política”, mas sim a “política como instrumento de guerra”. Preferimos chegar a essas conclusões “a posteriori”.

São essas divagações, a nosso ver,

POLÍTICA E ESTRATÉGIA

Revista Nº1 - Nov/Dez 1958

Brig do Ar Gabriel Grüm Moss



O presente artigo faz parte de um conjunto de matérias selecionadas pela REVISTA AERONÁUTICA para republicações eventuais.

Trata-se de matérias que refletem o pensamento vigente no seio da Força Aérea, na época de sua publicação, e que acreditamos poder servir de embasamento no campo político, doutrinário e na estratégia de condução das nossas organizações, trazendo, desta forma, maiores possibilidades de sucesso no desempenho atual destas unidades.

Nelas, a nova geração de oficiais da FAB, através do conhecimento do pensamento de antigos chefes, poderá formular as suas próprias teorias, dentro da doutrina atual, participando como um elo ativo, na corrente cultural que encadeia a nossa história.

“A Redação”

mero devaneio, tão importantes do ponto de vista de pesquisa, arte ou ciência, quanto o seriam as indagações de quem primeiro nasceu: “se a galinha ou o ovo”.

Como o grande matemático POINCARÉ, diríamos: “Se o fenômeno é de tal ordem subjetivo e complexo, dividamo-lo menos em si e mais através de seus reflexos”.

E tudo isso vai dito como introdução ao nosso trabalho, com o mais reverente respeito, o que necessariamente exclui qualquer sentimento menos elevado em referência aos estudiosos da semântica, da arte e da guerra, ou mesmo aos responsáveis pelo concerto da estratégia, ou da política de uma nação ou bloco de nações.

DISSERTAÇÃO

a) Filosofia da Guerra

É fora de qualquer dúvida, é fato sem contestação que, enquanto os homens não aprenderem a viver em paz, em sociedades organizadas, filosofia que tem expressado o seu comportamento até hoje, o espectro da guerra, com todos os seus horrores, será uma dominante em seus espíritos.

Considerado o conflito como inerente ao homem, de acordo com os ensinamentos da psicologia individual e coletiva, parece que, a despeito dos esforços de grandes estadistas e diplomatas, a guerra continua a ser, como no passado, um denominador comum e de caráter fundamental a alicerçar a vida dos povos contemporâneos.

De outro ângulo, verificamos que, no presente como no passado, ainda não houve um estudioso, pensador ou filósofo que, definindo ou conceituando a guerra, tenha conseguido expressar esse ato de violência, luta entre vontades antagonicas, imposição de um objetivo pela força das armas, divorciando-o da “política”.

Mas, se a guerra não sendo, como não é, um ato de “DEUS”, mas sim um comportamento dos homens na consecução de uma vontade contra outra que se lhe opõe, não estará uma nação nesses extremos em condições de guerrear, se na anteguerra não houver para

ela se preparado.

b) Políticas - Guerra e Paz

Teremos, então, dentro desta lógica de raciocínio, que considerar a existência de duas políticas, uma de tempos de paz e outra de tempos de guerra?...

De fato, assim parece ocorrer àqueles povos que têm como filosofia de vida e a dignificá-la a liberdade em sua mais alta expressão:

“O respeito à dignidade humana.”

A filosofia dos demais será o “desrespeito ou a própria guerra” imposta àqueles que a aceitam ou a fazem em defesa de nobilíssimos ideais e para quem a guerra é apenas uma interrupção forçada de suas filosofias de vida.

c) Ideologias antagonicas

Cumprido, todavia, salientar que aos povos amantes da paz e da liberdade, sempre ameaçados por ideologias antagonicas, se impõe uma política de paz é verdade, mas essa deve afinar-se perfeitamente a outra, para que, em se tornando o conflito irremediável, possam eles passar de um estado a outro, sem prejuízo de sua segurança. Outrossim, não se depreenda que as ações dos que adotam as duas políticas — paz e guerra — os iniba de tomar a iniciativa ou mesmo a ofensiva, tendo em vista a sua segurança, o que naturalmente corresponderia a um suicídio. Contudo é forçoso reconhecer que um tal comportamento traz necessariamente em si, por força doutrinária e filosófica, um caráter eminentemente defensivo.

d) Estratégia

1) Origem da estratégia — Estratégia militar (Considerações e conceituação)

A guerra é o mais antigo dos fenômenos sociais conhecidos, trazendo em si característica de “antagonismo”. Sem antagonismo ou antagonismos, não há guerra.

Não se conclua, tão pouco, que a solução dos antagonismos seja irremissivelmente a guerra.

Essas simples considerações conduzem-nos a seguinte conceituação: “a guerra é a solução pelas armas, na derimência de conflitos gerados por an-

tagonismos que não puderam ser solucionados por meios pacíficos”.

Por outras palavras (CLAUSEWITZ): “A guerra é a imposição pela força de um objetivo político e a sua manutenção posterior por outros meios”.

