

Revista aeronáutica

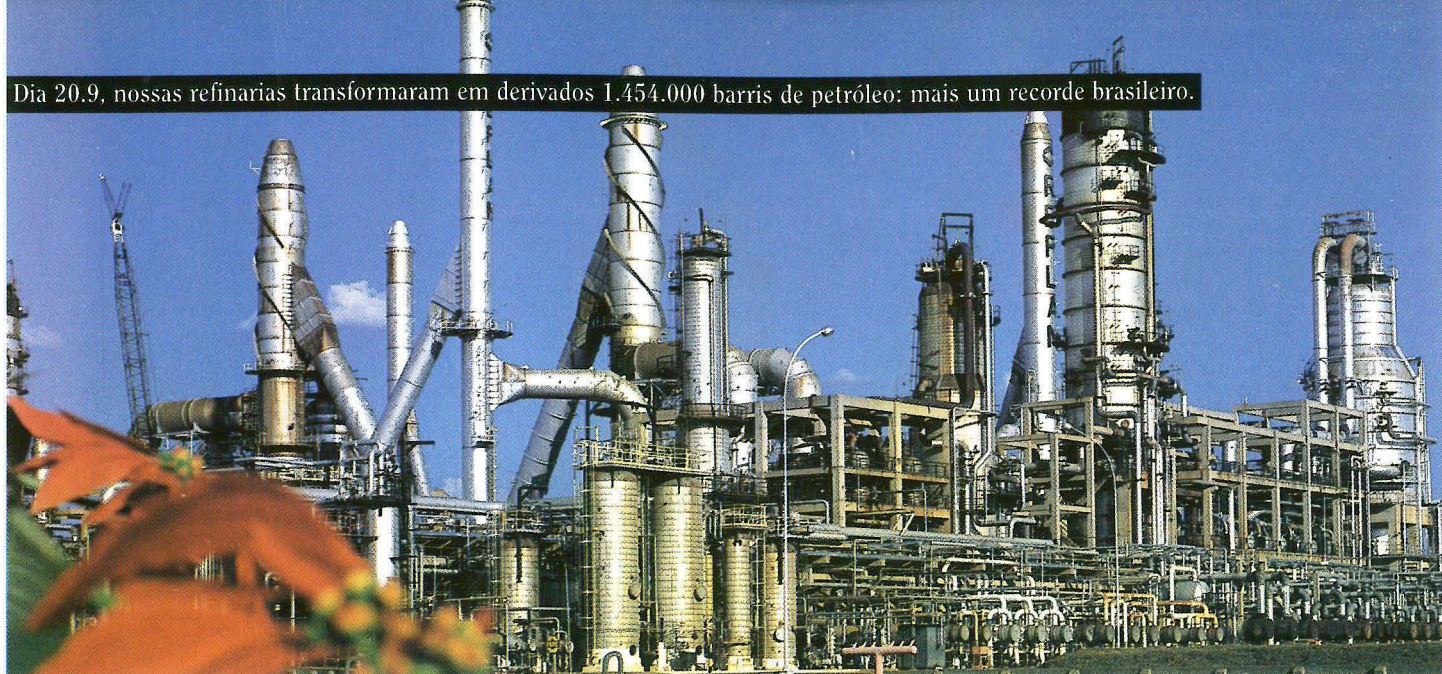
Setembro / Outubro 1994

Número 200



200 NOSSA MARCA ATUAL

Diá 20.9, nossas refinarias transformaram em derivados 1.454.000 barris de petróleo: mais um recorde brasileiro.



Cresce, Brasil!

*Combustível
pra isso você tem.*

Quando o consumo de derivados começa a subir, é um sinal de que a economia começa a crescer.

Isso está acontecendo no Brasil e é ótimo. Representa mais empregos, mais produção, mais renda para os brasileiros.

Na torcida para que o crescimento prossiga, o Brasil já aumentou seu refino de 1,250 milhão de barris/dia para 1,454 milhão – o 9º maior do mundo. Além de continuar expandindo suas 10 refinarias, sua fábrica de asfalto e sua usina de processamento de xisto: vamos aumentar gradualmente suas capacidades, e chegar aos 2 milhões de barris/dia antes do ano 2000.

Unicamente com o resultado de suas vendas, a Petrobrás paga seus investimentos para explorar o petróleo brasileiro, e todo o petróleo importado.

(Como temos reservas de 10 bilhões de barris e extraímos 751 mil barris/dia, nossa auto-suficiência em refino está assegurada por 30 anos.)

Mas a Petrobrás já desenvolveu técnicas próprias para explorar petróleo a mais de 1.000 metros sob a água (é recordista e líder mundial dessa tecnologia), e reuniu evidências que permitiriam elevar nossas reservas para 30 bilhões de barris.

Assim, dependendo de decisão estratégica do

Governo, podemos ser igualmente auto-suficientes em extração de petróleo, antes do ano 2000.

Com mais duas vantagens para o Brasil: a nossa extração e o nosso refino custam respectivamente 20% e 30% menos do que os preços do mercado internacional.

Produção, empregos, salários, desenvolvimento exigem combustíveis, lubrificantes, petroquímicos – a Petrobrás, cumprindo sua missão, continua garantindo o nosso pleno abastecimento.

Pode crescer, Brasil.



Um compromisso com o Brasil

De número em número, chegamos ao 200 salvo uma pequena pequena interrupção entre os números 16 e 17 (maio 1961/nov 1962). São mais de 35 anos de vida útil e profícua.

A nossa revista, apesar de todas as dificuldades, circulou nos momentos de crise, de alegria, de tristeza e de felicidade, fruto do trabalho sério e responsável dos companheiros que nos antecederam e que, com seus esforços e dedicação incontestes propiciaram a atual Diretoria estar, neste momento, fazendo circular a significativa edição nº 200. Criada, inicialmente, como um veículo de difusão cultural da Força Aérea e dos assuntos ligados às suas atividades no campo técnico, político, estratégico e administrativo, foi, aos poucos, mantendo a sua filosofia editorial, passando a fixar-se, também, na área social. Isto não significa um abandono ou um tratamento menos nobre para aqueles assuntos, mas, sim, uma abordagem editorial moderna onde são mesclados tais assuntos, num balanceamento agradável à leitura e ao lazer.

Outro aspecto interessante na vida de nossa revista foram as mudanças de atribuições e encargos quanto

a sua produção.

Ao nascer, cabia ao Clube de Aeronáutica, a administração da produção substantiva da Revista, sendo que a parte adjetiva, seleção dos artigos, sugestões para publicação, encargos financeiros, e outros, corriam por conta do Ministério da Aeronáutica.

Hoje, a REVISTA AERONÁUTICA é um veículo de difusão cultural e de entrelaçamento social de seus associados, sendo totalmente produzida, redigida e sustentada pelo Clube e seus colaboradores.

Contando com a Assessoria Técnica e Editorial de uma eficiente Empresa de Marketing, a "UNLIKE" Sistemas de Marketing, a produção tem sido realizada dentro de elevados padrões técnicos, qualidade e custo.

Finalmente, gostaríamos de prestar, neste momento, uma singela homenagem a todos aqueles que, de forma direta ou não, colaboraram para que este caminho fosse trilhado, dando continuidade ao ideário do seu criador:

Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello.

A Redação

Já estamos trabalhando na edição do nº 201 que deverá estar em suas mãos na época do Natal. Solicitamos aos nossos colaboradores que procurem enviar artigos que tenham de alguma forma, ligação com a data máxima da cristandade, assim como referências ao Ano Novo que se avizinha.

nesta edição



CAPA

No espaço tridimensional, a projeção linear da **Revista Aeronáutica** e suas 200 edições.

comemoração

Revista Aeronáutica

nº 200

05

aeroporos

Localização de
aeroporos para o
Século XXI

Edmilton Menezes da Silva

10



ecologia

Incêndio
florestal

15

Revue AEROSPATIALE"

história da aviação

12

O maior avião do
mundo

Milton L. Schwartz e
Robert O. Maguglin

20

história

O homem voa? Voa...

Aluísio Quadros

republicação

Utilização das Bases
Aéreas de Natal

17

Armando Serra de
Menezes CelAv

21

homenagem

Saint Exupéry:

o aviador, o filósofo, o mito

L. N. Menezes



folclore da FAB

Estória que a Caça não contou: O Bacalhau Voador **25**

Paulo J. Pinto

submarinos em ação

O colapso do BT-18 **27**

Ivo Gastaldoni

atualidades **30**

Ianomami: estado de alerta

Carlos Alberto Jacques



caricatura do fato

Uma noite OVNI na Marambaia

Marco A. M. Rocha

32

impunidade

Impunidade **33**

Newton de Góes Orsini de Castro

opinião

O nosso nome: o maior patrimônio **35**

Lindolpho Theodoro Sobrinho

aniversário **37**

Jubileu de Ouro Turma Coronel Fontenelle

Newton Burlamaqui Barreira

jubileu de ouro

Cinqüentenário da OACI

Assad Kotaite

40

Seções

01 Página Um

39 Bate Papo

41 Fatos & Gente

43 Aviação

Nossa próxima Revista...

Marechal-do-Ar Eduardo Gomes

Jubileu de Prata da EMBRAER

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
Aloísio Quadros
Marco A. M. Rocha
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



Duas centenas de edições

Comemoramos hoje o lançamento do ducentésimo número da Revista Aeronáutica, com a certeza de que tem sido porta-voz de civis e militares voltado para o aperfeiçoamento das atividades aeronáuticas, bem como do desenvolvimento e da segurança nacional. Ao fazermos uma análise retrospectiva histórica verificamos tratar-se, indiscutivelmente, de um símbolo nacional. Tecnologia, arte e análises sócio-econômico-político-militares deram a esta publicação um valor inestimável, consolidando o alto nível técnico-cultural proposto por seus criadores, os saudosos Exmos. Srs. Brigadeiros Francisco de Assis Corrêa de Mello, então Ministro da Aeronáutica e Márcio de Souza e Mello, Presidente do Clube de Aeronáutica.

A capacidade de criar é o que diferencia os homens.

Sentimo-nos cada vez mais fortes e capazes de vencer os obstáculos conjunturais, considerando termos a responsabilidade de preservar o que foi construído com apreço e dignidade, a fim de atender a patrióticas aspirações. Orgulhamo-nos da Revista da Aeronáutica, do seu passado e do seu presente. Estamos procurando trabalhar para, no futuro, orgulharmos-nos do passado e do presente que ainda virão e que farão parte das nossas vidas e dos nossos destinos.

O Presidente

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 Phídias 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



1994

Ao ensejo do lançamento do nº 200 da REVISTA AERONAUTICA, apresentamos aos nossos leitores, um pequeno retrospecto da vida deste veículo de comunicação evocando as edições nº 1, 50, 100 e 150.

Ao recordarmos estas publicações e algumas matérias nelas contidas, procuramos fixar, também, acontecimentos do momento, dentro de uma visão geral do mundo e particular do Brasil, da FAB, do Clube de Aeronáutica e da Revista Aeronáutica.

Para facilidade dos futuros pesquisadores, antecipamos, na visão da Revista o ano de 1994.

No Brasil

O País vive, intensamente, momentos de agitação política, esperança e euforia: as proximidades das maiores eleições já realizadas no Brasil; o lançamento do Plano Econômico "Real"; e a conquista do Tetracampeonato Mundial de Futebol, convulsionaram a vida do povo brasileiro, no ano de 1994.

No Mundo

Afloram no mundo, de forma bastante definida, os reflexos econômicos, políticos, militares e sociais, resultantes da "Queda do Muro de Berlim" e da "Cortina de Ferro". Tais reflexos, hoje notados generalizadamente, afetam todos os países do globo, porém, com mais agressividade naqueles membros da antiga Comunidade Soviética e seus Satélites.

Na FAB

Aprovados os estudos e concluída a licitação para a implantação do SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia).

O SIVAM é instrumento técnico do SIPAM — Sistema de Proteção da Amazônia — e deverá entrar em operação em 1997.

Na Revista Aeronáutica

Diretor e Editor: Cel. Av. R/R Paulo
Fernando Peralta.

Composta e Editada: "UNLIKE" Sistemas de
Marketing — Rio.

No Clube de Aeronáutica

Presidente: Maj.-Brig.-do-Ar Octávio Monteiro de Araújo.

Após um período caracterizado por dificuldades administrativas e financeiras, a Diretoria do Clube de Aeronáutica recebe a maior manifestação de confiança e apreço que pode ser dada a uma equipe de dirigentes: a autorização emanada de ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA — AGE, para a alienação das partes do Edifício Santos Dumont que se fizerem necessárias, a fim de regularizar as finanças de nossa Instituição.



Capa: Emblema da Força Aérea Brasileira, superposto ao selo da República. Esta capa foi mantida até o Nº16/Junho 1961, quando a Revista sofreu uma paralisação na sua produção, pelo período de 14 meses. Ao retornar a circulação — Dezembro de 1972 — Já o fez dentro de uma nova filosofia de capa.

1958

Acontecia...

No Mundo

Descoberta do efeito de Cherénkov: elétrons radiados aceleram na água, atingindo velocidade maiores do que a da luz no mesmo meio. Receberam o Prêmio Nobel de Física Pavel Cherénkov, Ilia Franch e Igor Tamm, ambos soviéticos

No Brasil:

A Universidade de São Paulo instala o primeiro reator nuclear da América Latina.

O País vive a euforia de seu primeiro título de "Campeão Mundial de Futebol".

Na FAB:

Foi aprovada a Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira, através da Portaria nº 1.000/GM2, de 10 de dezembro.

Criada pelo Ministério da Aeronáutica a Revista Aeronáutica, como veículo de formação da Cultura Aeronáutica Brasileira.

No Clube de Aeronáutica:

Presidente: Brig -do- Ar Marcio de Souza e Mello.

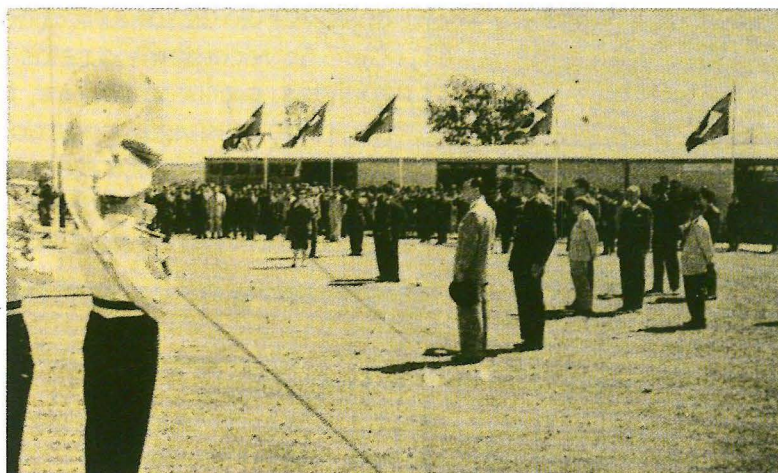
O Clube da Aeronáutica recebe a incumbência de administrar e produzir a Revista Aeronáutica.

Na Revista Aeronáutica:

Diretor: Brig -do- Ar Eng. João Mendes da Silva.

Redator Chefe: Cel Av Nelson Baena de Miranda.

Composta e impressa na Imprensa Técnica da Diretoria do Material da Aeronáutica.



Inauguração do destacamento de Base Aérea de Brasília, com a presença do Presidente Juscelino Kubitschek.

Inauguração de nova linha do
CAN: LPI-7 (HCQU) - QUITO
Ten Cel Av Eudo Candiota da Silva;
Ten Cel Av Raphael Leocádio dos
Santos; 2SQAV Astrogildo Rodrigo;
2SQAV Rubem dos Santos
Gonçalves.



Algumas matérias contidas nesta edição...

* POLÍTICA E ESTRATÉGIA

Brig-de-Ar Gabriel Grum Moss

* O ENGENHEIRO DUMONT E SEU FILHO ALBERTO

Brig-do-Ar Antônio Alves Cabral

* A SOBREVIVÊNCIA NA FORÇA AÉREA

Lauro Ney Menezes Cap Av

* O PROBLEMA ANTI-SUBMARINO

Nelson Boema de Miranda

Cel Av

* A INTEGRAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS

Brig-do-Ar Márcio de Souza e Mello

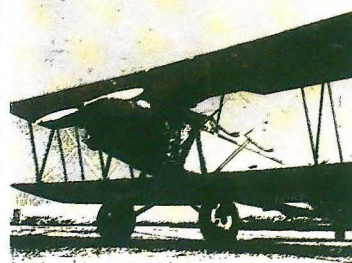
* A INDÚSTRIA AERONÁUTICA NO BRASIL

Brig-do-Ar Joelmir Campos de Ararape Macedo.

* HIERARQUIA E DISCIPLINA

Maj-Brig-Eng Antônio Guedes Muniz.

Capa: Ensaio fotográfico com película de artes gráficas utilizando-se de uma cópia do negativo original, associada a uma cópia solarizada do mesmo. No trabalho figura o "Curtis Fledgling" aeronave que inaugurou, nas mãos dos Ten. Lavanêre-Wanderley e Montenegro as linhas do CAN.



1968

Acontecia...

No Mundo:

Primeiro voo tripulado da nave Apolo, sendo os astronautas Walter M. Schirra Jr., Donn Eisele e Walter Cunningham, os seus iniciadores.

No Brasil:

Dr. Euclides Zerbini realiza o primeiro transplante de coração no Brasil.

Na FAB:

Criação do Grupamento de Aeronáutica de Manaus, com a finalidade de estudar e executar a ampliação do destacamento da Base Aérea de Manaus, dando-lhe condições de operar com unidades Aéreas.

No Clube de Aeronáutica:

Presidente: Brig. Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves.

Início do estudo de viabilidades para construção do Edifício-Sede da Rua Santa Luzia, que teve as suas obras concluídas em 1975.

Também neste ano, o então Governador da Guanabara Francisco Negrão de Lima, prometeu ao nosso Presidente a doação de um terreno, na Lagoa Rodrigo de Freitas para construção da sonhada sede Campestre.

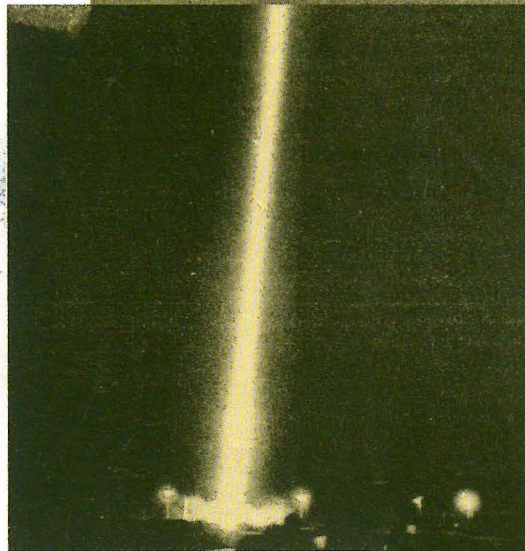
Na Revista Aeronáutica:

Diretor e Redator Chefe:

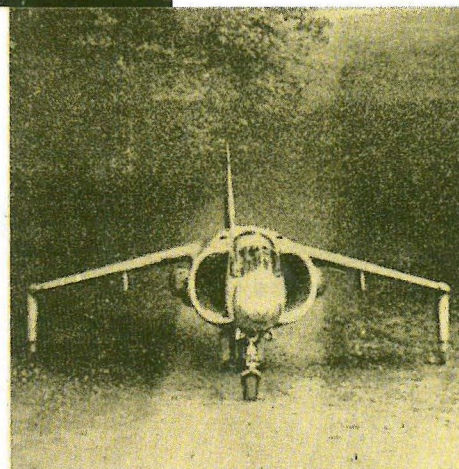
Cel Av Antônio Geraldo Peixoto
Composta e impressa na Gráfica Milone Ltda.



Acima. CAN faz 37 anos.
O Marechal Eduardo Gomes, os Ministros Militares e oficiais-generais chegam à base Aérea do Galeão.



Ao lado. Lançado na Barreira do Inferno o "Black Brant".



V-STOL. Uma aeronave adequada para a guerra moderna.

Capa: Exemplar comemorativo da 100ª Edição. Composição de algumas das mais significativas capas das edições da REVISTA DA AERO-NÁUTICA, publicadas até aquele número.



1976

Acontecia...

No mundo:

O avião supersônico Concorde, da Air-France, faz seu primeiro voo comercial regular na rota Paris-Rio.

No Brasil:

Entra em funcionamento a primeira plataforma do campo petrolífero de Ubarana, no litoral do Rio Grande do Norte, com produção prevista de 3780 barris/dia.

Na FAB:

Ação conjunta FAB/Guarda Nacional do Panamá denominada "Operação Progresso", em que dois aviões Hércules C-130 da FAB, se empenharam no transporte de material doado pelo Brasil para as vítimas do terremoto na Guatemala.

No Clube de Aeronáutica:

Presidente: Maj-Brig R/R Francisco Bachá.

O Brigadeiro Bachá torna posse, pela quarta vez consecutiva, na Presidência do Clube de Aeronáutica.

É inaugurada a sede social da Rua Santa Luzia.

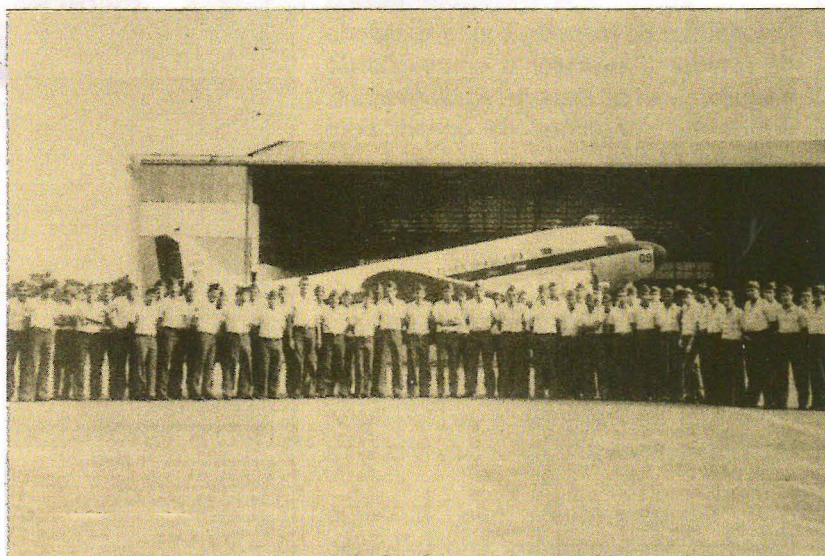
Na Revista Aeronáutica:

Diretor e Redator Chefe: Maj.—Brig. R/R Rafael Leocádio dos Santos.