Com o desenvolvimento das civilizações, foram paralelamente se desenvolvendo a técnica e a ciência e com elas as táticas de guerra.

De um empirismo inicial puro e simples, foi a tática a pouco e pouco se tornando mais complexa, cedendo passo a concepções e especulações de maior vulto, dando lugar ao nascimento da estratégia.

Por sua vez, a estratégia desenvolveu-se por tal forma que muito do que se dizia estratégia no passado, hoje merece a conceituação de simples manobras táticas.

Em sua original conceituação, é, pois, a “estratégia” a arte de conceber e conduzir a guerra (no atendimento de objetivos colimados por uma política). A “tática”, conseqüentemente, é apenas a arte no emprego dos meios dispostos pela estratégia.

Velha como a própria “história”, a guerra deu origem à primeira das estratégias conhecidas, ou seja, a estratégia “militar”.

Daí decorre a afirmação do Gen JUAREZ TÁVORA, quando diz que “a estratégia militar cedeu as demais estratégias os seus fundamentos”. Ou por outras palavras, dir-se-ia que as estratégias outras se originaram da estratégia militar.

2) Estratégias particulares — Estratégia geral (Campos da estratégia)

Do momento em que se considere o “antagonismo” como condição essencial e indispensável para a existência da estratégia, era natural que outras estratégias surgissem, neste mundo de antagonismos. Onde quer que se os conceba, nos mais variados campos das atividades humanas, estarão presentes os antagonismos e conseqüentemente as correspondentes estratégias, buscando superá-los. Assim como os conflitos são inerentes ao homem em si, os antagonismos presidem as suas relações em sociedade.

Onde quer que se manifestem os antagonismos; e seja ainda no campo

interno ou internacional, aí estarão atuando as estratégias correspondentes.

Da conjugação ou inteiração daquelas diferentes estratégias particulares, chega-se, pela lógica do raciocínio, à concepção clara da existência de uma estratégia abarcando-as todas: a estratégia geral" ou "estratégia nacional".

3) Estratégia nacional ou geral

O mesmo raciocínio lógico conduz-nos, facilmente, à concepção da estratégia nacional, como sendo a inteiração resultante da composição das diferentes estratégias (estratégias particulares), na consecução dos objetivos nacionais, sejam eles de natureza interna ou internacional. Decorrentemente, temos já então admitido a real ou possível existência de uma estratégia de paz e de uma estratégia de guerra.

Como suprema aspiração nacional, ou seja a satisfação dos objetivos nacionais e de sua segurança interna e externa, teremos que concluir que para a estratégia militar convergem todas as estratégias particulares.

4) Política e estratégia nacionais

Recordando LUDENDORFF, relacionando os três elementos — GUERRA, POLÍTICA E ESTRATÉGIA — resta-nos confirmar o que já foi dito anteriormente, que "a estratégia é a diretriz da política na condução da guerra". Ou por outras palavras: "política instrumento da guerra e estratégia instrumento da política".

5) Vulnerabilidade da política e da estratégia

Da simples consideração, importando na aceitação de uma política de paz e de uma política de guerra e das correspondentes estratégias, compreende-se, desde logo e perfeitamente, que em grau maior ou menor, aí reside uma linha, diga-se, de vulnerabilidade.

De uma tal compreensão inofismável resulta a necessidade imperiosa e vital de fazer-se plasmar a política nacional por tal forma que se faça possível a passagem de um estado a outro (da paz para a guerra) com o mínimo de risco, ou seja, de vulnerabilidade.

Esse simples pensamento é assaz suficiente para que se compreenda a importância imensurável da escola Superior de Guerra., a qual com esforço,

zêlo e dedicação, reunindo civis e militares de elevada categoria, está como que a recordar-lhes, continuamente, a conceituação do eminente estadista CLEMENCEAU, ao dizer:

"A guerra é assunto por demais complicado para estar apenas a cargo de generais..."

e) Política, instrumento de guerra

"In extremis", confunde-se a política com a estratégia, mesmo porque assemam nos mesmos princípios e fundamentos. Nesta altura, a estratégia tem apenas uma condicionante — o Poder. A "política", porém, poderá nem mesmo aí deter-se. Dessa afirmativa ou do momento em que se aceite, tere-se-á como resultado a plena enunciação de LEDENDORFF: "a política como instrumento de guerra". E conseqüentemente, teremos a "estratégia" como a "diretriz de uma política na condução da guerra".

Não tivemos no presente estudo nenhuma preocupação com os diferentes tipos de estratégia ou com as estratégias particulares, porque o nosso interesse foi realmente a "estratégia geral" e suas relações com a "política nacional", como acabamos de expor.

CONCLUSÃO

A título de conclusão, vamos aqui recordar uma passagem ocorrida na guerra de 1914-1918.

Pesava aos ombros do Marechal FOCH a imensa responsabilidade de jogar, em solo de sua própria pátria, em solo francês, as batalhas que decidiriam a I Guerra Mundial.

FOCH, antes que os bons fados lhe anunciassem os prenúncios da vitória, muito pelo contrário, chegou a entrever o espectro da derrota que se fazia iminente. teria sido naqueles angustiosos momentos, quando todo o seu ser, em sua inteligência, valor e patriotismo, vibrava intensamente, quando ele constatou, em sua plenitude, quanto errara a França, deixando adormecer a consciência nacional.

Clamando FOCH, como clamara, por que a França construísse uma tática e uma estratégia nacionais, reclamando assim a existência de uma "política"

que pudesse servir de base à grande estratégia, linha-mestra e diretriz, na conduta da guerra, viu-se o grande soldado às portas de uma derrota para que não concorrera, acabando por se lhe entregar os destinos da pátria e de seus aliados.

Seguindo uma estrita política defensiva às portas da guerra, permitiu a França, ou o seu governo, que se divorciassem "Exército e Povo"; impossível se tornara a "mobilização" e menos ainda a da "Consciência Nacional", como mais remota a possibilidade de uma "Estratégia", em tempo ainda oportuno. Só o milagre, e ele se deu, poderia salvar a França.

Qualquer nação, que se arrogue o direito a uma soberania, terá que construir, desde os tempos de paz, a sua estratégia, terá que mobilizar os seus recursos e desenvolver o potencial nacional e terá, finalmente, que seguir uma linha política que, alicerçando a "estratégia", lhe permita, sem comprometimento de sua segurança e sem prevaricar em sua doutrina e ideologia, passar da política de paz à política de guerra. Sem a mobilização dos recursos, à mercê do Potencial Nacional e sem a mobilização da Consciência Nacional, um tal evento será impossível:

"FORTALECER-SE É ENFRAQUECER O ADVERSÁRIO. É, PORTANTO, O CAMINHO DA PAZ, NO CONCEITO DEMOCRÁTICO."

"SI VIS PACEM, PARA BELUM." (Procurando a paz, todos se preparam para a guerra).

Nota Sobre o Autor:

Foi Ministro da Aeronáutica, no Governo Jânio Quadros, quando ainda Brig-do-Ar, no ano de 1961. Durante sua vida militar exerceu inúmeros cargos junto à Casa Militar da Presidência da República, foi Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, Cmt da Base Aérea de Sta. Cruz, Adido Aeronáutico junto à Embaixada brasileira em Santiago do Chile, Cmt do COMTA, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica e inúmeras outras.

Faleceu, no Rio de Janeiro, aos 85 anos de idade, no dia 13 de julho de 1989, reformado como Ministro do Superior Tribunal Militar.



Anunciando a chegada do novo membro da Família mais Popular da Aviação Comercial.

É o Boeing 737-700, um novo avião com uma linhagem impressionante. Até hoje, mais de 3000 aviões Boeing 737 já foram encomendados por 159 companhias aéreas. De longe, ele é o jato mais popular na história da aviação comercial. E com boas razões. O 737 tem o melhor índice de confiabilidade na indústria e as versões mais novas têm um índice ainda superior à média da frota operando hoje. Voando algumas das rotas mais exigentes no mundo, os 737 praticamente operam em qualquer aeroporto e fazem todo tipo de operações. O 737 pode ser adaptado a cada situação de mercado pelas companhias aéreas, já que oferecemos versões que acomodam entre 100 e 174 passageiros. Com o nosso novo 737-700, a família dá um passo importante à frente. Nós o projetamos exatamente da maneira que os nossos clientes querem. É um jato simples, confiável e fácil de operar e manter. Ele tem tripulação, estrutura, instrumentos aviônicos, sistemas e peças sobresalentes já comuns em outras versões. Além disso, o 737-700 oferece maior performance, motores mais silenciosos e maiores oportunidades de mercado para os nossos clientes. É um novo 737 que tem todos os méritos da família.



BOEING



48 Club de Aeronáutica anos



Todo mês de agosto, para o Associado do Clube de Aeronáutica e seus familiares, é um mês de alegria e satisfação. Este ano, não foi diferente. O nosso Clube, fundado em 2 de agosto de 1947, completou 48 anos. No seu período de existência, tem procurado primar pela sua posição de porta voz da oficialidade da Força Aérea Brasileira, além de prover os meios necessários ao lazer e à confraternização de seus associados.

Diretores do Banco Real, do Clube de Aeronáutica e convidados, no coquetel de assinatura do convênio.



Momento em que o Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj Brig Octávio de Araújo assina o convênio "Cartão Afinidade" na presença do Dr. Ricardo Gribel, Diretor Geral do Banco Real e do Maj Brig Nebar Guilhem Batoré, Diretor de Intendência da Aeronáutica.