Composta e impressa na Cia. Brasileira de Artes Gráficas — Rio de Janeiro.



Ministro Araripe Macedo faz conferência na ECEMAR. A conferência versou sobre três tópicos principais: Indústria Aeroespacial, Aviação Civil e Programação Orçamentária do Ministério da Aeronáutica.



Adeus a um velho companheiro. O C-47 e o efetivo do Sexto Esquadrão de Transporte Aéreo, no último dia de sua permanência na "ativa" - 21 Set 76.

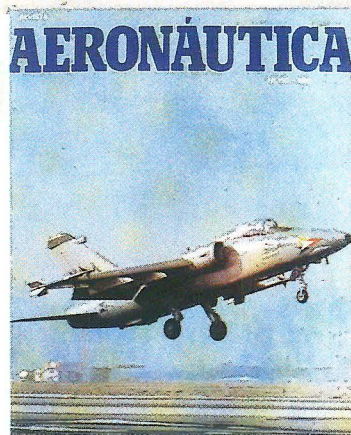


A FAB em manobras. Cerca de 120 aeronaves de combate e de transporte participaram das grandes manobras realizadas pela Força Aérea Brasileira.

200

NÚMEROS

Capa: O 3º protótipo da Aeronave AMX, decolando para um voo de teste em Turim (Itália). A EMBRAER tem responsabilidade sobre trinta por cento de todo o programa de desenvolvimento e fabricação da nova aeronave militar.



1985

Acontecia...

No Mundo:

O satélite Exosat, da Agência Espacial Europeia, descobre uma estrela com densidade 500.000 vezes superior à do sol.

No Brasil:

Tancredo Neves é eleito presidente da República pelo Colégio Eleitoral com 480 votos contra 180 dados a Maluf e 26 abstenções.

Na FAB:

O Centro Técnico Aeroespacial realiza na Barreira do Inferno, Rio Grande do Norte, o segundo lançamento de um foguete Sonda IV, com 7,300 KG de peso e 12 metros de comprimentos.

No Clube da Aeronáutica:

Presidente: Ten. Brig. do Ar Waldyr de Vasconcellos.

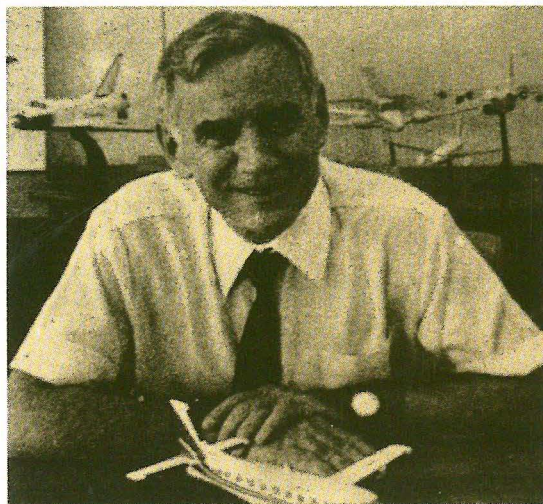
Inauguração do Hangar de Ultra-leves e Conclusão das pistas de pouso da Sede Campestre.

Retorno da Administração para o recém inaugurado prédio, na Praça Marechal Âncora.

Na Revista Aeronáutica:

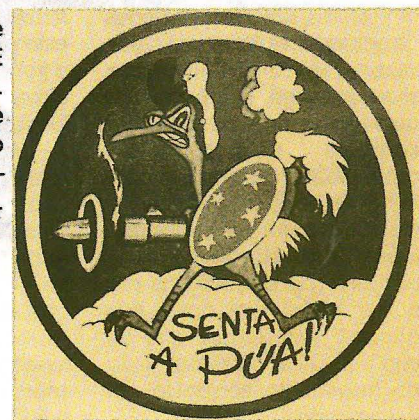
Diretor e Editor: Cel Av R/R Gilberto Pacheco Filho

Composta e impressa na Companhia Brasileira de Artes Gráficas Ltda.



A Revista Aeronáutica entrevista Cel Ozires. Uma conversa informal com o mentor de um dos maiores tentos internacionais da Indústria Aeronáutica Brasileira.

Como nasceu, cresceu e vive hoje o 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA. Durante a fase de crescimento, ganhou o grito de guerra — "Senta a Pua!"...



EMB-312 TUCANO. No dia 21 de março deste ano, quando o governo inglês anunciou a sua decisão de escolher o EMB-312 TUCANO como vencedor da concorrência que vai fornecer novos aviões de treinamento para a Royal Air Force, estava sendo encerrada, com uma vitória para a EMBRAER, uma das maiores e mais emocionantes disputas que se tem notícia na história da indústria aeronáutica mundial.



Aeroporto Internacional de Kansai - Japão, Baía de Osaka (5 km continente).

LOCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS PARA O SÉCULO XXI

Edmilton Menezes da Silva

Os principais aeroportos em operação neste final de século chegam a processar, nos grandes centros, até setenta milhões de passageiros/ano e elevados volumes de carga aérea. Essa situação exige, por parte das autoridades aeroportuárias, um contínuo esforço para compatibilizar o desenvolvimento destes equipamentos com o espaço urbano no qual estão inseridos, assim como a complementação das viagens por outros modos e as novas exigências ambientais que se impõe a partir do crescimento do movimento ecológico em todo mundo.

Considerando que a maioria destes aeroportos foram localizados e implantados há mais de 50 anos, em uma época que seria quase impossível a previsão da evolução do transporte aéreo e de toda a tecnologia disponível a ele associada, há de se entender os conflitos que cada vez mais exigem a adição de medidas compensatórias por parte das autoridades para minimizá-los.

Nos últimos anos, foram introduzidas melhorias significativas em alguns sistemas de transporte, que vão oferecendo

novas possibilidades para realização de viagens. Como exemplo, cabe citar o sistema ferroviário europeu que, em um esforço para a integração com o transporte aéreo, abre novas dimensões sobre a questão de localização de aeroportos.

Já neste final de século, grandes aeroportos europeus encontram-se integrados com os sistemas de transportes de massa de trem de alta velocidade — TAV, introduzindo novos conceitos para os deslocamentos, no continente entre curtas e longas distâncias. A distribuição espacial dos centros urbanos europeus, aliada à modernização de outros sistemas, ajudou a estabelecer um novo modelo para as viagens realizadas entre diferentes localidades, como por exemplo, Paris e Londres.

Atualmente, a questão da localização de aeroportos, além de ter que atender aos rígidos imperativos de segurança da aviação, deve conciliar as novas exigências da legislação ambiental com os anseios das comunidades em prol de uma melhor qualidade de vida. Neste sentido, deve-se observar, além da necessidade de acesso rápido e eficiente aos pontos

de origem e destino, a preocupação em preservar as comunidades, por exemplo, do incômodo provocado pela exposição ao ruído aeronáutico.

Estes e outros fatores determinam que qualquer escolha de sítio aeroportuário realizado nesta década terá a responsabilidade de atender ao desenvolvimento do transporte aéreo para horizontes mais amplos, levando em consideração fatores diversos, que vão muito além do planejamento tradicionalmente realizado.

A razão desta afirmação remete à evolução do transporte aéreo, o desafio de se imaginar como parecerão os aeroportos daqui a 30 ou 40 anos. Por certo teremos as mesmas dificuldades de quem desenvolveu este trabalho há 50 anos. Basta supor o que teriam imaginado os especialistas da década de 40 sobre a visão dos aeroportos em 1994 e a operação das modernas aeronaves.

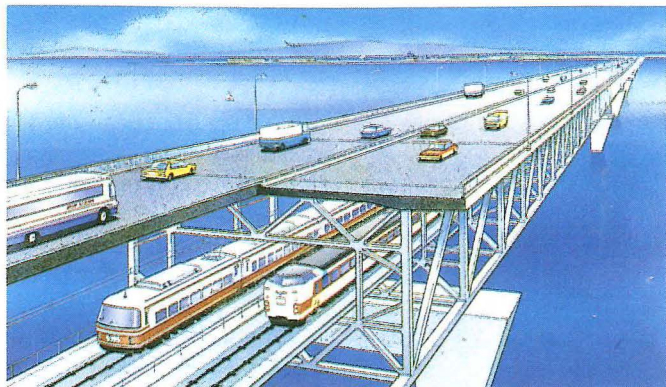
É provável que, na ocasião, não tenha sido possível imaginar o porte e o tipo de aeronaves que atualmente estão em operação e a consequente necessidade de infra-estrutura

para atendê-los. Além do que, o crescimento do transporte aéreo com o surgimento de novos pólos de interesse turístico, a troca em grande escala dos bens de consumo entre diferentes países, a crise do petróleo ou os negócios dos Emirados Árabes, bem como as transformações econômicas, sociais e políticas ocorridas, modificaram o perfil das viagens.

Este panorama era quase impossível de ser concebido quando da construção dos principais aeroportos que hoje estão em operação.

Neste sentido, a preocupação com o meio ambiente, aliada a uma legislação urbanística mais rígida e ao perfil comportamental da sociedade e do usuário do transporte aéreo, acrescentou à escolha de sítios aeroportuários novos parâmetros para análise. Estas medidas, somadas algumas vezes à pouca opção de espaço físico disponível, têm determinado a introdução de novos conceitos no processo de escolha de sítio.

Alguns países como o Japão, que apresentam limitações de áreas e severas restrições ambientais, têm desenvolvido o



Aeroporto Internacional de Kansai - Japão. Integração modal com o continente. Distância: 5km.

conceito de aeroportos "offshore", utilizando o potencial litorâneo e das baías que se localizam próximas aos grandes centros de demanda. É provável que as questões ambientais envolvendo este tipo de localização, quando bem estudadas, possam apresentar soluções menos prejudiciais ao homem que as usualmente encontradas nos aeroportos convencionais. Contudo, os custos para sua implantação superam, em muito, aqueles decorrentes da implantação de um aeroporto localizado em terra firme, tornando-se quase proibitivos para países em desenvolvimento.

Ao se transportar estas questões para o caso brasileiro, pode-se concluir por uma situação mais confortável, já que

dispomos de extensas áreas ainda passíveis de serem identificadas como potenciais para implantação de novos aeroportos.

O Processo da Escolha

Visando obter sítios potencialmente propícios ao desenvolvimento de aeroportos para horizontes que vão muito além dos tradicionalmente considerados, a seguir, é apresentado, de forma sucinta, um processo metodológico para escolha de sítio, em uma tentativa de minimizar recursos, eliminar fatores subjetivos e fornecer um instrumental para a tomada de decisão.

A partir da definição do problema, que deve ser amplamente discutido e condu-

zir à tomada de decisão para o trabalho de escolha de sítio, são destacadas as oportunidades de investimentos, as condicionantes políticas e, principalmente, a viabilidade de se implantar um aeroporto em determinada localidade, considerando a demanda estimada e as ligações previstas.

Uma vez definida a área para a implantação do projeto, são elaborados estudos para a determinação do porte do aeroporto que se deseja implantar. Nesta fase são analisados, ainda, os aspectos econômicos que conduzam às reais necessidades do transporte aéreo e paralelamente são identificados e localizados sítios que atendam a dimensões desejáveis à instalação do empreendimento.

É possível que os estudos iniciais apontem um número considerável de sítios para análise e, neste caso, uma pré-seleção elimina os que não atendem aos requisitos locais. Assim, esforços podem ser canalizados para os que realmente ofereçam potencial para a implementação do aeroporto pretendido.

Fatores que possuam familiaridade de tratamento e análise são agrupados para facilitar os julgamentos da fase final. Desta forma, quatro grandes grupos se apresentam: fatores de relacionamento urbano, operacionais, físico-geográficos e ambientais.

Finalmente, a seleção do sítio deve envolver métodos que considerem as vantagens e desvantagens de cada um em relação aos demais. Neste caso, para se dar um caráter objetivo à escolha, recomendam-se modelos quantitativos que mais facilmente conduzirão ao sítio a ser escolhido.

A Preservação do Sítio

Os aeroportos são cada vez mais essenciais ao desenvolvimento das regiões a que servem e se constituem em núcleos de alta tecnologia e centros de negócios, movimentando indústrias e parques de pesquisas a eles associados. Assim, modelos de desenvolvi-

mento urbano e de transportes regionais devem ser observados, de forma a proteger e integrar os aeroportos ao planejamento das cidades, conectando-os com todos os sistemas de transporte de superfície

Propostas que envolvam o uso de atividades industriais e comerciais no entorno dos aeroportos devem ser consideradas numa tentativa de otimizar a infra-estrutura disponível para estas áreas, preservando, porém, a compatibilização com as atividades aeroportuárias. Outro aspecto importante se refere à possibilidade de expansão futura do aeroporto, além dos limites estabelecidos no Plano Diretor. Portanto, o compromisso do aproveitamento citado anteriormente deve considerar esta hipótese de modo a não comprometer as atividades ali instaladas com o risco de possíveis desapropriações.

A integração com os transportes de superfície é de fundamental importância na localização de um aeroporto, já que a economia representada pela existência de sistemas já implantados pode favorecer na indicação de alguns sítios. Neste contexto, deve-se considerar a necessidade de complementação dos transportes de massa, bem como a extensão de "links" de metrô até os terminais aéreos metropolitanos.

Finalmente, algumas palavras-chave devem ser consideradas para o sucesso dos aeroportos no próximo século: Competitividade, Segurança, Acessibilidade, Integração com o Meio Ambiente e Planejamento Estratégico.

Estas recomendações, associadas a um planejamento que contemple todos os aspectos locais e estruturais dos transportes e das cidades por eles servidas, serão fundamentais aos futuros aeroportos para que possam desfrutar da flexibilidade necessária ao seu pleno desenvolvimento.

"O autor é mestrado na COPPE/UFRJ e técnico do Instituto de Aviação Civil — IAC, onde trabalha desde 1980.



Aeroporto de Frankfurt — modelo de integração com o transporte de superfície e área de entorno.



Após mais de 30 anos de estocagem, o legendário "Spruce Goose" é preparado para visita pública, ao lado do não menos famoso navio "Queen Mary".

O MAIOR AVIÃO DO MUNDO

Corria o ano de 1942

O mundo tinha seus olhos, preocupações e recursos totalmente voltados para a 2ª Guerra Mundial, ainda em fase crescente.

Nos Estados Unidos, eram produzidas, de forma acelerada, as imensas encomendas do governo dos pequenos navios de carga "liberty ships" — navios da liberdade — com vistas a manutenção do fluxo logístico para a Atlântico Norte. Mas a frota de submarinos nazistas naquela área, os afundava tão rapidamente quanto eram construídos. Somente em julho de 1942, 800.000 toneladas da frota mercante aliada repousou suas retorcidas carcaças no fundo daquele traiçoeiro oceano. Se algo não fosse feito, de imediato, os alemães, em muito pouco tempo, cortariam o fornecimento dos suprimentos vitais para a Grã-Bretanha e o resto Europa.

Surge, então, no cenário da indústria bélica americana, a figura de Henry J. Kaiser, Presidente dos Estaleiros Kaiser,

responsável pela produção dos competentes, mas ineficazes, "liberty ships".

Kaiser trouxe a idéia de construir uma frota de navios voadores gigantes, maiores que qualquer aeronave já construída, capaz de voar sobre a ameaça dos "U-boats" e pousar em qualquer superfície extensa de água para descarregar homens e suprimentos. Este tipo de aeronave deveria ser suficientemente grande para transportar tanques americanos e atravessar o Atlântico. Levando esta idéia para o governo, Kaiser conseguiu o apoio e necessitava, então, de auxílio aeronáutico experiente. Em consequência, procurou a ajuda do multimilionário Howard Robard Hughes, cuja experiência aeronáutica — tanto como piloto quanto como projetista — era legendaria. Se alguém pudesse transformar o sonho de Kaiser em realidade, Howard Hughes era o homem capaz de fazê-lo.

Ao ser abordado por Kaiser sobre um projeto para um navio voador gigante, Hughes, a princípio, ficou relutante, mas o dinâmico industrial rapidamente conven-

ceu-o de que o projeto era desesperadamente necessário.

A Kaiser-Hughes Corporation foi fundada e recebeu um contrato governamental de 18 milhões de dólares para o projeto e a construção de três protótipos do Flying Boats (dois modelos para voo e um para testes estáticos). Foi estipulado que a Kaiser-Hughes não receberia vantagem pelo projeto e não poderia contratar engenheiros e mecânicos de outras empresas. O contrato, também, restringia a Hughes a utilização de metais estratégicos (aço e alumínio), que existiam em pequenas quantidades e eram necessárias para os projetos existentes naqueles tempos de guerra. Destemido, Hughes afirmou que poderia construir a aeronave gigante em madeira. Sua companhia estava em experiências com um processo denominado "Duramold", uma técnica de ligar finas camadas de madeira compensada com colas especiais, material que poderia ser utilizado em pequenas aeronaves do tamanho de caças.

Especialistas da indústria aeronáutica imediatamente disseram que uma aeronave como tamanho e peso pretendido por Hughes, 200 toneladas, era uma coisa impossível. Nada assim tão grande poderia voar! Com certeza, ninguém poderia construir uma gigantesca aeronave em madeira.

Ignorando as zombarias, Hughes iniciou a construção da HK-1 (Hughes-Kaiser, 1º projeto) na fábrica de aeronaves em Culver City, Califórnia. Conforme o planejado inicialmente, Henry Kaiser voltou para seu estaleiro, deixando o projeto e a construção do "Flying Boat" inteiramente nas mãos de Hughes. Desde o início o projeto foi atrapalhado por problemas, jamais sendo considerado de alto valor estratégico pelos militares, desta forma, o "Flying Boat" tinha baixa prioridade nas listas de material para fabricação. Outras causas do atraso incluíram os complicados gabaritos e outros equipamentos especiais necessários para a confecção dos diversos componentes "duramold" da aeronave, as dificuldades na engenharia da construção em madeira e o próprio estilo excêntrico de Hughes no trabalho, caracterizado por horas extras, uma obsessão por detalhes e desprezo aos procedimentos padrão.

O anseio de Howard Hughes pela

perfeição está evidente em cada esforço. Centenas de horas foram gastas testando e tornando a testar vários modelos em túneis de vento para determinar o formato de maior eficiência aerodinâmica, enquanto exaustivos testes hidrodinâmicos eram efetuados em tanque de água para aperfeiçoar o projeto do casco da aeronave. Após uma metódica investigação a bétula foi escolhida como o principal material a ser empregado na construção, por ser a madeira que melhor combinava: peso leve, força, resistência a ruptura, aos parasitas, ao apodrecimento e à deterioração. Assim, o apelido popular da aeronave, "Spruce Goose" (que Hughes desdenhou), não foi um nome apropriado. Embora a utilização da bétula (spruce) fosse fundamental, ela era complementada pelo uso seletivo de abeto, boldo, choupo e balsa (utilizada nos flutuadores de asa).

Especialistas em cortes de madeira foram enviados para Wisconsin e para o Canadá com vistas a escolha de árvores específicas, que então eram acompanhadas da serraria até a fábrica de Hughes para assegurar alta qualidade.

Para reunir dados que auxiliassem no projeto do gigantesco navio voador, Hughes comandou milhares de testes com seu Sikorsky S-43 anfíbio. Ele executou centenas de decolagem e pousos, filmou o desempenho da aeronave a bordo de uma lancha de alta velocidade e reajustou o centro de gravidade do anfíbio para testar várias configurações do projeto.

A Hughes Aircraft Company ergueu um enorme hangar de madeira, no qual seria construído o "Flying Boat". Era a maior estrutura em madeira até então construída em todo mundo: 750 pés de comprimento, 250 pés de largura e 100 pés de altura (228m, 76m, e 30m). O trabalho na aeronave gigante continuou durante 1943 e 1944.

Enquanto o trabalho progredia, o rigor da ameaça dos "U-boats" diminuía. Os exércitos e as marinhas aliados provocavam devastação nas forças nazistas. Uma frota de gigantescas aeronaves de transporte não era mais necessária para ganhar a guerra.

O governo tomou providências para eliminar o contrato "Kaiser-Hughes Flying Boat". Hughes foi para Washington e procurou influenciar elementos oficiais, insistindo que o "Hughes Flying Boat" era

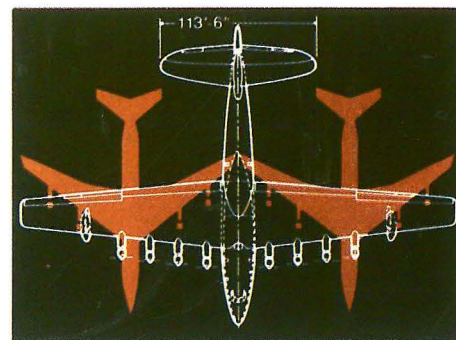
um projeto de pesquisa e desenvolvimento valioso. O governo, finalmente, concordou na permissão para Hughes terminar a única aeronave que estava em construção à época. Quando os 18 milhões de dólares do contrato original se esgotaram, Hughes investiu mais de 7 milhões de dólares de suas reservas para concluir a aeronave.

O trabalho no "Hughes Flying Boat" continuou após o término da guerra. Em 1946, a aeronave estava próxima de sua conclusão em Culver City e Hughes precisava de local junto a uma área aquática para montagem final e teste em voo. Um local adequado foi arrendado no "Terminal Island", no Porto de Long Beach. A construção de um dique seco de 240 pés (73m) foi iniciada. O dique seco era necessário para o lançamento da aeronave e também para permitir que as asas fossem fixadas à fuselagem em nível inferior ao do solo.

Em junho de 1946, teve início a monumental tarefa de transportar o "Flying Boat" de 200 toneladas de Culver City para Long Beach através de um caminho bem definido de vinte e oito milhas. Esta movimentação requeria dois dias e um custo de US\$ 80.000,00.

A enorme fuselagem e as duas seções de 160 pés (48m) das asas foram transportadas separadamente em enormes zorras. Escolas ao longo do caminho encerraram suas atividades para que as crianças pudessem presenciar a passagem da gigantesca aeronave. Engenheiros de rodovias realizaram verificações para assegurar que as pistas e pontes, no trajeto, suportariam o peso do "Flying Boat". Forças policiais de dez cidades e municípios escoltaram a aeronave em sua marcha para Long Beach. As companhias telefônicas e de eletricidade enviaram pessoal para desligar milhares de linhas na frente do cortejo e restaurá-las após a passagem da aeronave. Podadores asseguraram que nem árvores, nem arbustos, obstruíssem o caminho do "Flying Boat", mas o planejamento do deslocamento foi tão cuidadoso que nenhuma árvore ou touceira teve de ser removida e foi evitado qualquer tipo de acidente.