"CARTÃO AFINIDADE"

A Semana de Aniversário teve início dia 23 de julho, com o coquetel de lançamento do "Cartão de Afinidade para o Clube de Aeronáutica", através de convênio firmado com o Banco Real S.A.

A solenidade contou com a presença dos membros da Diretoria do Clube de Aeronáutica, da Diretoria daquela Instituição Bancária, de autoridades e convidados especiais.

O convênio firmado, naquela ocasião, facilitará, além de um sem número de vantagens para os signatários do cartão, apoio financeiro para projetos sócio-culturais do Clube.



DOMINGO DE ANIVERSÁRIO NA SEDE CAMPESTRE

Presente às festividades do 48º Aniversário do Clube de Aeronáutica, a Sede Campestre iniciou o domingo, 31 de julho, engalanado.

Tivemos, na abertura do dia, o hasteamento da Bandeira Nacional e do Clube de Aeronáutica, pelo vice-presidente, superintendente da Sede Campestre e Diretores, tudo ao som do hino nacional executado pela Banda da UNIFA que, após, continuou brindando os presentes com variados números musicais.

Na sequência teve lugar a abertura do Torneio de Tênis, o jogo de futebol-mirim, o Torneio de Karatê e inúmeras outras atividades paralelas.

Durante todo o dia, vôos de ultraleves, vôos acrobáticos e demonstrações, agitaram o domingo de aniversário.

ESPETÁCULO "LITERO-MUSICAL"

No dia 2 de agosto, a nossa Sede Social foi palco de uma belíssima tarde-noite cultural com eventos variados.

A programação teve início às 18:00 horas e prolongou-se até às 22:00 horas, deixando no ar uma atmosfera de simpatia e descontração, evidenciada na alegria de todos os presentes pelos agradáveis momentos desfrutados.

Na abertura do programa, tivemos a apresentação da poetisa e declamadora Lúcia Regina — Pres. da Casa de Poesia — que deliciou a platéia, com graça e simpatia, transferindo aos presentes um toque sutil de romance e humor, presentes nos trechos de Vinícius de Moraes, Leôn Eliachar, Stanilaw Ponte Preta e na malícia discre-



Participantes do Torneio de Karatê. Na foto ao lado, o Brig Valle, nosso Vice-Presidente, tendo a sua direita o Sr. Shigheme Kohara — Presidente da Federação de Karatê do Rio de Janeiro —, e o Brig Edison — Superintendente da Sede Campestre; à esquerda, o Prof. Dilson e Cel Cabral, Diretor do CAer.



Acompanhados ao piano pelo Cel Ubiurajara, Jurema Fontoura e Athayde Neves arrancaram efusivos aplausos da assistência.

ta de alguns autores da atualidade.

Para os amantes da música erudita foram dedicados momentos de devaneio pela apresentação dos cantores líricos Athayde Neves/tenor e Jurema Fontoura/mezzo soprano, que deliciaram a platéia

com números do repertório internacional e do cancionário brasileiro.

Acompanhados ao piano pelo Cel Ubiurajara Carvalho da Cruz, um dos artistas da Força Aérea, os cantores não se fizeram de rogados aos pedidos de



A poetisa Lúcia Regina derramando toda sua simpatia sobre a seleta platéia, encantada com os trechos apresentados.

"bis" e encerraram a apresentação com um bellissimo número, em "duo", da famosa Ave Maria no Morro, de Vicente Paiva e Jaime Redondo.

Após um pequeno intervalo, sobreveio a parte final da programação que reuniu figurantes da banda da Universidade da Força Aérea — UNIFA — ampliada para a forma sinfônica, com a participação de integrantes das Bases Aéreas do Galeão e Sta. Cruz, que proporcionaram momentos de alegria contagiantes na execução de belíssimos números musicais.

O encerramento, com roupagem de "Grand-Finale", apresentou o pianista Cel Ubirajara, solista, sendo acompanhado pela Sinfônica, executando o bellissimo concerto de "Grieg" para piano e orquestra, Op.16, efusivamente aplaudidos.

Em todas as fases do programa, contamos com a colaboração das apresentadoras Lucelene Ferreira, Carla Lima e Daura Ramos Rocha.

Após o espetáculo litero-musical, no mesmo dia 2 de agosto, os presentes puderam visitar o Espaço Cultural, onde se encontrava montada a "Exposição de Aniversário do Clube de Aeronáutica", com lindas pinturas, em telas, de autores diversos.



Aplaudida de pé, a banda mista da UNIFA, sob forma sinfônica, agradou em cheio a assistência, que não se fez de rogada aos pedidos de "bis".



Visão de alguns trabalhos em exposição no Espaço Cultural do Clube de Aeronáutica, por ocasião do Salão de Pinturas da Semana de Aniversário.

COQUETEL DE ANIVERSÁRIO

O Presidente do Clube de Aeronáutica e demais membros da Diretoria, receberam os cumprimentos dos Presidentes dos Clubes do Rio de Janeiro, da Imprensa e de ilustres convidados, dia 3 de agosto, no Salão Marechal-do-Ar Ignácio Lóyola Daher, onde foi realizado um coquetel alusivo ao evento.

Durante o coquetel, pudemos observar o ambiente de cortesia e camaradagem que reinava no local, ficando a Diretoria do Clube de Aeronáutica profundamente agradecida pelas congratulações recebidas, o que vem a demonstrar o afeto e a consideração de que é merecedora, no seio dos demais Clubes Militares e da Sociedade Civil, como um todo.



O nosso Vice-Presidente, Maj Brig Valle, em companhia do Diretor do INCAER, Ten Brig Octávio Júlio Moreira Lima e do Maj Brig Carvalho Neto, durante o coquetel.



BAILE DE ANIVERSÁRIO

Como ponto alto das comemorações do 48º Aniversário do Clube de Aeronáutica, teve lugar no Salão Principal de sua Sede Social, o tradicional Baile de Aniversário.

Pelo Salão, bastante concorrido, estiveram presentes autoridades civis e militares, dentro de um perfeito am-



Durante o Baile de Aniversário, o nosso Presidente se confraterniza com os presentes. Na foto, com o Ten Brig Murillo Santos e o nosso Assessor Jurídico Cel Oduvaldo Lacerda.



Visão geral do Salão principal da Sede Social, durante o Baile de Aniversário, onde podemos constatar a animação e a numerosa frequência de associados ao evento.



A Orquestra Tupy, que animou o baile até altas horas da noite, foi uma das responsáveis pela alegria e descontração do ambiente festivo.

biente de cortesia e confraternização, aonde a palavra de ordem era descontração.

O baile, animado pela harmoniosa Orquestra Tupy, prolongou-se até altas horas da noite.

O Clube de Aeronáutica, na pessoa de seu Presidente, de seus Diretores e representando o seu Quadro Social, formula, através da REVISTA AERONÁUTICA, o seu mais profundo reconhecimento a todos que, de forma direta ou indireta, contribuíram para o sucesso dos eventos comemorativos de sua semana de aniversário.

Esperamos que, em breve, possamos novamente contar com o prestígio de suas presenças engalanando as nossas atividades.

*Prestigiem o
seu Clube,
afinal, ele
lhes pertence.*

Armadura Aérea

O "Shielding System", desenvolvido pela "Sogermasocsa", para aeronaves C-130 e C-160, tem a finalidade de proteger as tripulações, passageiros e partes vitais dos transportes militares, do fogo de pequenas armas e das armas de Infantaria.

Disponíveis em forma de *kits* removíveis, facilita o acesso ao *cockpit* e a evacuação da aeronave em caso de emergência. Proteção similar está sendo desenvolvida para todos os tipos de helicópteros em operação.

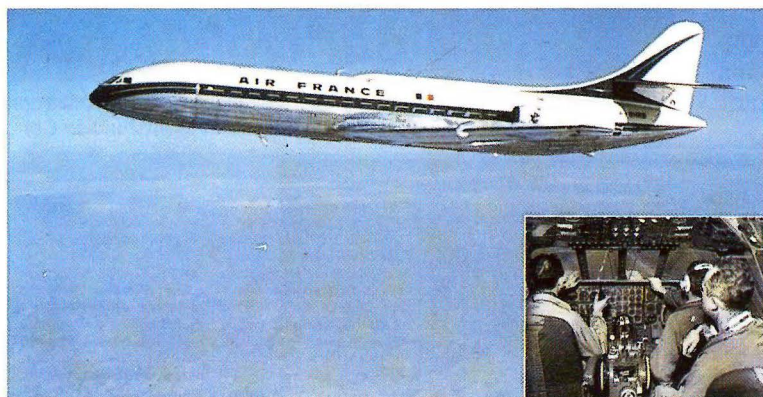


35 anos após, 55 ainda em voo

O elegante "Caravelle", 35 anos depois de entrar em serviço, na primavera de 1959 — o primeiro com a bandeira da "Air France" e a seguir da "SAS" — 55 ainda continua em serviço, sendo que 39 em linhas regulares.

As 279 aeronaves entregues acumularam mais de 8 milhões de horas de voo e aproximadamente 7 milhões de pousos e de decolagens.

O ano de 1959 foi, também, marcado com um fato histórico na vida destas magníficas aeronaves: por problemas técnicos, o "Caravelle", batizado dias antes pela Sra. de Gaulle com o nome de "Lorraine", realizou, com todo sucesso, um voo planado de 265km, de Paris a Dijon.



Acesso mais fácil aos locais mais difíceis

A "Lenox Instrument Co" produziu, recentemente, um *borescope* flexível, em fibra ótica, desenhado especialmente para inspecionar as áreas de difícil acesso dos motores "Allison-250".