Após cruzar a velha ponte de barcas que liga a "Terminal Island" ao centro de Long Beach, o "Hughes Flying Boat" chegou às instalações do Cais Hughes. Os



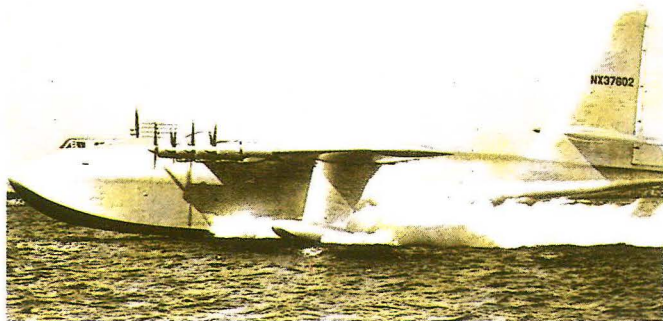
Comparação do tamanho do "Spruce Goose" com o "Boeing" 707

engenheiros iniciaram a complicada tarefa de baixar a fuselagem para dentro do dique seco com 30 pés (9m) de profundidade.

Com a fuselagem segura no fundo do dique, os trabalhadores fixaram as asas, a cauda e os componentes de controle de aeronave.

Em 2 de novembro de 1947, Hughes subiu a bordo do "Flying Boat" e supervisionou o reboque da aeronave para o cais externo em Long Beach. Centenas de repórteres e convidados especiais vieram assistir o primeiro teste de taxi da imensa aeronave. Alertados pela cobertura jornalística, milhares de espectadores alinharam-se nas docas, litoral e pontes para ter visão sobre a enseada. Dúzias de pequenas embarcações de recreio invadiram a enseada, procurando obter uma melhor vista da polêmica aeronave. Vasos da Guarda Costeira e embarcações especiais de patrulha fecharam um cerco para manter a agitação das pequenas embarcações fora do caminho do "Flying Boat".

Quando Hughes tomou seu lugar na cadeira do piloto, um total de trinta e duas pessoas estavam a bordo da aeronave. Hughes, como de costume, atuava como piloto de provas. Sentado à sua direita estava Dave Grant, o engenheiro de hidráulica, responsável pelo projeto do poderoso sistema que operava as imensas superfícies de controle. O "Flying Boat" era a primeira aeronave tão grande que apenas os músculos humanos não poderiam movimentar os comandos. O sistema pojeitado por Dave Grant amplificava a força do piloto em 200 vezes. Mais tarde pensou-se que Hughes escolhera Grant, que não era piloto, para seu co-piloto



O navio voador durante a corrida que o elevaria ao vôo histórico de uma milha.

para que não houvesse dúvidas de que Hughes pilotara sozinho o "Flying Boat". Pode haver algo de realidade nesta narrativa, mas, desde que o sistema hidráulico era vital para o sucesso do teste, Hughes mais provavelmente queria o homem que melhor entendesse do sistema junto a ele.

Sete repórteres, incluindo um de rádio, James McNamara, haviam sido escolhido por sorteio para estar a bordo, durante os testes de táxi. Enquanto manobrava o "Flying Boat" para a primeira corrida, Hughes dizia aos repórteres reunidos que eles não deveriam esperar o vôo da aeronave naquele dia. Ele explicava que muitos testes na superfície precisavam ser efetuados antes do vôo. O primeiro vôo deveria acontecer em algum dia de abril do próximo ano, 1948.

A primeira corrida para checar os controles e os motores partiu do final do molhe de Long Beach. O "Flying Boat" foi na direção de San Pedro a quarenta e cinco milhas por hora. Reduzindo as manetes, Hughes girou o nariz da aeronave, apontando para o centro de Long Beach a Leste. Ele virou-se e disse aos observadores na cabine de comando para se segurarem: "eu estou começando, apenas tentando, alcançar alguma velocidade nesta corrida". Levando as manetes a pleno, Hughes conduziu a aeronave enquanto ela acelerava cruzando as ondas. O "Flying Boat" permaneceu na superfície.

Ao final da corrida, Muitos repórteres perguntaram a Hughes se ele poderia decolar a aeronave para coroar suas reportagens. Hughes chamou uma lancha que estava ao lado para levá-los a terra. James McNamara ficou desapontado, pensando que ele poderia perder o furo para os repórteres da imprensa. Mas, logo após deu graças por não haver con-

seguido retirar seu pesado equipamento de gravação na pequena lancha indicada para o desembarque.

Depois que a lancha livrou a lateral do "Flying Boat", Hughes disse que faria mais uma corrida. Virou-se para Dave Grant e disse: 'Dave de-me quinze graus de flape'

Grant ficou excitado, pois sabia que ao posicionar os flapes estava colocando a aeronave em perfil de decolagem.

O "Hughes Flying Boat" saltou para a frente quando Hughes levou as manetes a pleno. James McNamara, olhando por sobre os ombros do piloto para o painel de instrumentos, gritava a velocidade da aeronave. Ele tinha que berrar em seu microfone para ser ouvido acima do barulho ensurdecador dos oito motores e do ribombar das ondas contra o casco. 'São quarenta e cinco milhas por hora', gritou o excitado McNamara. Mais aceleração. "Mais aceleração... São cinquenta sobre o mar encapelado... São sessenta... sessenta e cinco... setenta... São setenta e cinco!" Uma repentina pausa na transmissão de McNamara assinalava a decolagem do "Hughes Flying Boat". O repórter anunciou dramaticamente. 'Nós decolamos, senhores e senhoras, e eu não acredito Howard Hughes pretendesse que isto fosse... eu não sei'. McNamara correu para frente assim que a grande aeronave retornou à superfície e perguntou, "Howard, você esperava isto?" Hughes respondeu, "Certamente! Eu gosto de fazer surpresas!..." Ele surpreendera a todos.

A premiada reportagem de McNamara que de maneira vivaz transmitiu esta sensação de surpresa, e de composição da história, conseguiu um lugar nos anais do jornalismo.

Saltando ao ar, o "Flying Boat" voou por cerca de uma milha a uma altura de setenta pés (21m). Ele esteve no ar menos que dezesseis segundos, mas aquele vôo

ainda permanece como um dos mais memoráveis na história da aviação. Quando ergueu-se da superfície, o "Spruce Goose" provou, para sempre, a viabilidade dos transportes gigantes (jumbo), maiores do que qualquer pessoa poderia considerar possível.

Após aquele único vôo, Hughes colocou a aeronave de volta no dique seco e construiu um Hangar especial com ar condicionado sobre ela. A aeronave não seria vista novamente, pelo público, por trinta e três anos. Através das décadas que passavam, havia muita especulação sobre as condições e a sina do "Spruce Goose". Alguns diziam que Hughes havia destruído a aeronave ou que ela havia-se desintegrado. Mas, durante esse período, o "Flying Boat" foi acuradamente conservado. Para Hughes, "Flying Boat" era um grande triunfo pessoal, um símbolo de seus muitos feitos em aviação e ele o preservou e protegeu enquanto viveu.

Howard Robard Hughes morreu em 1976 — convenientemente, em uma aeronave a jato, voando de Acapulco para um hospital em Houston, sua terra natal. Ele morreu sem um testamento válido e seu patrimônio foi colocado nas mãos da justiça. Para proteger os herdeiros, foi cortada a verba destinada à preservação do "Hughes Flying Boat".

A "Suma Corporation", companhia "holding" de Hughes, foi forçada a decidir o destino do "Flying Boat". Embora muitas ofertas houvessem sido apresentadas para exibir a aeronave gigante, nenhum grupo apresentou-se com capital suficiente para tornar possível o empreendimento. A "Suma" elaborou planos de corte para a aeronave. A "Smithsonian Institution" queria preservar uma seção de cinquenta e um pés de asa e mais oito museus queriam, cada um, partes do "Flying Boat". O resto deveria ser destruído.

Após três décadas de mistério e controvérsia, o "Fling Boat" de Howard Hughes, o legendário "Spruce Goose", estava em exibição pública. Pela primeira vez o público seria capaz de ver a enorme aeronave, ainda hoje a maior das aeronaves a haver voado. O "Hughes Flying Boat" é um monumento à determinação e à perícia dos homens que a construíram e especialmente para um homem, Howard Hughes — que olhava para o futuro, além dos limites estabelecidos pela tecnologia e perseguia seus sonhos em escala crescente.



Os incêndios florestais, nos últimos anos, têm ceifado imensos santuários ecológicos, trabalhando firmemente na desertização de grande áreas do Brasil.

A presente reportagem serve de alerta e pretende fornecer inspiração ao pensamento criativo de nossos administradores.

É primavera outra vez — o que significa mobilização geral para os bombeiros franceses. Mas não houve parada, durante inverno, para os peritos da Segurança Civil, do Centro Operacional em "Lavallois-Perret", próximo a Paris. Eles são responsáveis pela proteção das florestas francesas que cobrem 15 milhões de hectares, fazendo delas as mais extensas da Europa. Todas as floresta do sul da França correm um maior risco de fogo a cada verão.

No sul da França, da "Provence" aos matagais corsos, passando pelo maciço de "Corbieres" e a Riviera, em média 32.000 hectares queimam a cada verão, perfazendo 80% das florestas destruídas.

Mas os métodos de enfrentar este flagelo melhoram a cada ano.

A Agência de Segurança Civil que fica subordinada ao Departamento do Interior e ao Departamento de Planejamento da Cidade e Região Rural, continua, ainda, a juntar ao aumento em pessoal os recur-

Se considerarmos a superfície total da antiga U.R.S.S., a França, com seus 543.998 km², seria o segundo país da Europa em dimensões territoriais, superada, apenas por aquela união de países subjugados.

Comparando com território brasileiro, só na área de Amazônia legal brasileira, (5,4 milhões de km²) caberiam dez vezes a superfície da França, inclusive a Ilha de Corsega.

Ainda hipoteticamente, se nos 3,1 milhões de km² restantes não houvesse uma só árvore, facilmente concluiríamos que, em um país tropical, com uma área de baixa densidade populacional (0,61 km²) e com precários recursos, teríamos, simplisticamente, 10 vezes mais problemas do que a França.

sos técnicos contra os perigos dos próximos meses de verão.

Entre 1973 e 1986, a frota de "bombardeiros-d'água" dobrou sua capacidade de carga.

Atualmente, seus 28 aviões podem, conjuntamente, despejar 140 toneladas d'água ou de produtos de emulsão de uma só vez. É lógico que eles não são empregados todos ao mesmo tempo, mas, este número é significativo.

Reforços futuros estão para chegar, na forma de 12 novos "Canadair CL-415", turbo-hélices ao custo da ordem de 2.000 milhões de franco franceses, assinados em 16 de outubro de 1991.

Juntamente com alta performance, estas aeronaves são mais econômicas, possuem cabines climatizadas, "avioniscs" digitais, dando mais conforto, treinamento atualizado e segurança às tripulações. Gradualmente, eles devem substituir os velhos "CL-125" com motores a pistão.

A nova geração "CL-415" representa uma grande evolução dos meios contra incêndio para os "bombeiros-do-céu" que vêm estendendo sua frota atual, sobre a França que é de 11 "Canadairs" (5,4 toneladas d'água por avião); 13 "Trackers" (3,4 toneladas) e 2 "Fkker" F-27 (6,4 toneladas). Dois "Hércules" C-130, cada um com a capacidade de 12 toneladas d'água, deverão ser alugados para o próximo verão no Arizona. Isto perfaz um arsenal de 28 aviões de combate ao fogo, aos quais devem ser adicionados 13 helicópteros de comando ("Dauphin", "Ecureuil" e "Alouette"), mais o aluguel, pelas autoridades da comunidade, de helicópteros especialmente equipados com "Kits" contra incêndios.

A cada verão, vê-se que mais progresso foi obtido na luta contra incêndios, mercê da experiência acumulada. À precocidade da detecção, combinada com a rapidez da ação de emprego são as principais causas do êxito.

Este progresso é resultado, também, de duas outras linhas de ação:

A primeira é a intervenção imediata. Estar, no máximo, dentro de 10 minutos, sobre qualquer foco de fogo nascente (operação que tem prioridade sobre os grandes fogos já em expansão).

Temos tido mais de 150 focos em um só dia. Todos eles capazes de se espalhar, causando grandes danos. Logicamente, isto significa que temos que nos organizar dentro do princípio das "Bonecas Russas", no qual, cada elemento é indissociável...

A segunda linha de ação, consta de medidas preventivas, e de seus acompanhamentos, exigindo o cumprimento irrestrito às normas estabelecidas. Isto inclui: limpeza dos matagais, poda e derrubada da mata e, algumas vezes, a interdição da circulação, pelos maciços florestais, nos períodos críticos.

A geografia do Sul da França possui insuperáveis problemas e pontos críticos, por isso colocamos aviões aí posicionados, com bastante antecedência. Os Grumman "Trackers", que não são anfíbios, são destacados para a base terrestres onde tomam combustível, água e/ou produtos fogo-retardantes, ficando em alerta 24 horas por dia durante todo o verão.

Diferentemente da caça e da pesca, não há estações de incêndio, entretanto, julho é crítico e agosto supercrítico. A fim



CL-415 em operação contra incêndio, uma grande esperança dos "pilotos-bombeiros".

de intervir, rapidamente, usamos medidas baseadas em dados da SICOSC (Sistema Interregional de Coordenação de Segurança Civil) armazenados em seus computadores e seus sistemas de comunicação.

Esta poderosa e indispensável ferramenta é usada para produzir um detalhado mapa mosaico da França, dividido em 88 setores. Neles, as cores mudam de acordo com o nível de risco (vermelho, laranja ou amarelo). Ligado ao "Levallois-Perret", o Centro do SISCOSC, em "Valabre", perto de "Aix-en-Provence", está em constante alerta e pronto para difundir qualquer informação recebida. A vigilância é permanente e coletiva.

Circuitos de reconhecimento aéreo são pré-estabelecidos e mapeados sobre as áreas de alto risco. Durante os períodos secos, o reconhecimento aéreo é executado por "Trackers", bombardeiros d'água leves, com um só piloto, e como seu nome sugere, para descobrir inícios de incêndios. Seus dois reservatórios podem ser carregados tanto com água, como com um produto fogo-retardante (uma mistura de argila e óxido de ferro impregnado com fosfato). As missões destas sentinelas são cotidianas. Os "Canadairs" estão, também, permanentemente em alerta, carregados com 5,5 toneladas de

água, a qual é adicionado um detergente para produzir um tipo de espuma que permite melhorar a penetração, quando vegetais vivos são atacados pelo fogo.

Sua missão é extinguir fogos em vias de se expandir.

Os "Fokkers" equipados com "Kits" cheios com 6,4 toneladas de produtos fogo retardantes, não lutam diretamente sobre as chamas, mas estabelecem uma espécie de barreira química para aumentar a segurança.

As estatísticas disponíveis para a região mediterrânea, onde 40.000 incêndios foram registrados durante a "Operação Prometeu", revelam que quase a totalidade deles tiveram causa humana: 55% devido a imprudências e 20% propositais. Os restantes foram causados por incidentes técnicos com trens, máquinas e motores, responsáveis por 6%; descargas elétricas 5%; raios 5%; e causas diversas, os restantes 9%.

Quanto aos aviadores, soldados-do-fogo, estes pagam um alto preço por esta luta. Somente no ano passado dois aviões e suas tripulações foram totalmente perdidas. Finalmente, o que não deve ser esquecido é que esta é uma guerra permanente todos, quer na França, Itália, Grécia, Estados Unidos, Brasil ou qualquer outro lugar do mundo. Basta que existam florestas.

Durante a II Guerra Mundial, foram organizadas, em Parnamirim, ao sul de Natal, duas bases aéreas: uma operada, com permissão do nosso Governo, pelas Forças Armadas norte-americanas e a outra, pela Força Aérea Brasileira. A primeira é chamada a Base Leste e a segunda, Base Oeste. Após o conflito mundial, a FAB tomou conta da parte leste, ficando assim com toda a área da Base de Parnamirim.

A parte leste, construída pelos americanos, tinha um caráter provisório e, ao que consta, de duração provável de cinco anos. A Base brasileira, a oeste de Parnamirim, foi desde o início, construída com instalações definitivas.

O efetivo da Base Aérea de Natal nunca permitiu que fossem utilizadas, a pleno, as construções dos americanos e, obviamente, as instalações brasileiras. Os Comandos sempre lutaram com o problema do aproveitamento e da manutenção das instalações provisórias e definitivas. Nas provisórias, foram feitas algumas modificações, tentando dar-lhes um aspecto mais definitivo, porém os seiscentos e poucos edifícios da área americana ainda hoje se apresentam como um problema difícil para o Comando daquela Unidade, e a presença de magníficas instalações, na parte oeste, clamam por uma utilização adequada, proveitosa e capaz de justificar o emprego de grandes verbas públicas em sua edificação.

De há muito se faz sentir esse problema de utilização da antiga Base brasileira. São de ontem as tentativas para instalação da Escola Técnica, então no edifício da Imigração, em São Paulo. Razões ponderáveis levaram a Escola para Guaratinguetá. As modificações feitas, com grandes despesas, ficaram sem aproveitamento. A instalação posterior do Centro de Instrução Militar, com um grande efetivo deu a ela um bom uso, infelizmente de curta duração. Nessa época, também, foram despendidas vultosas verbas para modificá-la e adaptá-la ao seu novo fim. Em 1954, o CIM foi desativado, e a Base Aérea de Natal para ali transportou a sua Companhia de Guarda e Esquadrilha de Adestramento. Não obstante a guarda que ali existe, essas várias e vastas edificações têm sofrido depredações e as naturais injúrias do tempo.

UTILIZAÇÃO DAS BASES AÉREAS DE NATAL

Revista nº1- Nov/Dez 58
Armando Serra de Menezes Cel Av.

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.

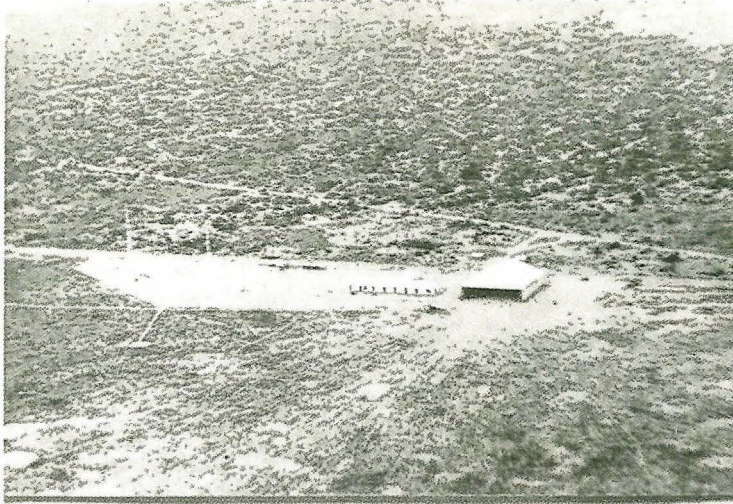
Recentemente, foi pedido ao Exmo. Sr. Chefe do EM Aer uma solução para o caso e aquela autoridade externou a idéia de que essas instalações deveriam ser aproveitadas para uma Escola Preparatória de Cadetes. Essa idéia magnífica encontrou eco no Comando da Base e em todo o seu pessoal, difundindo-se até nos meios civis do Rio Grande do Norte como uma promessa de tal forma interessante que passou ser um objetivo, uma meta das autoridades estaduais e mesmo federais, que aqui exercem suas funções.

Em visita do Exmo. Sr. Ministro, o assunto veio, novamente, à baila, ventilado pelo Exmo. Sr. Governador do Estado e por S. Revma., o Bispo-Auxiliar Dom Eugênio Sales. S. Exa. determinou ao Comando que levantasse a questão, a fim de que, pelos órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, fosse o assunto apreciado e a solução dada em curto prazo. Em face dessa determinação, o Comando da Base organizou um grupo de Estudos, que, sob sua direção, fez um detalhado estudo da questão.

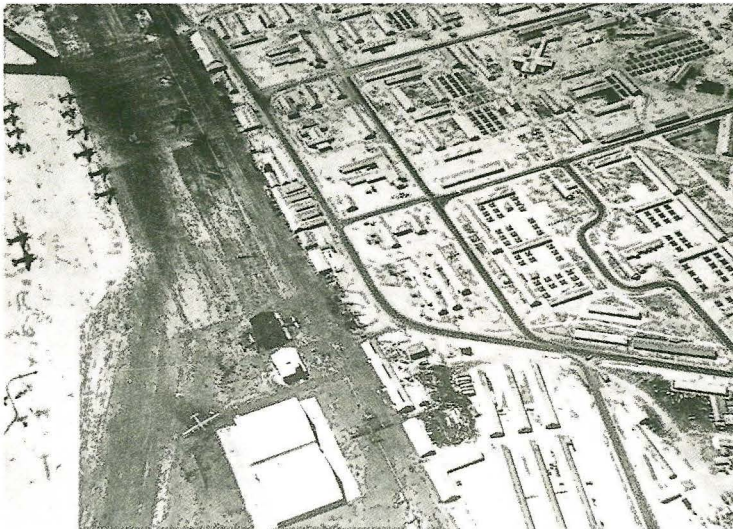
O Grupo, inicialmente, fez uma inspeção das instalações, a fim de avaliar as suas possibilidades, dentro da idéia de ali funcionar uma Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar. As instalações correspondem ao necessário para um efetivo de quatrocentos cadetes, sem necessidade de transformações maiores, aquartelando, também, os elementos de vigilância e oferecendo espaço para o funcionamento de aulas e laboratórios. Dispõe de um estádio para educação física, um anfiteatro para conferências e um moderno e espaçoso cinema.

O Grupo teve ocasião de ventilar o caso do seu funcionamento no próximo ano, 1959. A conclusão é que não será difícil, desde que a Escola se inicie como um curso de criação administrativa; a parte logística, assegurada pela Base Aérea de Natal, seja reforçada de alguns elementos em material e em pessoal; e a direção do ensino seja entregue a um Oficial Superior, experimentado em Barbacena, na doutrina do funcionamento daquele estabelecimento.

Há muito a FAB se ressentia de recrutamento no seu quadro de formação de Oficiais-Aviadores e de acordo com os fatos avaliados pelo Grupo, umas das razões dessa deficiência está na pequena utilização do material humano, aliás



1935.
Hangar da
Aeropostal
no local
onde, mais
tarde, seria
construída a
Base Oeste.



Vista
aérea de
Parnamirim,
no início
de 1944,
durante o
período
da guerra.

de primeira grandeza, existente no norte e no nordeste do Brasil. E motivo dessa falta de utilização reside no teor do ensino nessas regiões: não há uma boa padronização; sofre as conseqüências econômicas de um subdesenvolvimento crônico. Portanto, um Curso, uma Escola, ou mesmo um Colégio Militar, com suas conhecidas características, dariam oportunidades para novos valores, que nesse momento são encaminhados, somente para o Exército, através da Escola Preparatória de Fortaleza, num nível, mais elevado e, para a Marinha, num nível intelectual mais elementar, pelas suas Escolas de Aprendizes de Marinheiros.

Natal e as cidades vizinhas, Fortaleza e Recife, dispõem de professores de padrão Colegial, Científico ou Clássico, capazes de preencher o quadro do Curso ou Escola em tela, conforme foi informa-

do o Grupo, através de dados colhidos nos órgãos competentes. Um concurso de titulados, com diplomas registrados

Intensa
movimentação
aérea
caracterizou a
Base Leste
no período da
guerra. Em
primeiro
plano, vemos
um B-24
"Liberator" e
um C-54
"Skymaster",
ambos
USAAF.



no Ministério de Educação, nos faz afirmar que esse aspecto do problema é facilmente resolvido, somente com uma chamada de interessados. Após essa triagem, deverão fazer pequenos estágios em Barbacena, para uma padronização mais eficiente. O resto seria dado pela documentação já existente na Escola de Barbacena.

Acreditamos que, com relação a tais instalações, deveriam ser adotadas as seguintes linhas de ação:

- 1º) Criação do Curso de Formação de Cadete do Ar, em Parnamirim, Natal.
- 2º) Nomeação do Chefe do Departamento de Ensino Oficial Superior, do posto de Major ou Tenente-Coronel, com o curso de Estado-Maior ou de Engenharia.
- 3º) Atribuição ao Comandante da Base Aérea de Natal de dar apoio ao Curso e determinar, ao mesmo, que apresente um estudo da adaptação das atuais instalações da Base Leste, para a fim acima citado.
- 4º) Determinação à escola de Barbacena que, na realização do seu concurso de admissão, inscreva os candidatos do norte e do nordeste, para posterior encaminhamento ao curso em formação.
- 5º) Organização, pelo órgão competente da TOLE, abrangendo o curso propriamente dito e o reforço a ser dado ao efetivo da Base Aérea de Natal para assistir ao mesmo.

O autor, natural do Maranhão, nascido a 12 de abril de 1908, é aspirante de 22 de novembro de 1930. Atingiu ao Generalato Brig-do-Ar em 17 de dezembro de 1958. Foi chefe do EM de Aeronáutica, faleceu a 1º de janeiro de 1977.



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 sobressalentes 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

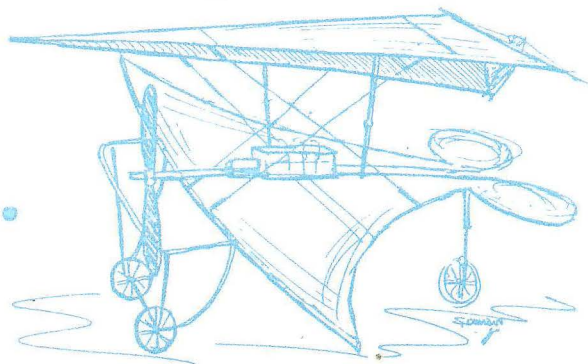
Educação primorosa, certa timidez e elegância — características tradicionais de um perfeito cavalheiro de “La belle époque” — aliadas a uma inteligência acima do comum e a invulgar capacidade de trabalho, eram os traços marcantes daquele milionário e inventor, oriundo de um pouco conhecido país do continente sul-americano. Sua descendência latina, conduzia-o a um ideal de concórdia universal, transparecendo, no decorrer da sua trepidante e fulgurante existência, em sutis ocorrências, esta nobre tendência, até o final melancólico da sua passagem pelo mundo.

Residente em Paris, na charmosa “avenue dos Champs Elysées,” circulava com desenvoltura entre as altas camadas sociais e os meios esportivos, desfrutando do elevado conceito entre os “habitués” destas rodas. Sua imaginação criativa levava-o a constantes inovações, jamais guardadas em sigilo. Certa vez, instalou um motor acoplado à uma hélice, num deslizador aquático (1907), surpreendendo a quantos o viram, deslocando-se sobre as preguiçosas águas do Sena. Em outra oportunidade, apresentou um pequeno canhão “lança-amarra” (1930), capaz de atirar ao mar uma bóia presa a uma corda para socorrer um banhista em apuros. Sua fértil imaginação criou, ainda, um pequeno dispositivo para disciplinar corrida de cães (1930), tão em voga naquela época. Às vezes, surpreendia moradores de pacatas ruas parisienses com um ruidoso triciclo motorizado, cuja velocidade era considerada, então, est arrecedora.

Atraído pelas atividades aeronáuticas, experimentou as emoções de um voo (1898), numa ascensão contratada com um “expert” em balonagem, despertando-lhe intensa vontade de projetar um pequeno balão e construí-lo. Envolvido no turbilhão dos esportes do ar, engajou-se na luta pelo domínio dos balões em voo, e que só vem a acontecer, conforme um sistema por ele mesmo concebido e executado, cerca de seis anos mais tarde (1901). Paris delira e aclama à exaustão, o descobridor do domínio do ar. Tendo os braços ocupados com a condução dos dirigíveis, vê-se impossibilitado de retirar do colete, o seu relógio, com correntes e berloques — conforme ditava a moda neste início de século — e controlar seus vãos. Então, encomenda a um renomado joalheiro parisiense, um relógio de pequenas proporções e fixa ao seu próprio pulso com diminuta correia. Assim, sem

O HOMEM VOA? VOA...

Aluísio Quadros*



movimentar-se, com um simples olhar, informa-se sobre o tempo de voo decorrido (1909). Sua impetuosidade esportiva leva-o a conceber um helicóptero individual (1905) por demais precoce para o início do século XX. Antes dele, não se utilizava galpão para a guarda dos enormes veículos aéreos, que eram esvaziados após os experimentos do dia, desperdiçando-se o gás precioso e elevando o custo operacional da aeroestação. O uso habitual de galpões, chamados corretamente de hangar, foi logo difundido pelos aeronautas em atividade em Paris.

Mais tarde, veio a voar o mais sutil dos seus engenhos, o pequenino e suave “Demoiselle” (1907), distinguido, talvez, como uma das melhores expressões esportivas de “La belle époque”, cujos riscos nos céus, ou vãos à baixa altura, causavam “frisson” nos habitantes da frívola capital francesa. Certo prêmio esportivo (1901), recebido em dinheiro, foi aplicado na liberação das ferramentas do operários parisiense, retidos sob implacável penhor. Cartas de cunho nobre, endereçadas à autoridades, com destaque para aquela dirigida ao Embaixador do Brasil na Sociedade das Nações, oferecendo prêmio de dez mil francos para a melhor obra escrita sobre “interdição dos engenhos aéreos como arma de combate e de bombardeio”, revelavam o caráter humanista do inventor desportista. Entre tantas atribuições, inclusive problemas de saúde, ainda encontra ânimo para escrever duas belas obras, revelando-se uma, de caráter premonitório.

Na alegre ciranda da vida social parisiense, privou com figuras ilustres, expoentes de respeitável conceito internacional, entre autoridades, inventores e famílias nobres. Notabilizou-se por sua

personalidade e pela elegância no trajar. O seu comportamento impecável no trato a quantos dele se acercavam, ou ainda, a discrição dos seus pronunciamentos em banquetes, ou quando abordado pela imprensa, dispensando cordial atenção a todos, demonstrava o indefectível cavalheiro e o diplomata por intuição que era. Os grandes comensais queriam desfrutar da sua presença em todos os eventos possíveis.

Construiu (1918) a casa que projetara através dos anos, na rua do Encanto, em Petrópolis. Um primor de originalidade. Sobre o telhado, instalou uma luneta. A sala é reversível, tornando-se quarto com um leve deslocamento de cadeiras e almofadas, antecipando-se uns cinqüenta anos à moderna concepção de interiores. O banheiro conheceu um chuveiro de água quente, constituído por um balde, com vários furos no fundo e uma serpentina conectada com o fogão a lenha. Supersticioso, criou um singelo expediente para seus convidados entrarem na casa, sempre com o pé direito: serrou e retirou a metade do primeiro degrau da escada, do lado esquerdo. No segundo degrau, retirou a metade do lado direito e assim, sucessivamente, até o alto da escada. Sua sensibilidade patriótica levou-o a instalar um mastro no terreno da casa, hasteando o pavilhão nacional nos feriados cívicos. Embora brasileiro, seu nome induzia a julgá-lo de outra cidadania: DUMONT.

Ah! Ia-me esquecendo: trata-se daquele que (1906) inventou um dos mais gloriosos instrumentos do progresso da humanidade, o avião. DUMONT, ou melhor, Alberto Santos Dumont.

* O Autor é pára-quedista.

SAINT EXUPÉRY:

o aviador, o filósofo, o mito

L.N. MENEZES*

Há exatamente cinquenta anos, desaparecia, sem despedidas formais, esse notável escritor-aviador. A revista da Aeronáutica, na pessoa de seus ilustres colaboradores presta, neste artigo, uma singela, mas significativa homenagem a ANTOINE SAINT EXUPÉRY.



"Um escritor que pilotava ou um piloto que escrevia? Poeta, moralista, pensador, ou piloto-de-linha, comandante de bordo, piloto de ensaios? Humanista, jardineiro, arquiteto de idéias? Ou obreiro de aviação, diretor de companhia, chefe de Base, piloto de combate, piloto de raids?"

"Aluno mediano", relataram seus professores, e "piloto mediano", reportaram seus instrutores-de-vôo. Nada, portanto, de incomum ou genial em seus dotes. Entretanto, espírito e intuição acima da média, relataram seus contemporâneos, e piloto com fogo sagrado, conceituaram seus instrutores militares.

Tonio, seu apelido de família, era um menino talentoso (desenhava muito bem ilustrando sua correspondência e, mais tarde, seus livros) que escutava com atenção e maravilhado as histórias que a doce imaginação da mãe inventava para suas crianças. Dedicava à sua mãe, viúva precoce, uma ternura que cultivou e expressou, viva e profundamente, durante toda a vida e bem retratada em sua correspondência. E, nesse relacionamento, já se evidencia uma sensível personalidade através dos seus escritos. Em um aniversário de sua mãe, sempre tratado como um acontecimento pela família — os filhos trazem presentes. Ao invés de recordações materiais, Tonio lhe compõe um poema:

"Dieu t'a donné, la grâce et la beauté"

"Et tu nous chéris, quelle félicité!"

Em sua adolescência, foi um bom aluno em filosofia, enquanto em outras matérias sempre se classificou no último terço da turma. Entretanto, suas manifestações literárias já se faziam notar com a aparição de poemas e escritos variados: "Ameture", "Desenchantement", "Printemps de Guerre". A leitura também se tornou hábito. Mas a atividade esportiva não entusiasma o jovem estudante.

Com dezenove anos, após a 1ª Guerra Mundial, presta exame para a Marinha e não consegue êxito por haver obtido nota 1 em língua francesa! Matricula-se no curso de arquitetura, porém, não convencido da vocação, apresenta-se ao serviço militar que, face à sua personalidade, era uma libertação do fastio da rotina, que odiava. Assim, aos 21 anos, inicia sua vida em uniforme.

Não está claro o momento em que St. Exupéry começa a se interessar pela aviação. Na verdade, sua adolescência se passou em um período de grande efervescência aeronáutica em que os pioneiros desbravaram os ares e, de uma certa forma, influenciando toda aquela geração, convidando-a para a nova aventura. Entretanto, tudo indica que seu interesse foi despertado quando de um vôo de balão aos 12 anos de idade. Leia-se o poema consequente:

*"Les ailes frémissaient sous
la soufflé du soir."*

Asas freíam à brisa do crepúsculo.

A 1ª Grande Guerra havia trazido um enorme desenvolvimento tecnológico, principalmente na aviação, que vem a se tornar a arma da elite, eclipsando a tradicional cavalaria.

Por essa razão, talvez, St. Exupéry tenha se candidatado à prestação do serviço militar no 2º Regimento de Aviação instalado próximo a Strasbourg. Entretanto, como recruta não tinha acesso ao treinamento aéreo. Decidido a se brevetar, se apresenta aos exames para o vôo militar, porém, inicia — sob suas próprias custas — o vôo em um pequeno aeroclube, onde se breveta como piloto civil.

Àquela época o treinamento militar apenas se dava nos Departamentos Além-Mar e St. Exupéry solicita transferência para o Marrocos, para esse fim. Lá teve seu "laché". Seus nove meses de serviço

militar em África não chegaram a permitir que ele se tornasse um verdadeiro piloto civil e muito menos militar. E sua veia literária ainda não havia pulsado.

Continua sua pequena carreira militar, já em França, e dela se afasta em 1923. Por um período de dois anos, a vida de St. Exupéry foi pouco fértil: instrutor de voo, sócio de uma empresa de fotografia aérea e representante comercial de caminhões. Nenhuma dessas atividades o entusiasmou como carreira e a solidão da vida do interior fez novamente despertar sua veia poética, quando da sua correspondência com os amigos e, principalmente, com sua mãe.

É, também, por mãos de amigos que St. Exupéry passa do momento literário aeronáutico para o tempo de exercício aeronáutico: um emprego na recém-formada Companhia de Aviação Latécoère.

Fundada por Pierre Latécoère — construtor de aviões — a referida Companhia se propunha a iniciar o tráfego postal entre o continente europeu e o norte da África, reduzindo o tempo de percurso de 11 dias para 13 horas. Da mesma maneira, Latécoère imaginava reduzir de 23 dias para 7 dias o tempo de percurso de uma mala postal entre Paris e Buenos Aires. E foi na direção da Latécoère que os experientes pilotos da guerra foram direcionados a fim de compor suas primeiras equipagens.

Em Toulouse, escritório central da Campanha, St. Exupéry vem de encontrar-se com Guillaumet, Mermoz, Daurat e outros que viriam compor as equipes de pilotos que desbravaram as rotas de África e América do Sul.

"Aqui — descrevia St. Exupéry — a aviação é uma linda ocupação. Não é um jogo e é como eu gosto. Não é um esporte, como antes, mas algo que é inexplicável: uma espécie de guerra".

Os aviões eram rudimentares, o altímetro era pendurado ao pescoço para evitar as vibrações do motor, as bússolas se desregulavam facilmente e as previsões meteorológicas eram pura fantasia. O voo rasante, para se livrar da chuva ou do mau tempo, era extremamente comum.

St. Exupéry inicia sua carreira como piloto de linha, fazendo as etapas Toulouse-Dakar continuamente. E, nesse "métier", enfrenta a solidão, o isolamento, os "remous", as nuvens, a chuva, as panes, as correntes descen-

dentes. Os vales e os montes. Adança nas tempestades, as praias e as palmeiras. Os ventos do deserto, a bruma, o terror dos mouros... O céu e a areia. Todo esse cenário que emoldurava as sensações e os sentimentos do jovem piloto, assegurando o conhecimento dos céus, serviria de estímulo para extravasar, em palavras e pensamentos, transmitidos em seus futuros escritos.

A introdução do voo noturno foi uma inovação capital para o Serviço Aéreo Postal. Entretanto, os riscos provenientes do "pérfido mistério da noite" exigiam comportamento heróico dos participantes. Quando Mermoz estabeleceu que era uma imposição implantar o voo noturno para a sobrevivência da ilha, todos seus companheiros o chamaram de louco. E, dizia ele, "voaremos à noite com nossos homens antes de fazê-lo por instrumentos. Pilotarei o primeiro correio. Se eu passar, todos passarão após".

E, a partir dessa decisão, a linha começa a enfrentar os voos noturnos que, com certeza, "carregaram" profundamente a alma e a mente do escritor-aviador em "Vol de Nuit", sua próxima obra.

Com seu primeiro livro nas livrarias em 1929, St. Exupéry pilota hidraviões recém-fabricados que se destinavam a cruzar o Atlântico em busca da América do Sul. E, logo após, aceita o cargo de Chefe da Base da Aeropostal em Buenos Aires, onde permanece por um ano. Partindo dali, inaugura a linha para a Patagônia.

Foi durante sua gestão que seu amigo fraternal Guillaumet pousou em pane nos Andes, entre Mendoza e Santiago, e mais tarde retornou à Base, concedendo um relatório impressionante, que ilustraria escritos de St. Exupéry.

Foi nessa mesma época que conhe-



Saint Exupéry nos tempos de aviador militar.

ceu Consuelo Carrillo Gomez, sua futura esposa e que também se dedicou a preparação de "Vol de Nuit".

"Mais coisas sobre nós mesmos nos ensina a terra; mais do que os livros. Porque nos oferece resistência. Ao se medir frente a um obstáculo, o homem aprende a se conhecer; para superá-lo, entretanto, precisa de uma ferramenta. O avião, ferramenta das linhas aéreas, envolve o homem".

"Como a ferramenta revela o obreiro, o avião revela o HOMEM".

"Trago sempre nos olhos a imagem do meu primeiro voo noturno: uma noite escura onde apenas cintilavam como estrelas, pequenas luzes perdidas nos campos. Cada uma delas marcava, no oceano da escuridão, o milagre da presença de uma consciência. Sob cada uma delas alguém trabalhava, lia, meditava ou fazia confidências. Sob outras alguém saudava o espaço ou se consumia em cálculos sobre a nebulosa de Andromeda. Mais além seria, talvez, a hora do amor... Mas, entre essas estrelas vivas, tantas janelas fechadas, tantas estrelas extintas, tantos homens adormecidos!"

"A noite estava sem luar, eu navegava entre a bruma e as nuvens espessas

que tornavam a noite mais negra ainda. Nada havia de material para mim no mundo que o meu avião. Estava “desligado de tudo”. Percebi, na linha do horizonte, uma primeira luz, pensei ser um farol. Imagine a alegria que produz um pontinho brilhante que tudo contém. Aprovei a pequena luz: era uma estrela”, diz St Exupéry.

Na releitura de St. Exupéry, a palavra estrela espiritualiza a imagem do ponto de convergência, das consciências abertas, vibrantes. Simboliza a fragilidade da vida, a solidão humana, as vias misteriosas do destino, o próprio céu. O campo celeste estrelado é, para o autor, a imagem do infinito. Um infinito cósmico, espiritual e humano. Suas obras transmitem a dignidade e o amor ao homem.

“As noites de inverno haviam feito a paz com a massa montanhosa, assim os séculos com os castelos mortos”.

St. Exupéry não usava as palavras que não fosse com reverência e viveu, pessoalmente, cada palavra que empregava.

Voar, para St. Exupéry, não era apenas pilotar, mas era o encontro do homem e sua medida: era uma busca incansável de si próprio.

“O reinado da lua, das estrelas e dos sonhos sempre fascinaram e “Vol de Nuit” era, antes mais nada, um canto à noite... Não é um livro sobre o voo noturno mas, no seu senso mais íntimo, um livro sobre a noite. Jamais vivi que não fosse após as 9 horas da noite...” são palavras do autor.

Seus esforços poéticos foram recompensados quando um júri feminino concede o Prêmio FEMINA 1931 pelo romance “Vol de Nuit”. Na concepção do autor o romance era mais do que simplesmente a história do voo noturno mas um tratado sobre a coragem, heroísmo ou de exercício do Comando e Chefia.

St. Exupéry consegue tamanha concisão que coloca sua obra na seleção dos clássicos franceses de grande densidade.

De 1936 a 1939 St. Exupéry se dedica tanto às atividades aeronáuticas como as de escritor, agora como repórter dos jornais franceses “L’Intransigeant Paris-Soir” para a Guerra da Espanha.

St. Exupéry, assim como Mermoz, não mantinha nenhuma simpatia pelo facismo nem pelos seus líderes. Mas entendia que a “busca de um desafio dava à vida sua

intensidade e sentido”...

“O segredo é muito simples: não se vê bem que não seja com o coração. O essencial é invisível para os olhos”.

“Combatarei para os homens contra o inimigo. Porém, combaterei sempre contra mim mesmo”.

“Aquele que dá sentido à vida dá sentido à morte”.

“Uma civilização onde o homem seja respeitado além de suas idéias, essa é a minha civilização”.

“Uma certa burguesia francesa é atroz, mas as doutrinas puras do marxismo não o são menos!”

A perda de seu companheiro Mermoz, desaparecido no seio do Atlântico Sul em 1936 estimula o escritor a produzir artigos “in memoriam”, com um grande sentimentalismo escreve:

“Ele era da bela raça: aquela que afronta o mundo com toda sua envergadura e não se negava a qualquer esforço; não recusava nenhum adversário. Se engajava por inteiro em todos os seus atos. Jean Mermoz se oferecia ao vento, como uma árvore.

Era um homem de “métier” e essa era sua grandeza. É necessário uma ferramenta para entrar em contato com o mundo. O peão, em seu trabalho descobre, pouco a pouco, os segredos da terra. E a verdade é universal. Por meio de seu “manche” de pilotagem, de sua ferramenta, o aviador aprende muito mais do que através das páginas de um livro. Ele se torna um sábio. Dessa forma, esses homens, através dos comandos de seus aviões, pela magia de seu instrumento de trabalho, adquiriram uma sabedoria semelhante a do peão. Eles também se encontravam de igual para igual com essas divindades elementares: a noite, o dia, a montanha, o mar, a tempestade. Fiscalizavam o céu como o agricultor supervisiona seus vinhedos. Essa era a fonte de sua serenidade”.

Prepara sua nova obra — Terra dos Homens — que a crítica literária recebe com aplausos e menções:

“— Mermoz havia decifrado as areias, a montanha, a noite e o mar. Havia soçobrado nelas mais de uma vez. Mas, sempre que voltava era para partir outra vez”.

“— Se objetásseis a Mermoz quando mergulhava para a vertente chilena dos Andes, com sua vitória no coração, que

ele se enganava e que a carta comercial não valia a vida, ele se ria.

A verdade era o HOMEM que nascia nele quando transpunha os Andes”.

“— apreciamos totalmente a obra: tudo é rigorosamente exato e autêntico”.