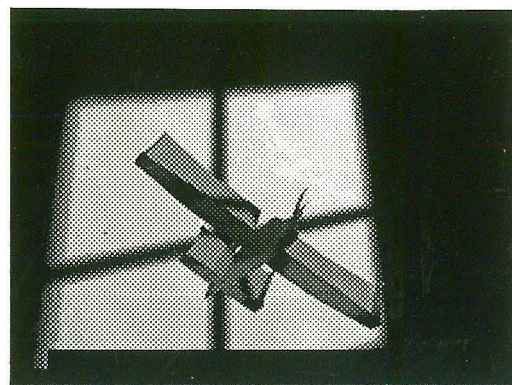
Os testes, de acordo com as normas da Marinha americana, aprovaram com sucesso o equipamento que foi testado sob as mais severas condições: submerso em combustíveis, água do mar, óleo sintético para motores e fluidos hidráulicos. O engenho foi, também, submetido a testes de altas e baixas pressões em diferentes altitudes e profundidades. A despeito de umidade, vibrações, areia, poeira e sujeição a fungos, o *borescope* permaneceu limpo e cristalino.

Sua produção comercial será de peças de haste rígida e flexível com um diâmetro de 7.5mm e comprimentos que variam de 30cm a 1m com sistema de extensores.



Swissair, 40 anos servindo o Brasil

A Swissair está comemorando 40 anos de atividades entre o Brasil e a Suíça, iniciadas no dia 28 de maio de 1954, quando chegou ao nosso País o primeiro voo comercial da empresa. A título de comparação, vale mencionar que a aeronave utilizada no histórico voo, um DC-6B, percorreu a seguinte rota, num total de mais de 30 horas de viagem: Zurique-Genève-Lisboa-Dakar-Recife-Rio de Janeiro-São Paulo. Hoje, seus ultra-modernos e confortáveis MD-11, dotados da mais avançada tecnologia, fazem o trajeto Zurique-São Paulo ou Zurique-Rio de Janeiro em pouco mais de 11 horas, com um serviço de bordo reconhecido mundialmente por seu alto padrão de qualidade e requinte.



a v i a ç ã o



O primeiro voo do Boeing 777

Às 11h45min do dia 2 de junho, em Everett, Washington, foi realizado, com grande sucesso, o primeiro voo de um dos maiores birreatores comercial do mundo, o extraordinário "Boeing 777".

O voo ocorreu 78 anos após o primeiro da grande família Boeing, o famoso hidroavião "B&W".

"O programa do 777 está se tornando de fundamental importância em nosso futuro e, hoje, foi um grande começo e uma grande alegria ver um produto inteiramente desenvolvido em conjunto com nossos clientes e fornecedores." Assim se expressou Frank Shrontz, *chairman* e chefe-executivo da Boeing no evento.



Esta seção, de existência eventual, aparecerá em sua Revista toda vez que houver necessidade de um contato mais direto com os nossos leitores.

No próximo número:



O maior
avião do
mundo

O "Spruce Goose", gigantesco octomotor de 200 toneladas, em madeira, sonho do visionário moderno e destemido "HOWARD HUGHES", marcou a primeira tentativa de aparecimento das gerações "JUMBO". Conheça suas origens, polêmicas e dados técnicos que envolveram a produção do "Navio Voador".

Assinatura

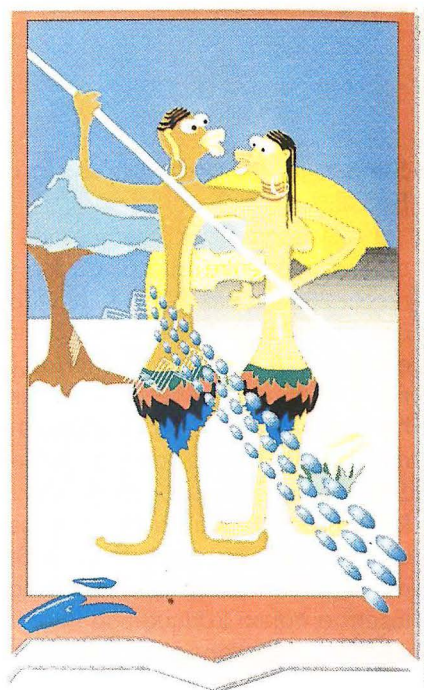
Em face das atuais perspectivas financeiras do País, o que de alguma forma nos possibilita algum tipo de planejamento, a Revista Aeronáutica resolveu assumir a reativação do Serviço de Assinaturas, pelo período de 6 meses. Faça contato conosco, via Postal ou Telefônica.