“— me atrai a lucidez e a sinceridade”.

“— obra que nos conduz à verdades essenciais, o que é feito com uma viril e poética gravidade, sem cabotinismos nem jactância. O livro é dos melhores que tivemos nos últimos tempos”.

Terra dos homens”, que veio à luz em 1939 e às portas da 2ª Guerra Mundial, recebeu o Grande Prêmio de Literatura da Academia Francesa e, rapidamente, se transformou em “best seller”, tendo sido traduzido para o inglês.

“O avião é uma máquina de voar. Mas que instrumento de auto-análise!”.

“Amor sem esperança não é desesperança. Quer dizer que nos encontraremos no infinito: e, nessa rota, as estrelas são inúteis para nos guiar...”

“O homem se descobre quando se mede contra um obstáculo”.

Diversos críticos se enganaram ao rotular St. Exupéry como “existencialista”. Na realidade, se desejássemos defini-lo melhor seria entendê-lo como “resistencialista” já que sua filosofia de muito se aproximava a de Ortega y Gasset e Toynbee: “desafio e resposta”.

“A verdadeira qualidade do homem não é qualquer coisa a ele atribuída no nascimento, mas aquela adquirida. Suas virtudes não provêm de uma herança mas de algo que ele próprio criou”.

Em “Terra dos Homens” faz afirmação contestando teorias socialista em voga na época: “que nos importam as teorias políticas que pretendem liberar os homens? Que vai daí nascer?”

“Terra dos Homens” não foi concebido como um livro de aventuras relatando as conquistas dos alpinistas ou aviadores, soldados ou mouros. Seu tema principal se resume em uma metáfora: “é a qualidade de carpinteiro que, face a face com a madeira a apalpa, a mede, a sente e, longe de tratá-la superficialmente, transfere a seu modo todas suas virtudes.

“Somente o ESPÍRITO, soprando a argila pode criar o HOMEM”, entendendo-se ESPÍRITO como dinamismo humano”.

Após seu acidente na Guatemala, St.



Exupéry somente volta a voar com Guillaumet em uma travessia do Atlântico, da África do Norte aos Estados Unidos.

O enorme sucesso de "Terra dos Homens" oferece ao autor, recompensas financeiras elevadas que lhe permitem retomar seu elegante modo de viver, há algum tempo abandonado.

É nessa circunstância que enfrenta a 2ª Guerra. Sua convocação para o serviço militar não tarda: recebe o posto de capitão e é classificado em uma unidade de bombardeio. O que não lhe agrada, pois não desejava executar as missões que causavam a carnificina que assistiu quando em Espanha.

Sua esperança de obter uma transferência para uma unidade de caça esfareceu quando, alegando sua idade e as sequelas oriundas do acidente de Guatemala, o serviço militar o classifica em uma unidade de reconhecimento. E dessa convivência com os homens de uniforme provém os elementos para sua obra "Piloto de Guerra". Com a França invadida desloca-se com sua unidade para a Argélia. Ali, por algum tempo e sem que solução seja dada que permita sua unidade retornar ao combate, já que a França havia capitulado frente a Wehrmacht, St. Exupéry recolhe notas que lhe servirão mais tarde para compor "Citadelle".

Convencido de que somente com o apoio americano seria possível salvar a França do domínio alemão, St. Exupéry se desloca para os Estados Unidos, via Lisboa, no fim de 1940. E é lá que conclui "Piloto de

Guerra" e esboça o "Pequeno Príncipe", no ano de 1942.

A obra "Piloto de Guerra", já impressa no Canadá, exarceba os críticos naquilo que poderia ser entendido como "posição política do autor" com relação à situação da França no contexto da guerra mundial. Alguns chegaram a titulá-lo "pétainiste". Na realidade, o escritor se posicionava contra o "fascismo sem doutrina do Gen. De Gaulle...". A obra lhe rende o Prêmio Aeroclub de França (póstumo). A idéia de escrever um livro para crianças (mais tarde "Pequeno Príncipe") nasceu nessa época, em New York. Estimulado pelos amigos americanos e por um período de enfermidade, St. Exupéry elabora sua pequena obra, em grande parte sob os efeitos de uma forte febre que lhe estimulava a criatividade.

Vista como uma fábula, alguns críticos viram no "Pequeno Príncipe" um dos maiores livros existencialistas do século. Obra para jovens e adultos.

Paladino dos céus, contemplativo solitário, misterioso, visionário. É incontestável que St. Exupéry se interessava particularmente pelas ciências exatas, porém, não negligenciava a sociologia ou a economia política. Místico sem fé, "peão das estrelas."

St. Exupéry aspirava ser o herói da grande conversão humana nos tempos modernos. Sua visão da terra, vista do avião, revelou o que poderia ser o nosso planeta sem os homens.

Criou um estilo para acordar as "almas mortas". E é tudo isso que deve ser preservado. Uma chama frágil. Milagrosa centelha da consciência humana que, se o homem a preservar poderá se manter acesa e jamais desaparecer".

O retorno ao combate, uma meta não esquecida por St. Exupéry. Muito embora suas atividades aviatórias tivessem se resumido bastante quando nos Estados Unidos, seu desejo de participar no conflito era constante.

Com 42 anos, já longe da idade para pilotar um avião de caça, reagindo à idéia de voar um bombardeiro, St. Exupéry custava a decidir. Reagia à idéia de juntar-se às tropas de De Gaulle, na Inglaterra, principalmente porque, na sua concepção "o Gen. De Gaulle era muito mais inimigo do Governo de Vichy do que da própria Alemanha invasora..." Mas desejava

voltar a voar em missão de guerra, de qualquer forma.

Superada a dificuldade de obter um uniforme francês em New York, St. Exupéry se desloca de navio para África do Norte, em busca de sua antiga unidade de reconhecimento: o II/33.

Seu retorno ao voo e à unidade de origem foram cercados de todos os possíveis percalços. Trabalhavam contra o escritor: sua idade (43 anos), suas limitações físicas provenientes do acidente anterior, as imposições do voo de altitude a um organismo envelhecido, o afastamento do voo e a complexidade do avião P 38. Além de, evidentemente, pequenos detalhes do tipo: St. Exupéry falava mal o Inglês, seu grande porte se alojava mal na cabine do P 38 e as velhas fraturas ósseas penalizavam enormemente o aviador por causa do voo de longa duração em altitude de muito baixa temperatura.

Um novo acidente, agora a bordo de um P 38 (pouso em pane em pista curta) leva o comando da aviação americana a afastar novamente St. Exupéry do voo, para seu desespero. E seu retorno ao voo terá que passar por De Gaulle, o que agravava a situação...

Somente através das ações de amigos americanos (particularmente o filho de Roosevelt St. Exupéry é reintegrado ao voo em 1944.

Baseado na Sardenha, dali St. Exupéry parte para suas missões de reconhecimento sobre a França. Em 31 Jul 1944, decola na sua 5ª missão de guerra para não mais retornar à Base.

O decano dos pilotos de guerra do mundo, o pioneiro que rivalizou-se em astúcia frente aos mouros da África do Norte, que enfrentou os ventos frios da Patagônia, o veterano que sobreviveu à atmosfera gelada dos Andes e à sede no deserto da Líbia, à AAA de Arras ou aos aviões de caça alemães desta vez — diferentemente de antes — não retornou a missão. Abatido ou desaparecido no mar: não se sabe.

Não voltou para repartir! Mas deixou a vida como desejava: após haver conquistado o mundo com suas mensagens a bordo de sua máquina de voar que para ele era — antes de mais nada — "uma forma de transportar emoções."

* O autor é Maj Brig R/R

Estórias que a Caça não Contou:

O Bacalhau Voador

Paulo J. Pinto*

Era final de 92 e nós estávamos voando de Brasília para Natal, onde faríamos a outorga do Troféu Instrutores de 1966 ao Estagiário mais Eficiente do Curso de Caça que se encerrava.

Dos 16 instrutores que seguraram a barra lá em Fortaleza, na Sorbonne da Caça em 66, ainda estamos por aí 13. Nos deixaram o Fleury, o Zê Areal e o "Azul" Gonçalves.

A bordo do Bandeirante íamos o Blower, o Villaça, o Celestino, o Starling e o Jac Bac. Nos conduzia o nosso jovem Comandante, Lauro Menezes. Pifaram o Veiga, Marees, Felinto, Chagas e Salazar. O Raposo foi direto do Rio para Natal.

O Jac Bac era o Operações do Esquadrão naqueles tempos de 66 e para nós, de Santa Cruz, que não o conhecíamos, foi uma experiência enriquecedora conviver com ele. Suas estórias, no entanto, já eram do nosso conhecimento desde há muito. O cara realmente era e é uma figura como poucas, um tipo inesquecível.

Começemos pelo nome, Marcos Silveira, e o apelido, Bacalhau. Acho que foi o Blower que, reagindo a agressiva sonoridade do apelido, o modificou para *Jac Bac*. E o negócio colou. Para nós de 66 ele é, carinhosamente, o Jac Bac até hoje.

Sem sombra de dúvida, houvesse ele sido contemporâneo dos grandes pioneiros, teria seu nome inscrito nos anais da

história da aviação. Além de exímio piloto, o que mais nos impressionava era a absoluta tranquilidade com que ele se havia nas mais incríveis emergências (algumas, há que ser fiel à verdade, que ele mesmo, com suas maluquices, criava) e a sua absoluta vocação para aventura.



Uma vez, numa decolagem de 12 aviões, um estagiário saiu da reta lá na frente e deixou o remú direito para o Bac lá trás. O TPA (tanque de ponta de asa), abastecido com 150 galões, bateu na pista e voou longe. Para um piloto normal, seria catástrofe certa. Na melhor das hipóteses, em se safando, ele voltaria apavorado: o F-80 era "impilotável" à baixa velocidade, com tamanha assimetria de peso. Para o Bac, foi um acontecimento absolutamente corriqueiro. Com aquela delicadeza que era peculiar, ele entortou o avião e saiu rasante, de lado, todo derrapado, até ganhar velocidade e retornar para o pouso. E sem sequer alijar o outro tanque! (no T 33, com o AutoDrop ligado, o alijamento seria automático: saía um, saía o outro; no F-80 havia que comandar).

Em outra ocasião tivemos aquele apagamento de motor na demonstração de 23 de outubro na Praia de Boa Viagem. A turma do Armamento da Base havia caprichado nos alvos e misturado um pouco de pólvora à gasolina nos tambores.

Eu, Segurança de Vão do Esquadrão e coordenador da demonstração, bem que avisei para a galera não atirar de perto. No que fui apoiado incondicionalmente pelo Bac, que era o líder do vôo.

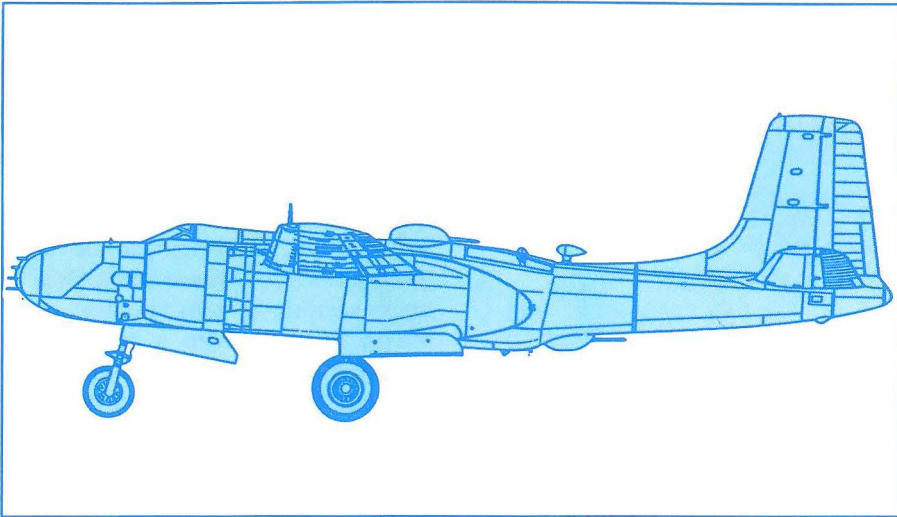
Não deu outra. Ele atirou na cara do Alvo, houve uma tremenda explosão e o F-80 saiu do outro lado rasante sobre o mar. Depois ele explicou que havia sido necessário manter o rasante para preservar a velocidade e não perder rotação enquanto era dada nova partida! O motor havia parado e ele executava a complicada sequência de partida no ar do F-80 (automatismo, só muito mais tarde com a nova geração de T-33).

Mas foi durante o vôo para Natal que eu soube de uma que me era desconhecida.

Ele havia saído de Fortaleza e estava servindo no Parque em Recife.

Um dia decolou para fazer uma experiência de B-26 e resolveu dar uma voltinha, logo ali, no atol das Rocas.

Ele era metido a mergulha-



Conhecido na FAB como B-26, na realidade trata-se do A-26B "Invader", aeronave de excelente performance e grande confiabilidade.

dor parceiro contumaz do Bill lá em Noronha (este era um cozinheiro parai-bano que aprendeu a mergulhar com os americanos que andaram pela ilha no início do programa espacial e ficara famoso com as loucuras sub-aquáticas que aprontara).

Não esqueço o episódio do mergulho que ele fazia com o Marquinhos (que devia ter uns 10 anos) na ponta sudoeste da ilha, naquele paredão que parece descer para o fundo do mundo (bem em frente ao Buraco do Diabo).

Foi quando apareceu um enorme tubarão branco (ele fala em 10 metros; dando o desconto do pescador, aceitamos cinco). Cruzaram frente com afastamento lateral e o bicho curvou para o lado da dupla.

Diz o Bac que só havia uma coisa a fazer: enganjar combate. Ele comandou Ataque 2 para o Marquinhos e fechou a curva para cima da fera. Depois de algumas enroscadas sem vantagem para ninguém o inimigo desistiu e terminou indo embora!

Ainda sobre mergulho, ele dizia não gostar de sair com o pessoal de Recife por que eles mergulhavam em navios afundados em locais de água suja, havendo que descer agarrado a um peso até uns 30 metros sem saber exatamente o que havia lá em baixo, nem mesmo ao chegar ao fundo.

O que ele gostava era de mar aberto. Era suficiente entrar no meio dos cardumes sob ataque das gaivotas, mergulhando para sair em baixo onde

estavam os grandes predadores. Aí era só escolher e mandar bala, embora às vezes ocorressem surpresas assustadoras.

Pois é, mas voltando a Rocas.

Depois de curtir o visual, ele resolveu cumprir os itens de vôo de experiência e embandeirou um motor, desembandeirou e repetiu com o outro. Só que aí, houve um disparo de hélice e o melhor mesmo foi ficar no embandeiramento inicial.

Ele até que disse ter sentido um pouquinho de receio e solidão lá no meio do oceano (naturalmente, ele estava voando solo). Como a situação não tinha mesmo jeito, ele tomou o rumo de casa e botou a boca no trombone, tentando se comunicar com alguém. Foi atendido

por um *Pan Am* que voava de Dacar para Recife.

Ao informar a emergência, o americano teve o maior chilique no rádio e, na maior adrenalina, procurou manter a moral do Bac dizendo que havia sido piloto de B-26 na guerra e que compreendia a situação, que o Bac tivesse calma, que tudo ia acabar bem, que o avião não merecia a fama etc. etc etc. E o Bac sem entender direito o porquê de tanto "auê".

Despediram-se pelo rádio, muito depois, com o aeroporto à vista e o Bac só veio a compreender o trauma do gringo 25 anos depois.

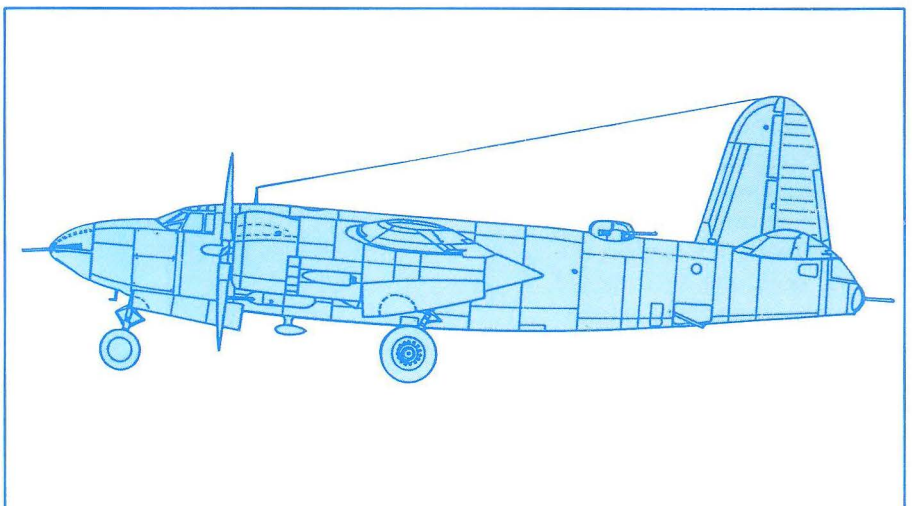
O avião que a FAB chamava de B-26 havia sido, na guerra, o A-26 Invader. Um excelente avião, confiável e estimado por todos que o voaram. A FAB os teve, primeiro em Natal, depois em Recife e finalmente em Cumbica, voando bombardeio, ataque e reconhecimento.

O verdadeiro B-26 foi um bimotor da Martin chamado Marauder. Os primeiros modelos da série A, foram tão tenebrosos que granjearam para o avião o apelido de Widow Maker (Fazedor de Viúvas). Daí o trauma do piloto americano. Ele havia sido um sobrevivente do B-26 e certamente achava que o Bac ia entrar pelo cano.

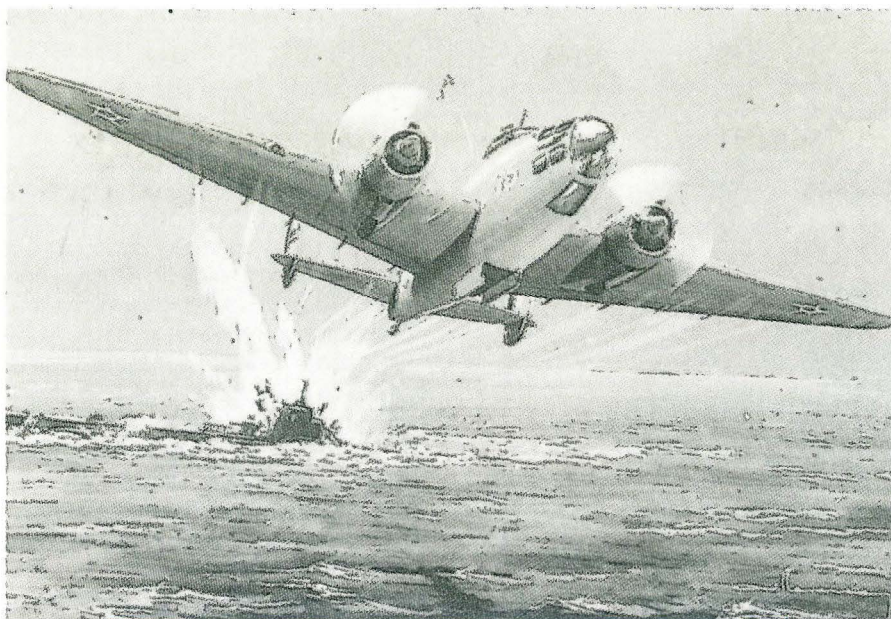
O Jac Bac hoje é um pacato empresário em Goiania (há que ver para crer). Eu sei, por exemplo, que não faz muito, ele andou voando no garimpo em Roraima e que tem histórias de arrepiar por lá.

Um dia ele conta.

**O autor é Cel Av R/R*



O verdadeiro B-26 foi um bimotor da Martin "Marauder". Os primeiros modelos foram tão tenebrosos que granjearam para o avião o apelido de "Widow Maker" (fazedor de viúvas)



Submarinos em Ação

O Colapso do BT-18

Ivo Gastaldoni

Sob o título genérico Submarinos em Ação, esta série pretende reunir uma coleção de artigos focalizando episódios pouco conhecidos da Segunda Grande Guerra, que alterna o ponto de vista do aviador de patrulha, missão que desempenhei ao longo daquele conflito, com a ótica do submarinista inimigo, esta fruto de uma alentada pesquisa desenvolvida por acasão da elaboração do livro "A Última Guerra Romântica", que publiquei no ano passado.

Embora alguns desses relatos apareçam aqui romancados, eles estão calcados em fatos e dados rigorosamente verdadeiros, daí sua importância na reconstituição de algumas páginas bem pouco conhecidas da nossa história recente.

O Capitão-Tenente August Maus, experiente submarinista com 34 anos de idade, não abria mão de dois procedimentos básicos: o primeiro deles era um cuidadoso giro de horizonte, sempre que seu barco subisse à profundidade de periscópio; em segundo lugar e na hipótese de concluir a emergência, ele era sempre o primeiro a assomar na torre para complementar a observação com nova varredura, desta feita com a ajuda de seu poderoso binóculo.

Maus estava em sua primeira incursão no Atlântico Sul e desde que chegara em águas brasileiras não fazia outra coisa senão amaldiçoar sua falta de sorte, pois ao contrário da expectativa, o mau tempo impedia o banho de sol prometido pelo seu companheiro Capitão-Tenente Carl Emmermann, comandante do U-172, este já em sua segunda incursão no lado de cá do oceano. Há dois dias uma chuvinha miúda, empurrada por um vento frio que mal encrespava as ondas do mar, tornava o

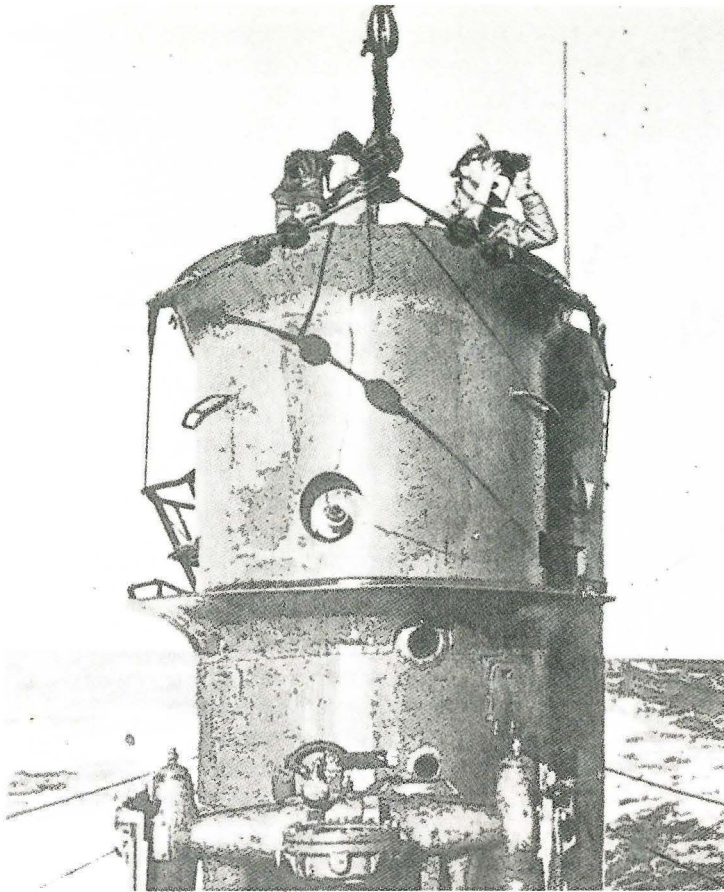
ambiente do submarino, que normalmente o é ainda mais depressivo.

Ao meio-dia de 6 de julho de 1943, o U-185 estava 40 milhas ao largo de Macau (RN), navegando a meia força na superfície. O comandante Maus subiu à torre e ficou animado com a perspectiva de uma melhora no tempo. A chuva amainara, o teto subira para 2.000 pés e, nas partes mais esgarçadas das nuvens, dava pra pressentir a presença do sol.

Nisso, um dos vigias dá o alarme: "avião a oeste, distância três milhas, voando de sueste para noroeste". Os artilheiros correm para guarnecer os canhões anti-aéreos, porém Maus os detém com comando de "preparar para o mergulho". Ele não acredita que o submarino tenha sido avistado, pois sua pouca velocidade nem sequer formava a esteira de espuma que normalmente denuncia a presença do barco antes mesmo deste ser avistado. O avião some no horizonte e nada acontece. A ordem preparatória é cancelada e a torre volta a ser ocupada pelos vigias e artilheiros. O comandante desce ao centro de controle para registrar o episódio no livro de bordo e passa a rememorar a atuação do U-185 desde que assumira seu comando.

Na verdade, não tinha tido muito êxito e, desse jeito, jamais chegaria perto dos resultados avançados pelo seu ídolo Gunther Prien. Sua Primeira missão como comandante ocorrera em meados de 1942, quando conseguira prestígio e fama pelo ousado salvamento dos sobreviventes do U-564, afundado por aviões ingleses nas proximidades do Cabo Ortega (Espanha). A segunda patrulha tivera o Atlântico Norte como cenário e acontecera em fins de 1942, debaixo de um rigoroso inverno. Muitos problemas elétricos e dificuldades de comunicação prejudicaram as operações e reduziram sua eficiência. Seu único ataque positivo ocorreu no dia 7 de dezembro de 1942, contra o navio britânico Peter Maersk, de 5.476 toneladas brutas, que naufragou na altura dos Açores, levando para o fundo seus 57 tripulantes, 8 artilheiros e 2 passageiros. Ainda atacou sem sucesso um cargueiro não identificado, no dia 21 de dezembro do mesmo ano. A terceira patrulha do comandante Maus fora em março e abril de 1943, tendo o mar das Caraíbas como teatro de operações, já à essa época intensamente vigiado por uma aviação

Varrendo o horizonte a procura de alvos.



de patrulha que atingira um alto grau de eficiência. Avistara muitos barcos pequenos que não mereciam o desperdício de um torpedo e muito menos revelar sua presença em águas tão bem protegidas. Mesmo assim, conseguiu, no dia 10 de março de 43, afundar dois grandes navios que navegavam entre Cuba e Haiti: eram os norte-americanos Virginia Sinclair, petroleiro de 6.151 toneladas brutas, e o cargueiro James Sprunt de 7.177 toneladas brutas: o primeiro trazia gasolina de avião e o segundo estava carregado com explosivos, acarretando a morte de toda a tripulação. Os americanos, exasperados com o brutal episódio, jogaram todas suas fichas na caçada ao U-185, obrigando-o a passar o resto do mês praticamente submerso. No dia 6 de abril, o submarino volta para junto da ponta leste de Cuba e afunda o cargueiro norte-americano John Sevier, com sua 7.176 toneladas de deslocamento, que navegava carregado de bauxita de Demerara para Mobie.

Enquanto Maus estava mergulhado em suas reflexões, não muito longe dali, um comboio de grandes propor-

ções, designado pela sigla BT-18, navegava ao largo do Cabo de São Roque e iniciava uma curva suave para assumir o rumo noroeste na direção geral do Caribe. O BT-18, código que caracterizava o 18º comboio organizado na Bahia com destino a Trinidad, havia zarpado de Salvador na noite de 3 de julho de 43. Anoitecia o dia 6 de julho, quando Maus voltou à torreta do U-185, pois também era seu costume esquadrihar o horizonte ao alvorecer e ao anoitecer. Nessas horas, ensinava ele, é mais fácil silhuetar um navio contra a claridade.

Tudo estava tranquilo e o barco mal se movia porque seus motores estavam engrenados aos geradores elétricos para carregamento das baterias. Súbito, os motores desaceleram e Maus é avisado que um navio veloz se aproxima do submarino e determina um mergulho de emergência, em meio a correria ordenada da tripulação. A iminência do combate descarrega adrenalina nos tripulantes e a monótona monotonia transforma-se em tensão e silêncio profundo. O barco, cuja velocidade sugere ser um navio de guerra, aproxima-se até um quarto de

milha e guina 90 graus para a esquerda, afastando-se rapidamente. Passada uma hora, o U-185 volta à superfície com toda sua atenção aplicada nos hidrofones e na vigilância do mar, agora dificultada pela escuridão da noite. O ambiente no centro de controle continua tenso e silencioso. Alguns bips de sonar são percebidos e, logo a seguir, ruídos de hélices à distância — muitas hélices. Maus comunica a audaciosa decisão de infiltrar-se no comboio. Enquanto o imediato coordena as providências e procedimentos para o ataque iminente, o comandante coloca o submarino singrando muito lentamente no mesmo rumo do comboio o sobe à torreta e assesta seu binóculo na direção da popa, varrendo 45 graus para cada lado. O tempo se arrasta lenta e angustiosamente. Faz calor no interior do submarino e o silêncio é absoluto. Os homens mal respiram e cada um parece ouvir as batidas do próprio coração. Suas testas estão porejadas de suor.

Maus ainda não havia avistado coisa alguma quando é informado que o comboio está perto: meia milha, talvez. Ele insiste em permanecer na superfície por que tem certeza que distinguirá os navios antes de ser avistado, em parte porque suas dimensões fora d'água são diminutas e, além disso, o submarinista sabe onde encontrar o comboio, enquanto os navios nem sabem que ele existe. Seu plano seria localizar o miolo do comboio, submergir e manobrar de modo que a coluna central viesse para cima dele. Depois navegaria para, então, manobrar e desfechar um fulminante ataque pela proa e outro pela popa.

Dito e feito. A noite é iluminada pelas formidáveis explosões que abalam o navio tanque norte-americano William Boyce Thompson que, provavelmente, carregava munições, haja vista a sucessão de explosões. Poucos segundos depois é o navio cargueiro, também norte-americano, James Robertson que recebe um par de torpedos em seu costado. As explosões são menos espetaculosas, mas irrompem alguns incêndios que contribuem para tornar a cena ainda mais dantesca. Os dois navios, que deslocavam mais de 7.000 toneladas cada um, afundam ao largo de Macau (RN), na posição 04.05S38.58W.

O quadro é caótico e angustiante. Gritos lacinantes cortam o ar e os gemi-

dos de dor são abafados pelas ordens e contra-ordens transmitidas pelo megafones. Dois navios de escolta aproximam-se dos destroços para recolher sobreviventes e varrem o mar com as luzes de seus potentes holofotes. Um destróier permanece na área e utiliza seus meios de escuta para rastrear o intruso, mas é tudo em vão, pois os ruídos e os ecos recebidos dos vários navios mascaram as informações. Os navios do comboio haviam desobedecido os rumos pré-estabelecidos para os casos de emergência e guinado para fora da área, desgarrando-se e afastando-se uns dos outros cada vez mais. Os demais navios da escolta, ainda aturdidos com o violento e ousado ataque, procuram reorganizar a formatura como se estivessem pastoreando um rebanho. O U-185 navega a 50 pés de profundidade no rumo noroeste perseguindo o ruído das hélice. Seus tripulantes, tensos e com a pulsação acelerada, movimentam-se silenciosamente e não falam, sussurram.

Ainda era noite quando o U-185 começa novamente a subir para o nível de periscópio. Maus está empolgado com desempenho da tripulação e com os resultados do ataque. A sorte agora estava ao seu lado, pois não ouvira sequer uma detonação de carga de profundidade. Atento na observação pelo periscópio, ele não enxerga coisa algu-

ma e decide assomar à superfície. Seguido pelo imediato, Maus sobe à torreta e ambos iniciam uma varredura de horizonte. O imediato suspende a respiração e toca no ombro do comandante, apontando na direção leste. Perto, muito perto, um enorme vulto preto se destaca na escuridão. O submarino manobra para afastar-se, enquanto os dois oficiais aguçam o olhar em busca de outros navios para, deste modo, determinar a posição do submarino dentro do comboio. Abaixo deles, uma atividade febril prepara o próximo ataque. O tempo custa a passar e uma enorme ansiedade se apossa dos tripulantes. Já com os olhos melhor adaptados ao escuro, mesmo porque a escuridão diminuía com a proximidade do amanhecer, outros dois vultos negros são localizados. As direções de cada um dos três navios são anotadas e o barco desce para a profundidade de periscópio. Com um plano de ataque idêntico ao anterior, Maus gruda o olho no visor mas não consegue encontrar os navios. Apagam-se todas as luzes do centro de controle e Maus volta a perscrutar nas três direções. De repente, avista um vulto e, logo a seguir, outro. Resolve agir imediatamente e inicia uma lenta manobra em busca da posição ideal para outro ataque fulminante. Pronto. Uma vez posicionado, o comandante autoriza o disparo dos torpedos de proa

e, em seguida, ordena os lançamentos dos torpedos de popa. Quase ao mesmo tempo, recolhe o periscópio e ordena submergir para 60 pés, aprofundando leste com toda força.

Repete-se a cena de devastação, horror e morte. Mais dois navios norte americanos, irremediavelmente avariados, agonizam e são abandonados pelos seus aterrorizados tripulantes. Um dos navios é o petroleiro S.B Hunt, de 6.840 toneladas brutas, o outro é o cargueiro Thomas Sinnickson, de 7.176 toneladas. O ataque teve lugar na posição 03.51S-36.22W, ou seja, cerca de 50 milhas ao largo entre Areia Branca e Macau (RN). Surpreendentemente, o petroleiro S.B Hunt, com o costado rasgado e o convés destroçado pelo fogo, teima em permanecer flutuando, enquanto o Thomas Sinnickson afunda diante dos olhares aflitos dos remanescentes do BT-18. Os tripulantes dos navios da escolta, divididos entre o resgate dos sobreviventes que estavam sobre sua proteção e a infrutífera perseguição ao ardiloso submarino inimigo, engoliam em seco uma incômoda sensação de frustração.

O dia 7 de julho amanhece nublado. Escondido em águas brasileiras, o U-185 continua à espreita. Ainda ouviremos falar dele...

** O autor é Maj Brig Ref*



Comboio em alto-mar — navio da coluna do centro acaba de ser torpedeado.

O Jornal Nacional, levado ao ar diariamente pela Rede Globo de Televisão, apresentou há alguns meses, uma ampla reportagem sobre a expansão de áreas nas reservas indígenas da Amazônia.

Dentre os três acréscimos mencionados: ATROARI, MACUXI e IANOMAMI — avulta-se em importância este último. A região IANOMAMI localiza-se na fronteira do Brasil com a Venezuela e foi formada de territórios retirados dos Estados do Amazonas e Roraima. A sua superfície, no lado brasileiro é de 94.191 Km, equivalente a 9.419.105 hectares, abrigando a população dos indígenas ianomamis estimada em torno de, apenas, 5.100 índios. Do lado venezuelano, foi demarcada uma área confígua a nossa de 80.000 Km (8.000.000Ha) para uma população de 4.000. A totalidade da área dará condições aos índios para transitarem livremente entre os dois países. Enquanto em outras reservas cada indígena representa cerca de 211 hectares, um ianomami equivale a 9 vezes mais, isto é, uma enorme e absurda área de 1.812 hectares.

Em território brasileiro, a região corresponde à superfície da Hungria, é um pouco maior que Portugal e três vezes o tamanho da Holanda ou da Bélgica. Seu subsolo é riquíssimo. Há algum tempo,

satélites de pesquisa identificaram algumas das maiores jazidas brasileiras de ouro, diamantes, estanho, cassiterita, zinco, cobre, chumbo e fosfato. Outros minerais de alto valor estratégico — RAFIUM e ITRIUM — somente podem ser encontrados naquela região em nosso Planeta.

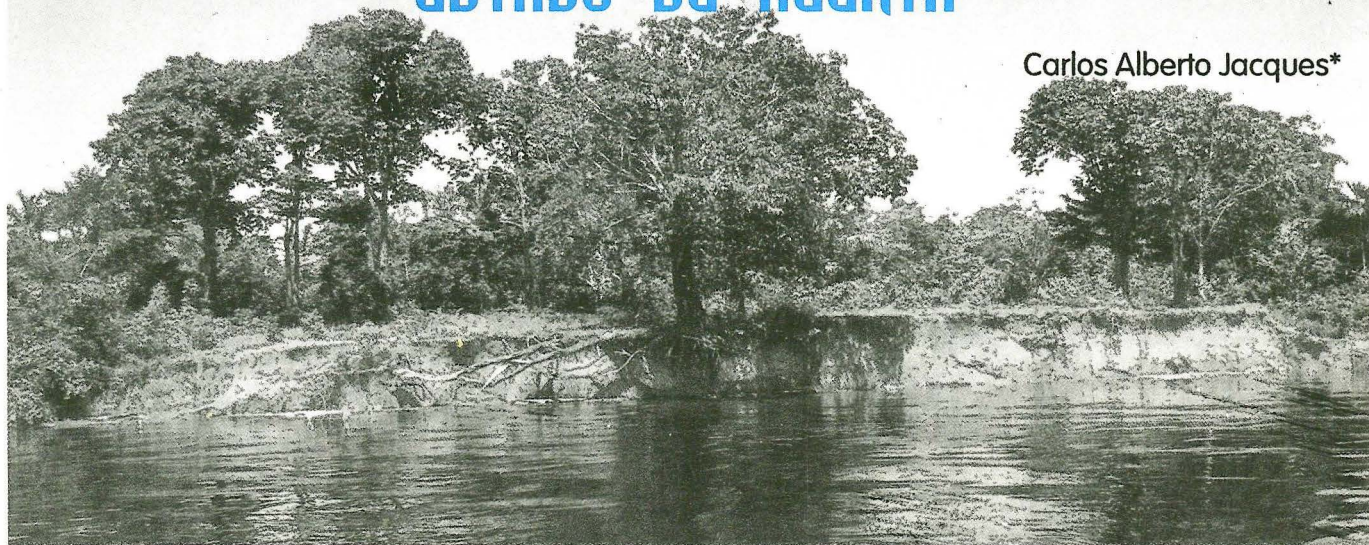
Os interesses internacionais, voltados para a Amazônia, tornam-se mais acendrados na medida em que novos conceitos sobre Soberania passaram a ser engendrados por imposições da Nova Ordem Mundial, na qual os países centrais tornam-se, cada vez mais, sequeiros de conquistar territórios, tal qual ocorreu na antiga ordem mundial em priscas eras. Criou-se, também, a idéia-força de formação de blocos de países economicamente organizados: os da América do Norte, liderados pelos Estados Unidos, os europeus centrados na Alemanha e o asiático sob a égide do Japão. A unificação de moedas e a queda de fronteiras políticas fazem parte de suas estratégias de desenvolvimento, colocando por terra o conceito de soberania total. Neste contexto, o Sr. JOSÉ ANTÔNIO LUTZENBERG, secretário do Meio Ambiente do governo COLLOR, afirmou em conferência no Canadá de que seu grande compromisso é

de "Salvar a Humanidade". Disse textualmente naquela ocasião: "A Amazônia é um patrimônio da Humanidade; é tão nossa quanto deles. Tudo que há de bom neste Planeta é de todo mundo". Fruto de seu excelente trabalho, em atendimento aos interesses alienígenas, foi condecorado em Londres por bons serviços prestados à humanidade, recebendo efusivos aplausos da comunidade internacional. O coroamento dos "exce-lentes" serviços prestados pelo Sr. LUTZEMBERG à comunidade mundial veio a resultar na estapafúrdia decisão do ex-presidente COLLOR em demarcar, complascentemente, a extensa reserva IANOMAMI. Naquela época, o ex-presidente retornava dos EUA, onde participara de negociação com o FMI. Demonstrou, de forma nítida, após sua chegada, que fora severamente repreendido naquele país por não ter demarcado, ainda, a reserva Ianomami. Tal fato, tornou-se tão evidente, naquela época, porquanto ele atribuiu culpa e incompetência da não delimitação da área, ao ilustre ex-presidente da FUNAI, o Sr. CANTIDIO GUERREIRO, demitindo-o inapelavelmente sob a alegação, falsa e descabida, de que ele promovia orgias com índias em suas aldeias. E o que é

IANOMAMI

ESTADO DE ALERTA

Carlos Alberto Jacques*



Rio Araça

pior, posteriormente, quando se demarcou a área, não se respeitou o art. 231 da Constituição que determina a preservação dos 150 Km de fronteira, estipulados pela Secretaria de Assuntos Estratégicos, como fator básico na preservação da Segurança Nacional. Essas terras são inalienáveis, indisponíveis e os direitos sobre elas, imprescreíveis. O art. 20 do texto constitucional assevera, ainda, que a referida faixa de fronteira é fundamental para a defesa do território nacional e a sua ocupação e utilização devem ser reguladas em lei.

Na atualidade, as organizações não governamentais com o apoio de missionário estrangeiros do MEVA (Movimento para Evangelização da Amazônia), cuja meta maior é a de preservar o território da Amazônia para os europeus, convencem os funcionários da FUNAI, mediante o fornecimento de fartas propinas e mordomias, sobre a "existência" e a "descoberta" de novas malocas. Sob esta falsa alegação, pressionam as autoridades locais para estender a reserva até as referidas "aldeias". Tais povoadamentos não foram encontrados naquela época pela equipe da Globo nas coordenadas geográficas indicadas, ao utilizarem o "Ground Positioning System" (GPS), aparelho tão preciso que indica erro de apenas 50 metros.

Em momentos de intensa instabilidade de nossa instituição em que grassa a inoperância, a corrupção e a falta de ética a internacionalização da Amazônia volta à baila, evidenciando-se total descrença no que estabelece a Constituição Federal em seus artigos 20, 22, 48, 49, 84, 176, 225 e 231. Que a revisão constitucional, após as eleições casadas de 1994, possa dar um basta à ameaça da nossa soberania não deixando qualquer brecha à perpetrções de idéias ligadas a interesses alienígenas duvidosos em relação a Amazônia.

Urge, também, que o Governo Central informe a sociedade sobre os resultados produzidos pela CPI que apurou a Internacionalização da Amazônia, levada a efeito em 1991. A referida Comissão detectou a presença de 21 missões estrangeiras atuando em áreas indígenas. naquela ocasião, a Polícia Federal investigou-as chegando à conclusão que três missões religiosas apresentaram fortes indícios de irregularidades: MEVA, Asas do Socorro e Missão Novas Tribos do Bra-

sil. Estas organizações, até hoje, possuem elevado envolvimento com a mineração, a evasão de dólares e o contrabando de pedras preciosas. Não obstante à época da CPI ter sido solicitado ao Presidente da República, através do Ministro da Justiça, a suspensão da licença para o trabalho dessas missões nas áreas onde estivessem atuando, nenhuma medida até hoje foi adotada e as referidas organizações religiosas permanecem nos mesmos locais, atentando cada vez mais contra a Segurança Nacional. É hora da sociedade exigir uma ação enérgica do governo no sentido de banir de nosso solo pátrio os referidos grupos religiosos que há muito tempo têm extorquido as nossas riquezas, colocando em constante risco a nossa soberania naquela região.

A proporção que aumentam os riscos de internacionalização da Amazônia, com a presença de "Rambos" e pressões ligadas à Ecologia e aos Direitos Humanos, mister se faz que se reúna, periodicamente, o Conselho de Defesa Nacional para que as Forças Armadas Brasileiras exerçam maior presença na área no sentido de dissuadir os interesses espúrios das grandes nações, acobertadas pelos generosos mantos da ONU, no sentido de transformar a Região IANOMAMI em área de intervenção internacional semelhante ao Golfo Pérsico e a Namíbia. Ou o povo levanta a voz e reclama por uma ação firme e decisiva do governo ou amargaremos irremediavelmente a perda da região "enclave", que detém um patrimônio de US\$ 1 trilhão, suficiente para pagar o equivalente a seis dívidas externas do Brasil.

Os mecanismos de proteção existem — Projeto Calha Norte, Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), Sistema de Proteção da Amazônia (SIVAM), Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), Forças Armadas, Polícia Federal — basta incrementá-los para restabelecer normas rígidas, a fim de rechaçar qualquer intenção ou ação de mecanismos estrangeiros que possam colocar em risco a Amazônia.

Além das incomensuráveis riquezas minerais, a região Amazônica possui o que hoje se valoriza dentro do novo paradigma científico tecnológico: a questão da biodiversidade. A Amazônia é o maior banco genético do Planeta, a maior fonte de conhecimento dos seres vivos e, portanto, detém a possibilidade de recombinação desses genes que é a base da Engenharia Genética. É uma fonte im-

portantíssima para a Ciência e Tecnologia e, por conseguinte, uma fonte de PODER. A exploração cuidadosa da biodiversidade, com a participação da comunidade científica brasileira, representará uma forma de atrair investimentos e garantir a presença do Brasil em outra frente avançada da pesquisa que será a biotecnologia para o século XXI.

A comunidade internacional sente um enorme descrédito do Brasil em relação a Amazônia, chegando a exageros humilhantes. Urge, portanto, encontrar uma solução definitiva para que não sejamos acoimados de devastadores da nossa região como um simples país periférico, sem consciência própria, e condicionado a uma Central, consciente de si mesmo e dominante.