Nosso Jornal

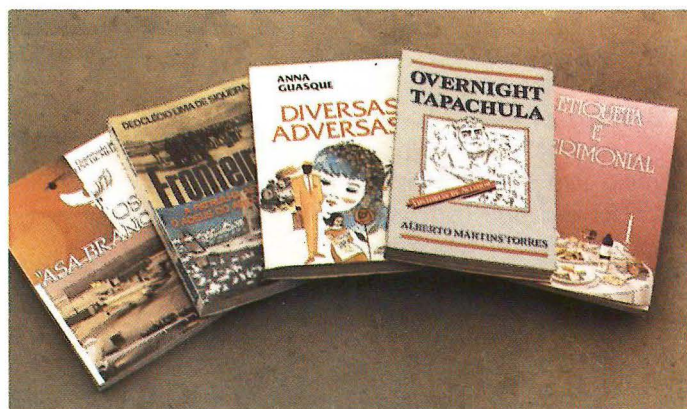
Materializando um sonho antigo — aumento na freqüência de comunicação do nosso Clube com os seus associados — estaremos lançando, no final de setembro, o primeiro número do "O Arauto", jornal bimestral do Clube de Aeronáutica, com notícias e informações de caráter geral.

Agradecimento

Temos recebido inúmeras cartas, telegramas e visitas de cumprimentos e estímulo à Revista Aeronáutica. Agradecemos o carinho dos companheiros, com o compromisso de continuar na busca do aperfeiçoamento.



bate
papo



Temos à disposição dos associados, para aquisição, diversos livros publicados pela Revista Aeronáutica Editora, assim como números atrasados da nossa Revista.

Alguns títulos disponíveis:

* **Asa Branca**

Organizado por: José Lins de Mello

* **Etiqueta e Cerimonial**

Organizado por: Aprígio E. de M. Azevedo

* **Overnight Tapachula**

Alberto Martins Torres.

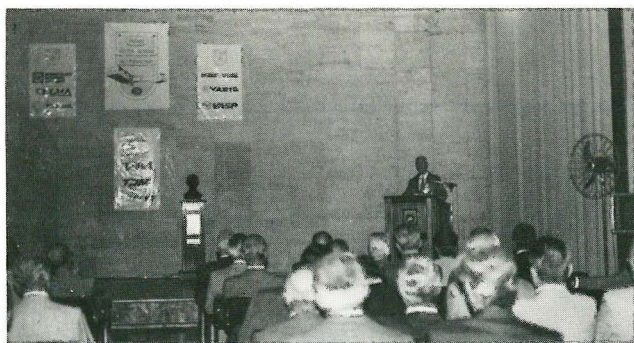
* **Diversas Adversas**

Anna Guasque

EPCAR - "Non multa sed multum"

Está em curso um forte movimento para criação da Associação dos Ex-Alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar - EPCAR — de Barbacena/MG. O movimento, além de congrega os seus ex-alunos, visa resgatar as atividades daquela modelar Instituição de Ensino da Aeronáutica.

A EPCAR, além de servir a Força Aérea, de forma exemplar, por mais de 40 anos, prestou serviços imensuráveis à sociedade brasileira, como um todo, formando cidadãos de forte caráter, excelente preparo intelectual e formação patriótica, hoje no desempenho de funções de elevada responsabilidade no cenário da vida civil brasileira.



Prêmio Santos-Dumont de Jornalismo 1994

Foi realizada dia 7 de junho, nas dependências do INCAER — Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica — a cerimônia de lançamento do PRÊMIO SANTOS-DUMONT de Jornalismo 1994.

Aos autores das matérias vencedoras (que poderão ser

fatos & gente

Museu Aeroespacial restaura mais um avião

No dia 29 de abril de 1994, um legendário T-6 sobrevoou o Campo dos Afonsos durante quinze minutos. Sua pintura era esverdeada, em virtude do cromato de zinco nele aplicado, antes de receber suas cores definitivas.

Estava sendo feito, naquele dia, o primeiro teste em um avião, adquirido pelo

CMte Aguiar que, quando lá chegou, em abril de 1992, era apenas uma fuselagem com asas, procedente do interior de São Paulo.

Com o incentivo do Museu Aeroespacial, a restauração dessa histórica aeronave, contou com experiência e a dedicação da equipe da Divisão de Operações, que resultou em uma verdadeira obra-de-arte, tal a habilidade apresentada no decorrer dos trabalhos. Com o passar do tempo, foi o avião sendo recuperado, ganhando forma, com o emprego de material e acessórios encontrados no Brasil ou adquiridos no exterior.

A valorosa equipe de mecânicos, tendo à frente o Sr Sildemar e o Mestre de Mecânicos, Sr. Hilário, pode ver com alegria e muito orgulho, o majestoso vôo da Garça inesquecível, que eles mesmos recuperaram.