A simples aceitação do biombo alienígena calcado no binômio DESENVOLVIMENTO EMERGENCIAL — INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA com aporte de recursos externos em que poderá resultar? Junto com os recursos virá a ingerência. Não é à toa que "estatutos" ecológicos, ambientalistas e de direitos humanos, impostos pelos países centrais tornam-se difíceis de serem cumpridos pelos países periféricos. Decorrido algum tempo, irão alegar que tais normas não foram cumpridas por incompetência de não sabermos organizar o nosso espaço. Neste momento dirão: "Vamos organizar o seu espaço e cuidar dele para vocês". Será o momento de dizer não. Mas, para tanto, há necessidade de manter a discussão dos amazônicos, desde já, entre o POVO, o Governo e AS FORÇAS ARMADAS de forma conjunta sob a égide da Constituição e da democracia.

A reserva potencial da Amazônia necessita, imperiosamente, ser preservada como verdadeiro e esperançoso passaporte para que o Brasil possa ressurgir e acessar ao Primeiro Mundo nos albores do século XXI.

Fazendo coro com a advertência já formulada pela Rede Globo, nestes novos tempos em que as pressões internacionais buscam sobrepujar os princípios e as causas nobres por meio de interesses econômicos ocasionais, há que se ficar em ESTADO DE ALERTA permanente frente a uma possível e indesejada intromissão estrangeira na região IANOMAMI.

**O autor é Cel Av*

Uma Noite de OVNI na Marambaia

*Marco A. M. Rocha

Noite fria de 1981 na Base Aérea de Santa Cruz — "Vale do pó da Zona Rural".

Assistia, na residência de um colega na Vila dos Oficiais da Base, a uma sugestiva fita de vídeo — "Contatos imediatos do terceiro grau".

Exatamente na parte que alguns OVNI'S faziam uma passagem-baixa em uma estrada, sendo vistos como bolas de luzes coloridas, o telefone tocou...

Era o então Ten. Av. Campos, hoje copiloto de JUMBO 747 na VARIG que, como Oficial-de-Operações naquele dia, comunicava que um ELECTRA voando na Ponte-Aérea SAO-RIO comunicara ao Controle-Rio ter avistado luzes vermelhas próximas ao Morro da Marambaia, achando tratar-se de sinais de socorro.

Nessa época eu chefiava a Área Operacional da Marambaia, onde man vínhamos uma guarnição que cuidava do estande de emprego de armamento ar-superfície (bombas foguetes e tiros de canhão/metralhadora).

O acesso aquela Área era, e ainda o é, super restrito: sendo feito normalmente por mar através da Baía de Sepetiba ou pelo ar, em helicópteros ou pequena aeronaves para pouso-decolagem na pista de grama-área contígua ao destacamento.

Um contato rádio sem sucesso foi tentado com a guarnição: o que gerou mais preocupação quanto à situação do destacamento. Foi decidido então ir até o local, utilizando uma pequena aeronave U-42 REGENTE.

Já que se configurava uma situação de emergência, não havia tempo a perder, a decolagem foi realizada em uns 15 minutos.

O Campos foi para a torre de controle de onde teria visão direta com a Marambaia e contato rádio comigo.

Vôo com rota um pouco deslocada para a direita, aproveitando a luminosidade do Porto de Sepetiba. O perigo de uma desorientação espacial no U-42 era grande — os instrumentos básicos para o vôo sem visibilidade bem precários; "pau e bola" e giro-direcional a vácuo... bem sofisticado!

Após 10 minutos chequei a vertical da pista a 1000 pés. Tudo apagado, nenhum sinal — muito escuro. Em contato com a

torre e após algumas curvas de 360 graus na Área, iniciei o regresso.

Naquele instante o Campos entrou na frequência e avisou: — "Lá, atrás de ti, as suas 6 horas! Curvo mais forte a esquerda e lá estão: duas grandes bolas vermelhas no céu, próximas ao Morro da Marambaia, pelo lado do mar aberto, em altitude aproximada de 1000 pés e descendo em formação para a praia...

O que seria?

Aviso ao Campos que vou investigar.

Desligo a iluminação externa do Regente e mantenho a curva a esquerda indo circular o Morro da Marambaia para sobrevoar o local do pouso me aproximando pelo setor da ilha Grande.

A drenalina jorra... o que ou quem seria?...Baixo para 200 pés ao enquadrar a praia mas não vejo nada. Reduzo a velocidade, baixo os flaps e preparo-me para avistar qualquer coisa naquele breu.

Subitamente, subindo da borda da vegetação ao longo da praia, alguns clarões e riscos vermelhos! Não ficou nenhuma dúvida: estava atravessando fogo anti-aérea!...

Baixei mais ainda, para uns 100 pés, acelerando o pouco que consegui o U-42 e liguei toda a iluminação externa. Que susto!!!

...Mas o que era aquilo? Que era anti-aérea era, mas de quem? Por quê?

Subi para 500 pés indo para a vertical da pista e chamei o Campos, que com voz excitada me disse ter avistado o "festival de luzes" ... e chumbo para mim.

Emocionalmente, principalmente como bons tenentes, falamos sobre o fato e conjecturamos sobre sua origem.

Disse-lhes então: — "Prepare um dos F-5E de alerta que eu vou revidar os tiros. Estou pousando em uns cinco minutos!" De brincadeira, claro.

Naquele momento, o Operações de um dos esquadrões do 1 Grupo de Aviação de Caça estava em sua casa, na vila dos oficiais, e ao sintonizar seu rádio FM, captou o diálogo e ficou perplexo...

Pousei e taxiei para o Patio-Norte, estacionando em frente à porta do Hangar do Zeppelin.

La estavam o Campos, o Operações e toda equipe da Sala de Tráfego...

Perguntas, esclarecimentos, muita conversa mas dúvida ficou.

No dia seguinte veio a explicação: As bolas vermelhas eram iluminativos presos a pequenos pára-quadras servindo de alvos para uma unidade de fuzileiros navais em manobras na Área. Haviã feito contato telefônico com o 1º Grupo de Aviação de Caça, mas NOTAM (aviso aos aeronavegantes) não fora expedido... coisa da época...

Fui então a Marambaia, fiz os desvios e necessários contatos e fiquei sabendo que o pessoal tomou um bom susto com aquele vulto branco e silencioso que veio "do nada" e cruzou-lhes a frente, logo no início dos disparos de sua bateria anti-aérea de 20 mm...

Para ambos os lados aquela foi uma noite de OVNI na Marambaia...

**O autor é Maj. Av. R/R. Foi piloto do 1º Grupo de Caça e atualmente é Comandante da TAM*



IMPUNIDADE

Newton de Góes Orsini de Castro

"O Brasil, essa é a triste verdade, é um país que tem dramaticamente presente, em sua realidade, todos os elementos típicos de uma enorme convulsão social.

A classe média, o pouco que ainda resta dela, exaure-se a cada dia na luta para não cair; e não tem tempo de olhar em volta, nem disposição para refletir."

Gabriel Lacerda

O Brasil necessita urgentemente de um novo ordenamento jurídico.

As leis, preceitos obrigatórios pela força coercitiva do Estado, que regem e disciplinam as relações entre indivíduos ou entre cidadãos e o Estado, têm que ter em seu corpo normativo a especificação do que constitui prática delituosa, prescrevendo as respectivas penas. Quando assim não for, imperativamente, terão que ser delineadas em outro conjunto de normas penais, sob pena de que haja somente o reconhecimento da transgressão, sem que seja dirimido o conflito em julgamento, não sendo aplicadas as sanções necessárias à manutenção do equilíbrio das relações humanas, prejudicando a indução ao cumprimento do dever, essencial à integridade do corpo social. Tais realidades não são identificadas em todo o nosso ordenamento jurídico.

Em 1963 estava no Congo Belga, atual Zaire, como piloto das Nações Unidas, quando comprei um carro usado. O vendedor me deu um recibo em uma folha de caderno, escrito a lápis. Com medo, pedi que me acompanhasse ao órgão competente do governo, para passar o automóvel para o meu

nome. Na referida repartição, em meia hora, recebi toda a documentação legalizada. Espantado, perguntei ao funcionário quais seriam as consequências, caso houvesse alguma violação da lei naquele inusitado negócio, considerando a precariedade do documento que caracterizava a relação comprador vendedor. Mostrou-me um artigo do código que regulava a citada transação. Prescrevia pena de 12 anos de trabalhos forçados, com julgamento em 90 dias, sendo que a punição teria que

As leis, preceitos obrigatórios pela força coercitiva do Estado, que regem e disciplinam as relações entre indivíduos ou entre cidadãos e o Estado, têm que ter em seu corpo normativo a especificação do que constitui prática delituosa, prescrevendo as respectivas penas.

ser cumprida totalmente em reclusão, sem abrandamentos, primariedade, curso superior, sursis, bom comportamento, exame criminológico ou qualquer outra medida que pudesse impedir a punição conveniente. Se assim não fosse, induziria ao crime, ao desrespeito ao próximo e a desordem institucional. O referido código foi feito pelos belgas.

O Brasil tem sido construído, desde a sua descoberta, até a presente data, não como lar, mas como colônia a ser explorada.

Todos nós estamos presos em malhas institucionalizadas que dificultam a realização pessoal digna e honesta.

Uma nação existe e será respeitada através do cumprimento irrestrito de suas leis. Estamos com um sério problema. A nossa legislação, hoje, é o principal elemento que induz a práticas que estão levando o país à desestabilização, permitindo a corrupção das instituições e impedindo alcançarmos condições sócio-político-econômico-militares, convenientes ao nosso desenvolvimento. As classes que vivem à margem do sofrimento e da pobreza vociferam, argumentando que temos que cumprir a lei, a qual, na realidade, lhes garante posição acima das instituições e impunidade. Teoricamente estão certas. Na prática devemos caracterizar como vozes sem consciência, que poderão levar o Estado à total desagregação.

Temos uma Constituição que estabelece o regime presidencialista mas que, na sua dinâmica, no seu processo político e administrativo, é essencialmente parlamentarista, sem prever sanções (queda de gabinete, dissolução do Parlamentarismo e novas eleições) o que acaba por limitar seriamente a capacidade de governar do Presidente da República, garantindo, por outro lado, a incolumidade da irresponsabilidade no legislativo. Tornou o país ingovernável. Venha o presidente que vier só conseguirá governar através do Congresso, em seus e essenciais problemas. Os parlamentares agirão como bem entenderem e sempre serão os senhores senadores e deputados, mesmo quando agirem com irresponsabilidade, objetivando atender

interesses pessoais, corporativistas e apátridas.

O nosso ordenamento jurídico induz a comportamentos corruptos. Por exemplo, a lei eleitoral leva o candidato a assumir compromissos com o Poder Econômico, a fim de conseguir sua eleição. A organização judiciária conduz ao tráfico de influência e à "burocracia da propina". A lei penal com atenuantes, exigências exacerbadas de provas, penas leves e interpretações transigentes, permite a liberdade do criminoso em diversas circunstâncias, mesmo havendo evidências indiscutíveis que exigem sua reclusão. Por outro lado, o cumprimento das regras processuais se impõe à necessidade de se fazer justiça. Não deveria anular ou prejudicar o reconhecimento da culpabilidade. Pelo contrário, através de novas exigências processuais se redimiria a falha por ventura cometida. Só copiamos o que é prejudicial as nossas realizações como agrupamento humano que necessita, como um todo, se autodeterminar.

Nas nações desenvolvidas, por princípio, as leis são punitivas. Partem do pressuposto de que todos são honesto. O não cumprimento conduz a severas punições. A legislação brasileira é preventiva. Cria inúmeros instrumentos procurando evitar transgressões, como por exemplo, as certidões negativas. Entretanto, não pune devidamente, de modo a inibir a criminalidade.

A Lei de Execuções Penais através de uma série de normas que considero artifícios e interpretações condescendentes da lei, quase sempre redigida de forma pouco definida, garante a um réu condenado que fique somente um sexto da pena na prisão. Imaginem os senhores que advogados, que desviaram milhões de cruzeiros reais dos cofres públicos e que foram apenados em quatorze anos, poderão estar praticamente livres, em cerca de três anos. Não devo e não os isento, mas tenho pena dos corruptos denunciados à opinião pública. Submeteram-se a fortíssima tentação imposta pela nossa realidade jurídica, a fim de garantirem perenidade na esfera dos que detêm prerrogativas, o que vem acontecendo em quantidade inimaginável, com total impunidade.

A elite dominante que vive privilegi-

A elite dominante que vive privilegiadamente apoiada nessa estrutura jurídica só pune aqueles que são expostos à opinião pública, tendo por objetivo unicamente preservar o Sistema. Assim age para que o povo julgue que há dignidade. Após a execração desses poucos, tudo continua como sempre foi.

adamente apoiada nessa estrutura jurídica só pune aqueles que são expostos à opinião pública, tendo por objetivo unicamente preservar o Sistema. Assim age para que o povo julgue que há dignidade. Após a execração desses poucos, tudo continua como sempre foi. Estamos envolvidos por denúncias gravíssimas, todavia, é necessário frisar que se o Judiciário for fiel a nossa legislação, ninguém cumprirá pena que traga respeito as Instituições. Todos os corruptos, considerando a gravidade dos delitos, praticamente não serão punidos. É a nossa legislação. Qual será o nosso destino?

Os "anões do Orçamento" que saquearam os cofres públicos e que renunciaram, além de ficarem riquíssimos, gozam do privilégio, garantido por lei, de aposentarem-se com milhares de reais, mensalmente.

Encontramos um bando de seres humanos sem civismo e sem noção de pátria agindo como saqueadores, destruindo e levando para casa tudo que puderem, sem sequer se preocuparem com a miséria e demais conseqüências.

Nada será modificado se não transformarmos, em primeiro lugar o nosso ordenamento jurídico. Por outro lado, considerando a nossa realidade sócio-político-econômica e a mentalidade vigente que rege as nossas relações políticas, torna-se inconveniente que a escolha dos ministros do Supremo Tribunal Federal seja por indicação do Presidente da República com aprovação do Poder Legislativo. Como julgar, a qualquer tempo, com isenção, aqueles

que lhes deram a função? A conquista da magistratura, num país como o Brasil, só deveria ser alcançada pelo mérito ou pelo voto popular. Únicas formas de estabelecer respeito e independência nesta nação, onde os corruptos demonstram reações só apropriadas aos que são injustamente vilipendiados. Identificamos atitudes e processos só encontrados em organizações criminosas: arrogância, ameaça, agressão e assassinio. Na Itália, e no Japão ou em qualquer outro país, onde ainda há vergonha, os corruptos até se suicidam.

Sonhar em ser ministro do Supremo Tribunal Federal tem levados muitos a servir, desde muito cedo, a desígnios políticos. Escolha política exige comportamento político.

Os ministros da nossa Suprema Corte e do Superior Tribunal de Justiça deveriam ser eleitos pelo voto popular, simultaneamente com os senadores, pelo mesmo período, podendo ser reeleitos. Não seria permitida propaganda eleitoral. O governo teria que somente publicar, intensa e igualmente, os currículos dos candidatos. Poderiam concorrer advogados (cinquenta por cento) e cidadãos de grande saber e moral ilibada.

A busca da verdade abrem-nos um campo infinito de opções, principalmente quando vivemos cerceados pela mentira institucionalizada. Contudo, julgo muito difícil vencer as forças condicionadas e estruturadas pela mentira travestida de verdade, a não ser que a maioria lute nesse sentido. Lembrando palavras de Kant, facilita-me expressar um pensamento bastante apropriado a atual conjuntura: se as decisões se determinam por respeito à lei, mas não conforme a lei moral, os atos terão legalidade mas não moralidade. O resultado é a desagregação. Não podemos ser reféns de leis feitas por aproveitadores inconsequentes. Não é a lei que está em jogo, mas sim o destino da nação.

"A sociedade brasileira está completamente dominada pela corrupção. A sonegação é a prova de que o crime compensa", Mário Amato (ex-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo)

* O autor é Cel AV RR

Em documentos, quando se procede menção a militar, devem constar posto ou graduação, quadro ou especialidade, número (para cabos, soldados ou taifeiros), nome completo em letras maiúsculas, organização a que pertencer e cargo ou função. Na menção a funcionário civil, devem constar cargo e código, nome completo em letras maiúsculas e número de matrícula. Se o nome do militar ou civil tiver que ser repetido no mesmo documento, pode ser feito citando, apenas, o posto, graduação ou cargo e o nome de guerra.

O chamado "nome de guerra" normalmente é sublinhado quando é escrito todo o nome da pessoa e, às vezes, é comum encontrarmos as iniciais seguidas de ponto e somente o nome de guerra escrito por extenso e é este mesmo nome o ostentado na sua tarjeta de identificação.

Várias outras normas regulamentares estipulam o tratamento e sua compatibilidade, o uso de corretas abreviaturas, siglas, números, símbolos e expressões, os quais devem ser utilizados quando oficialmente aprovados.

O propósito desta mensagem não é o didático, mesmo por que, se assim fosse, as considerações abrangeriam até o estilo literário e as normas de linguagem, nestas, incluídas as castrenses e a conjugação com as demais.

Overdado propósito é muito mais simples: é, apenas, ressaltar a importância do uso, verbal ou escrito, dos nomes das pessoas, sem as preocupações das características de prenome, sobrenome, nome de batismo, nome de família, apelido etc. Todos sentimentos considerados quando chamados ou mencionados pelo nome e orgulhamo-nos dele.

Assim é que se evidencia o quanto é salutar ouvir-se, por exemplo, CORONEL PAULO, em vez de, simplesmente, coronel. É a singularidade no geral. Quantas vezes nos referimos ou chamamos o militar apenas pelo seu posto ou graduação? Quando assim o fazemos, deixamos de ser simpáticos, corteses, comunicativos e, até mesmo, agradáveis ao semelhante! E se não soubermos o nome do interlocutor, é simples: é só perguntar, ou ler na sua

O NOSSO NOME O MAIOR PATRIMÔNIO

Lindolpho Theodoro Sobrinho*

"FULANO — Eu te batizo em nome do Pai, do Filho e do Espírito Santo".

BATISMO — o primeiro dos sete sacramentos da maioria das religiões cristãs, que consiste materialmente em lançar água sobre a cabeça do neófito, admitindo-o, solenemente, no grêmio de uma religião e dando-lhe o prenome: o nome de batismo.

tarjeta. Mesmo que a fala seja uma admoestação, e principalmente neste caso, pois individualiza. Afinal de contas, somos todos companheiros da mesma instituição.

Acima dos aspectos de relacionamento, de posicionamento hierárquico ou outros condicionamentos, nota-se que o fato acontece tanto na referência ou contato com pessoas menos graduadas, quanto com os superiores hierárquicos. É uma prática que se tornou costumeira, e é flagrante o prejuízo à comunicação, ao diálogo; até mesmo provoca sentimento discriminativo, mesmo que involuntário.

Ao contrário, chamar o militar pelo posto ou graduação seguido do nome,

e o civil com a antecedência do título, cria espírito de coesão, uma intimidade respeitosa, de equipe, de participação, de afeto profissional e, acima de tudo, de cavalherismo, tão importante nesta época tão violenta que vivemos. E é eufônico; sinta a diferença: — meu Comandante é o BRIGADEIRO PAULO, em vez de — meu Comandante é o BRIGADEIRO.

Já ouvi e li citações tais como: "a tripulação era constituída do MAJOR PEREIRA, CAPITÃO SOARES e DOIS SARGENTOS"... Por que não nominar todos os tripulantes, se fazem parte do mesmo conjunto?

Em ordens de serviço, escalas etc., muitas vezes encontramos designações numéricos-coletivas, por exemplo: "Coordenador Geral — MAJOR SEIXAS, Chefes de Equipes — QUATRO OFICIAIS INTERMEDIÁRIOS E/OU SUBALTERNOS... Equipe A — 1 (um) SUBOFICIAL, 3 (três) SARGENTOS, 4 (quatro) CABOS e 15 (quinze) SOLDADOS"...

É notório justificar tal procedimento, alegando-se que a identificação de todos é trabalhosa e desnecessária, poderiam ocorrer muitas substituições, a publicação de tal relação completa estaria muito sujeita a alterações, seria uma perda de tempo etc.

Muito se enganam os que assim procedem. Às vezes, e quase sempre, uma identificação posterior, que porventura se tornar necessária, certamente será mais difícil, levará mais tempo e, se extemporânea, poderá até não ser mais conseguida...

É bom ter sempre em mente que a identificação personalizada subentende responsabilidade declarada — ela não permite se eximir, pois "está escrito"...

Quantas vezes em diligências, sindicâncias, inquéritos etc. há uma dificuldade enorme em identificar pessoas envolvidas nas ocorrências, simplesmente porque seus nomes não constaram?...

Ademais, o simples fato de conversar, citando o nome do próximo durante o diálogo, aproxima as pessoas. Experimente, ao tomar um táxi, indagar ao motorista o seu nome e citá-lo quando falar-lhe. Certamente a prestação do



"ESQUADRILHA ZORRO" — um nome que se esvaneceu Nesta foto, de novembro de 1959, alguns integrantes da Esquadilha, sediada na Base Aérea de Santa Cruz. Os pilotos: Cap Cunha, Ten. Temporal, Cap Monteiro (Sócrates) e o Ten. Demaref. Sargentos mecânicos Lindolpho, Carvalho Leite e Estanislau. A Esquadilha existiu, porém nada encontramos, por escrito...

pesquisadas e, não só inexistentes, quanto incompletos, alterados ou substituídos. Muitos eventos, muitos participantes — poucos nomes. Como redigir bem a história honesta, real, verdadeira?

"A História não é, apenas, um somatório de fatos, mas, antes, um legado de experiências. Conhecê-la é incorporar a vivência dos que nos antecederam: é entender os erros para não repeti-los, é, enfim, uma forma de preparar-se para o amanhã: A História, portanto, é claro e lógico, subentende a presença do ser humano, cada qual com o seu nome. Como fazê-lo bem se faltam nomes?

O citado projeto, um dos encargos do nosso INCAER, é permanente, e deverá sempre ser complementado com os novos fatos à medida em que o tempo passa. Vamos, então, "ajudar à História", identificando corretamente as personagens em todos os documentos, para quando a atualidade vier a fazer parte do passado, os futuros pesquisadores tenham mais presentes, completos, corretos e verídicos, os "nomes de nossa História"...

serviço será melhor, o deslocamento mais ameno e, talvez, por este simples proceder, até o preço a ser cobrado seja menor...