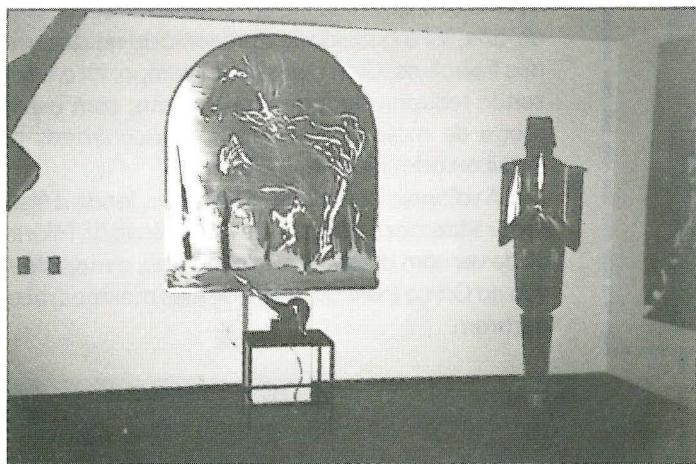
artigos, colunas e veículos sobre aviação) serão concedidas viagens aos Estados Unidos da América e Canadá, com todas as despesas pagas.

Presentes ao ato, representantes da Imprensa, de companhias aéreas, autoridades civis e militares e empresários do setor. (Na foto, um flagrante da cerimônia realizada no INCAER).

Jubileu de Ouro da Turma de Soldados de 43

O tempo passa, os cabelos encanecem mas as amizades forjadas no companheirismo sadio, desinteressado e leal jamais esmorecem, principalmente se o objetivo é comum: servir à Pátria com amor e patriotismo. Na foto a 3ª Turma a ingressar na Força Aérea — Campo dos Afonsos — para o serviço militar em 1943. 50 anos após (18 de novembro de 1993).

Entre os figurantes, de óculos está o Sr. Auro de Salles ex-soldado da FAB que, tendo sido agraciado com o Mérito Santos Dumont em 1967, não se conformou ao ver, este ano, em uma de nossas telenovelas, um personagem desempenhando papel demeritório, cometer um covarde assassinato portando, no peito, aquela comenda. Demonstrou sua revolta através da imprensa carioca.



ULTRABO

Estiveram em exposição, no ESPAÇO CULTURAL DO CLUBE DE AERONÁUTICA, na semana de 7 a 13 de julho, os trabalhos do artista Rubens Ultrabo.

As belíssimas peças de pintura em telas, esculturas em aço, impressionaram a todos os que lá estiveram prestigiando a mostra e que puderam, também, apreciar e adquirir jóias artesanais em aço moldado a frio — simples ou trançado com pedras semi-preciosas.

Clube dos Sub-Oficiais e Sargentos da Aeronáutica prestigia o Clube de Aeronáutica por ocasião do seu aniversário

O SO Ornelas, Presidente do Clube dos Sub-Oficiais e Sargentos, durante o coquetel de Aniversário do Clube, entrega uma lembrança ao nosso Presidente.



Você acha que as companhias internacionais têm o que aprender com a Petrobrás?

Cato



Elas acham que sim.

Em todo o mundo, a Petrobrás é quem possui a melhor tecnologia para procurar e tirar petróleo sob águas profundas.

É que a Petrobrás conseguiu os maiores índices de simplificação e padronização, obtendo técnicas que vão mais fundo e fazem isso com mais eficiência

e menores custos.

Basta dizer que 70 poços offshore entraram em produção no mundo inteiro ano passado e 35 são da Petrobrás (a companhia 2ª colocada tem 4).

E que este ano a Petrobrás começou a operar um poço a 1.027 metros (Bacia de Campos, RJ),

quebrando novamente o recorde mundial de profundidade que já lhe pertencia.

Por isso, o Consórcio British Petroleum/Statoil (Inglaterra e Noruega) assinou importante acordo com a Petrobrás.

Não se trata de uma joint venture financeira, tão

comum em petróleo, mas sim de uma parceria estratégica para transferência de tecnologia: nós ganhamos acesso a várias técnicas deles, eles ganham acesso ao nosso know-how em águas profundas.

E por isso, recentemente, a Shell assinou com a Petrobrás outro acordo equivalente.

Segundo a revista especializada britânica "Euroil" escreve em seu editorial de junho/94, "não se esconde que o objetivo (desse acordo) é obter reduções de custos (...) que possam servir como exemplo para quem opera no Mar do Norte".

Aliás, graças à sua liderança tecnológica, a Petrobrás também foi solicitada a integrar o Deep Star Programme, um conglomerado de grandes companhias que procuram produzir petróleo nas águas do Golfo do México.

E considerando tudo isso, a Offshore Technology Conference, que se realiza anualmente em Houston (EUA) e é o evento mais importante da indústria do petróleo, convidou a Petrobrás para apresentar lá, em 1995, o tema "Desenvolvimento da Tecnologia de Águas Profundas: Colaboração entre Companhias Internacionais".

Quando a Petrobrás, diz que é líder mundial em tecnologia, ela assina embaixo.

E as maiores autoridades e companhias de petróleo também.





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.