O mesmo simples ato de declarar os nomes pode tornar, por exemplo, muito mais agradável uma viagem em que o passageiro a seu lado mantém conversação. Imagine o desconforto de falar horas seguidas com alguém que não se sabe o nome...

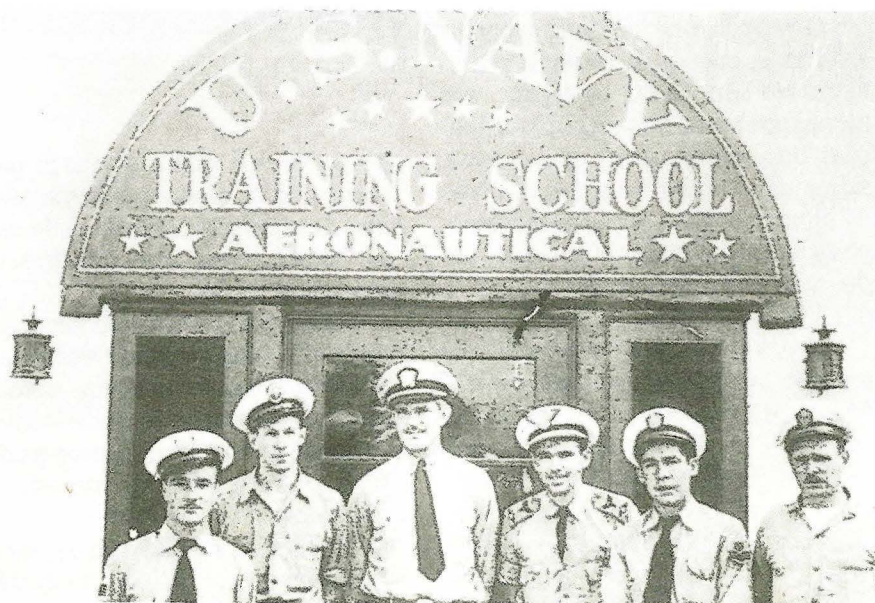
Lembro-me de uma cena que presenciei quando uma multidão se aglomerava em corredores de um aeroporto à espera da chegada do Presidente da República. Quando ele chegou, duas crianças ao vê-lo passar defronte a elas indagaram aos seus respectivos pais quem era aquela pessoa. Um deles respondeu: — é o PRESIDENTE; e o outro: — é o PRESIDENTE ITAMAR. Duas respostas, porém, a segunda foi mais eloquente, simplesmente, porque continha o nome:

Inúmeras outras situações poderiam ser aventadas, porque o assunto jamais esgotar-se-á. Para usufruir de melhor atendimento chame pelo nome o garçon, a aeromoça, o guardador de veículos no estacionamento, o superior hierárquico, o subordinado...

Pesquisadores do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, levantam dados para atender o Projeto "História

da Aeronáutica Brasileira", cujo o título define o objetivo. Empregam-se os mais variados processos de busca de dados, muita leitura, comparações, análises, entrevistas e até seminários para a coleta de informações, nestes participando as mais esclarecidas e importantes autoridades no conhecimento do tema em apreço. Esbarra-se, sempre, com a barreira dos nomes omitidos nas fontes

** O autor é Cap R/R da FAB.*



O Ten Magalhães Motta com alguns Sargentos da FAB quando, logo após formados no USBATU, realizavam estágio nbs E.U.A.

Jubileu de Ouro

Turma Coronel Fontenelle

— Aspirantes Aviadores em 12 de Agosto de 1944 —

A busca de um companheiro na Turma para coordenar a algum tipo de comemoração pelo transcurso dos nossos 50 anos de oficialato, levou-me a retroagir no tempo, e lá, procurando divisar o panorama dos anos vividos, ocorreram-me reflexões que hoje externo, em caráter absolutamente pessoal e sem o menor intuito da mais leve crítica.

As adversidades verificadas em curto, porém significativo período destas últimas 5 décadas, atingiram durante nossa Turma, a mesma que, em momento de indiscutível lucidez, não vacilou em escolher para seu paraninfo, por unanimidade, o querido e saudoso Cel Fontenelle, oficial dos mais brilhantes, que se tornara o padrão para o Cadete do Ar, por seus exemplos, luta e conduta em favor da formação do futuro oficial da FORÇA AÉREA BRASILEIRA.

Em março de 1942 formávamos um conjunto de quase uma e meia centena de plena juventude que acabou por obter sucesso nos exames de admissão ao 1º ano da Escola de Aeronáutica, concurso no qual com-

Newton Burlamaqui Barreira *

pefiramos com outros 3.000 candidatos.

Os acontecimentos que abalavam o mundo, aguçavam nossa atenção e estimulavam nossa ansiedade para um convívio íntimo com a nova arma que dominava os céus sob a inspiração e destemor dos jovens ávidos de experimentar emoções diferentes.

Vivendo esta perspectiva, fomos matriculados na Escola de Aeronáutica, do lendário Campo dos Afonsos, palco de episódios memoráveis na história da nossa Aviação Militar.

Éramos então os mais novos cadetes do ar, aptos a iniciar o curso que nos permitiria ingressar no ambicionado e seleto Corpo de Oficiais Aviadores do recém criado Ministério da Aeronáutica.

O estado de beligerância que angustia o mundo, do qual o Brasil era participante e que tinha na Europa o mais importantes Teatros de Operações, teve reflexo imedi-

ato sobre nossa Turma. O curso foi intensificado, sua extensão reduzida, as férias abreviadas. Em nenhum momento, no entanto, deixou-se de exercer sobre o currículo um acurado controle, de modo que estas medidas não viessem a com-

prometer a qualidade de nossa formação profissional.

Nossos mestres e instrutores esmeravam-se para administrar uma instrução moderna, bem estruturada e eficiente. Nela nos engajamos convictos de que a sua boa execução exigiria de cada um grande esforço e devotamento.

Nossas atividades passaram a absorver quase todas as horas do dia, e muitas vezes as da noite também, todavia, eram fortalecidas pelo desenvolvido espírito de camaradagem que nos unia e colaborava na superação das dificuldades que cotidianamente eram renovadas.

Cumpríamos uma intensa, rígida e bem concebida instrução, todos irmãos pelo entusiasmo gerado por nossa motivação onde COMPANHISMO e ESPÍRITO DE CORPO cada vez mais se evidenciavam.

O SUCESSO não se faz tardar, marcando sua presença naquela esplendorosa manhã de 12 DE AGOSTO DE 1944, que permanece inalterada em nosso espírito, não só pela beleza com que se revestiu, como também e principalmente, pelo singular e histórico significado que representou para nossas vidas.

Constituíamos, então, o mais jovem e vibrante núcleo de oficiais da Força Aérea Brasileira. Trazíamos dentro de nós os requisitos necessários à continuidade de tudo quanto havíamos absorvido no decurso do árduo e cativante período de cadetes. Além disso, possuíamos valores individuais indiscutíveis, esmerado preparo profissional e reconhecida unidade de doutrina. Compúnhamos um conjunto repleto de méritos, qualificado plenamente à continuidade do êxito, necessitando apenas colocar em prática a bagagem de co-



Turma Cel Fontenelle - 1944



Colocação da Palma de Flores no monumento do Cadete Imortal.

nhcimentos e de procedimentos que nos haviam sido administrados.

Os anos se sucediam sem que fatos relevantes modificassem o nosso bem estruturado estilo de vida, acrescido que fora, pelas responsabilidades inerentes à nova e honrosa condição de oficiais da querida FORÇA AÉREA.

Já a política nacional assumia rumos conflitantes, tomava corpo e começava a mostrar sua influência sobre nossas convicções. Estimulava nossas idéias e induzia-nos à adoção de facções cujas lideranças melhor se coadunassem com nossas características pessoais.

A diversificação de pontos de vista, conceitos e princípios, concorria para as primeiras divergências ideológicas, aspectos que até então se encontravam adormecidos em nossa conduta pessoal.

A FAB mostrava-se conturbada e dividida, podendo-se perceber uma crescente discórdia que atingia até mesmo o comportamento individual.

As dissensões tornaram-se graves e continuadas. Nossa Turma, como consequência natural dos acontecimentos, também se fraciona, comprometendo uma das características mais preciosa que o convívio na Escola de Aeronáutica dos Afonsos nos havia legado: a UNIDADE.

Não era raro nos defrontarmos com a mágoa, a incompreensão, a intransigência, a intolerância e algumas vezes até a agressividade.

Os anos se passaram trazendo-nos como prestimosa colaboração

desconforto se omitisse algumas das significativas marcas que honram e ratificam o elevado conceito da Turma no seio da FORÇA AÉREA.

Assim é que, composta de 88 aspirantes, nossa Turma teve, ainda no serviço ativo, 15 de seus componentes levados ao generalato, dos quais, 9 foram promovidos a Major Brigadeiro, e destes, 7 lograram atingir o posto de Tenente Brigadeiro.

Ocupamos, a um só tempo, não apenas a Chefia do Estado Maior da Aeronáutica, mas também, todos os seus Grandes Comandos, e ainda, a INFRAERO, isto equivale a dizer que a administração geral do Ministério da Aeronáutica esteve, em determinado período, sob a supervisão e orientação de colegas da Turma, fator deveras relevante na condução de uma administração uniforme.

A turma também pode envidescer-se de haver participado do elenco da mais alta administração executiva do país, honrada que foi com a nomeação de um de seus brigadeiros para Ministro de Estado.

O Correio Aéreo Nacional, cuja sigla CAN representa para toda a nação, trabalho, sacrifício, pioneirismo, dedicação e eficiência, teve em nossa Turma expressivo

apenas o abrandamento daquele latente sentimento de discórdia que se alojara entre nós. Lamentavelmente, eles não foram suficientes para eliminar, de vez as indesejáveis sequelas.

Não obstante os danosos acontecimentos aqui referidos, me sentiria em

contingente que contribuiu decisivamente para que aquele importante setor da nossa Aeronáutica atingisse o mais alto índice de produtividade.

Não é menos digno de aplausos a constatação de que o oficial com maior número de horas voadas na FAB (16:00h) pertença à Turma, e de que entre os 25 oficiais mais voados todos acima de 11.500 h — 5 sejam da nossa Turma.

As projeções de sucesso não se restringiram apenas às conquistas obtidas na vida militar. Elas se destacaram também nos diversos segmentos da vida civil, nos setores da política, no Legislativo, no Executivo, no meio empresarial, nas atividades privadas e na prática e administração de serviços e assuntos ligados à área de aeronáutica, onde evidencio o exercício da presidência e vice-presidência da diretoria do Clube da Aeronáutica.

Não cometo nenhum exagero afirmando que a Turma de 1944, com maior ou menor participação de seus componentes, dignificou os postos e as funções desempenhadas, constituindo-se numa parcela de real valor para o distinguido conceito que a FORÇA AÉREA BRASILEIRA goza entre suas co-irmãs formadoras das nossas FORÇAS ARMADAS.

Hoje, quando a estatística revela que a morte natural já ceifou expressivo número de colegas, levando-os para junto daqueles que morreram no cumprimento do dever, constrange-me constatar existirmos unicamente 35, e que nem todos, infelizmente, conseguem manter em harmonia aquilo que o ressentimento, no decurso de 50 anos, não conseguiu destruir.

* O autor é Cel Av Ref



D. Junia Fontenelle inaugurando a placa comemorativa pelo Jubileu de Ouro da Turma 1944 - Cel Fontenelle

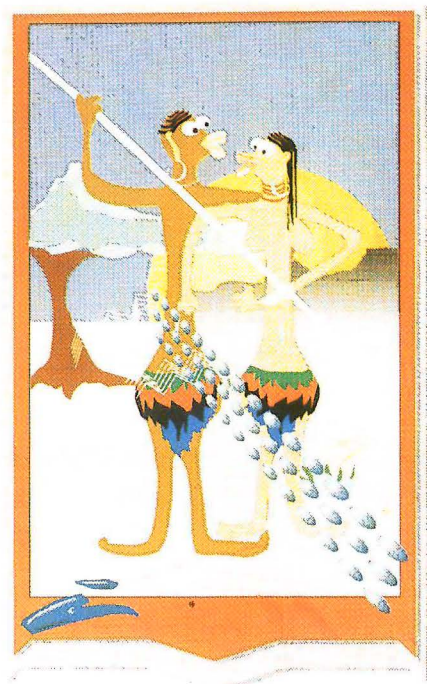
Esta seção, de existência eventual, aparecerá em sua Revista toda vez que houver necessidade de um contato mais direto com os nossos leitores.

No próximo número:



Importantes dados sobre aviões e meios planejados pela OTAN para o acionamento das hostilidades, caso detonado o "ultimatum de Saravejo". Na foto, o "Mirage" 2000. Arma aérea da OTAN.

Intervenção aérea em Saravejo



bate
papo



Já está em circulação o 1º número do "Arauto", jornal do Clube de Aeronáutica. O referido periódico, de circulação bimestral, chegará às suas mãos, nos meses em que a Revista Aeronáutica não circular. Envie-nos a sua colaboração.

Helicópteros na FAB



Estão sendo reunidas histórias pessoais sobre a operação de helicópteros na FAB, desde os seus primórdios até os dias de hoje.

Se você é, ou foi, tripulante de helicóptero, participou de missões peculiares ou vivenciou alguma situação interessante, colabore. Se conhece a história que a História não contou, nós o convidamos a deixar o seu registro pessoal, remetendo suas narrativas ou fotografias (que serão devolvidas após copiadas).

As contribuições deverão ser enviadas para o
Cap Av David Branco Filho — Ministério da
Aeronáutica — COMGAR — Esplanada dos
Ministérios, Bloco M — Edifício Anexo — CEP
70045-900 — Brasília — DF.

CINQUENTENÁRIO DA OACI



Assad Kotaite*

Ao ensejo do Cinquentenário da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), a REVISTA AERONÁUTICA presta, na transcrição das palavras do Presidente do Conselho daquela renomada organização, as suas respeitadas homenagens.

CINQUENTENÁRIO DA OACI (7 de dezembro de 1994)

No dia 7 de dezembro de 1994, o mundo comemora o cinquentenário de um dos acontecimentos verdadeiramente definitivos do século atual: a criação da ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. A OACI têm-se firmado como o principal órgão mundial que aperfeiçoou, para o benefício de toda humanidade, a segurança, a confiabilidade e a eficácia das viagens aéreas.

Ao refletirmos sobre suas origens, é possível constatar, sem dúvida, que é muito mais. Ainda que se trate, fundamentalmente, de um fórum técnico, a OACI é uma instituição pioneira da paz, na era atual, se bem que nasceu entre as chamas da guerra, sendo o modelo dos organismos internacionais públicos do pós guerra. Na manhã de quinta-feira, 7 de dezembro de 1944, em um hotel afastado da zona central de Chicago, a OACI se constituiu na precursora das Nações Unidas.

A Convenção de Chicago abriu as portas para sua vinculação com a futura ONU, quando da edição do primeiro documento em que se empregou a expressão "Nações Unidas". A Assembléia, o Conselho, a Comissão de Aeronavegação, o Comitê de Transporte aéreo e o Pessoal da Secretaria Internacional foram os precursores do Sistema das Nações Unidas que nasceu um ano mais tarde.

Aqueles cuja visão permitiu criar a OACI, viram-na precisamente com essa dimensão maior: "Ao começar a escrever o novo capítulo do direito fundamental aéreo", declarou o Presidente dos EUA, Franklin D. Roosevelt em sua mensagem na sessão plenária da abertura da Conferência de Chicago, "devemos ter presentes que estamos empenhados no grande empreendimento de criar instituições de paz perduráveis... com pleno reconhecimento da soberania e igualdade jurídica de todas as Nações. Trabalhamos em conjunto para que o espaço aéreo possa ser utilizado pela humanidade para servir a humanidade".

Necessitava-se da OACI para garantir que as hostilidades das nações que haviam se beneficiado da tecnologia aeronáutica, não dominassem o ar depois da guerra acabada. A ordem e a colaboração deviam substituir o conflito e a destruição. De maneira admissivelmente limitada, a OACI tem presidido o processo de conversão dos instrumentos de guerra em instrumento de paz, num processo que continuou de maneira sem precedentes no presente decênio. Este reconhecimento de um papel implícito de maior importância explica, em parte, porque

no breve e inacreditável lapso de 37 dias, os 52 Estados que se reuniram em Chicago puderam criar um conjunto tão especial e formidável de instrumentos jurídicos. A ata final da Conferência apresentou para a assinatura um convênio multilateral de envergadura, três acordos e um formulário normatizado de acordos bilaterais para rotas aéreas provisórias e o texto de 12 projetos de anexos técnicos.

Com as modificações necessárias nos anexos técnicos, a fim de readaptá-los as mudanças de tecnologia, necessidades e perspectiva, essa estrutura jurídica tem-se mantido firme ao longo do tempo. Pode-se garantir que a Conferência de Chicago se constituiu na conferência internacional de maior êxito, a mais produtiva e a mais marcante.

Ainda que tenha nascido dentro deste grande marco político, a OACI tem trabalhado de maneira tal que tem cumprido seu mandato, dentro da esfera técnica. A fama que ganhou ao criar um ambiente técnico é o resultado do empenho, dos ideais, do entusiasmo, da dedicação e do trabalho dos membros e do pessoal da Secretaria Internacional que personaliza a máxima integridade do funcionário civil internacional e as nobres tradições da organização a que serve. Porém isto tem sido possível somente pela vontade política dos nossos Estados membros cujo número se elevou, de 26, em abril de 1947, para 183, em fevereiro de 1994, e que, de maneira constante tem prestado seu apoio e colaboração.

O êxito da OACI é um tributo a cada funcionário governamental, a cada delegado que tenha dado a sua contribuição ao trabalho do organismo e a causa da aviação civil. É um tributo a cada membro que tenha servido a OACI durante estes 50 anos e a cada membro da vasta comunidade aeronáutica. É, igualmente, uma homenagem a cada associação que tenha colaborado com a OACI e a toda a família de organismo das Nações Unidas que reúne os diversos elementos necessários de que necessitam na busca de uma paz maior e de um maior progresso humano para nossa era.

Estes objetivos, continuam representando a aspiração coletiva da civilização humana. Tanto o Conselho como, por certo, toda a Organização, seguem empenhados em alcançá-los, como estavam os fundadores da OACI que, naquela histórica manhã de quinta-feira, 50 anos atrás, deram um esplêndido exemplo à comunidade internacional e deixaram para si uma marca permanente nos anais do tempo.

* O autor é presidente do Conselho da OACI

Marechal-do-Ar
Eduardo Gomes:
Solenidade de Aniversário de
Nascimento

fgtos & gente

Teve lugar, dia 20 de setembro, no Campo dos Afonsos, a solenidade comemorativa do aniversário de nascimento do **PATRONO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**.

A solenidade, que contou com a presença de inúmeras autoridades e grande parte da oficialidade da área, teve início com uma cerimônia religiosa, prolongando-se por toda a manhã de uma linda terça-feira ensolarada.

Os rituais do cerimonial militar ditaram a seqüência dos eventos que constaram de: canto do Hino dos Aviadores, toque da Marechal-do-Ar, aposição de um floral no busto do Patrono, leitura da Ordem-do-Dia e desfile militar. Como fechamento das homenagens, a Esquadilha da Fumaça brindou os presentes com uma belíssima e completa demonstração acrobática.

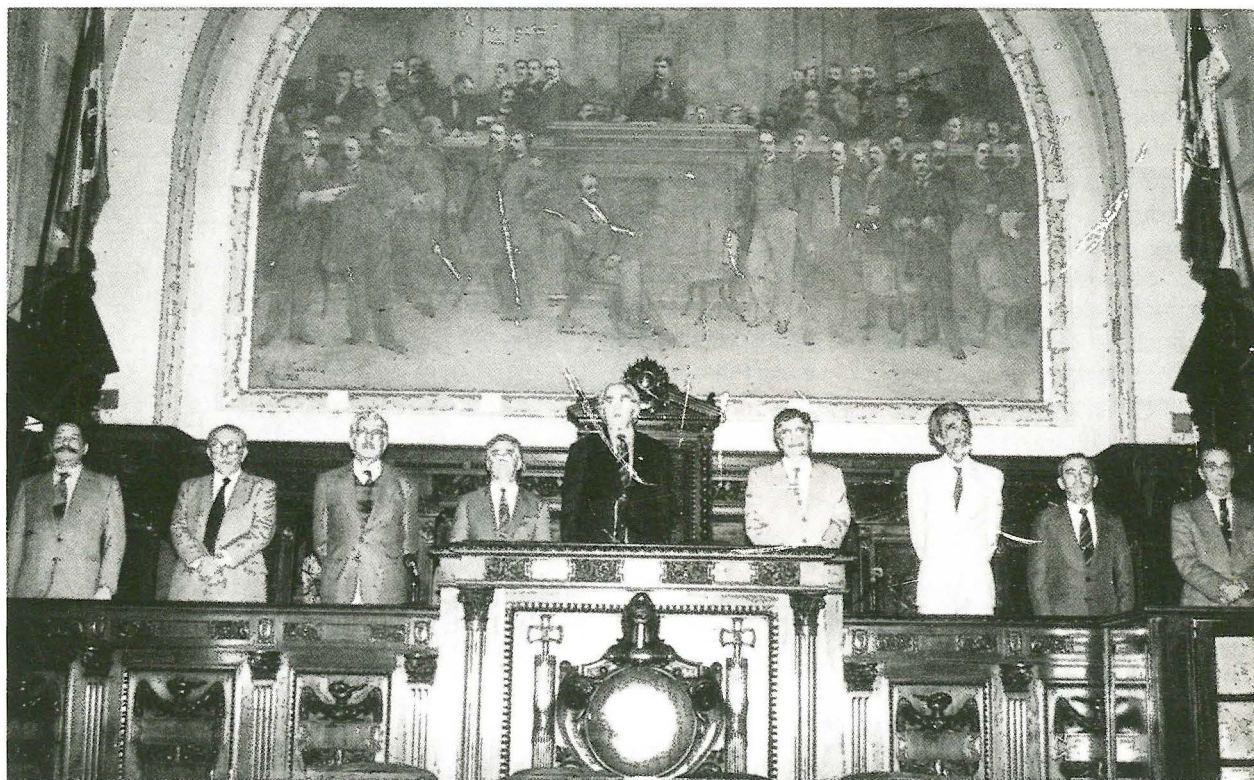
Marechal-do-Ar
Eduardo
Gomes.

Nascido em 20 de setembro de 1896, faleceu em 1981, cercado da admiração e do respeito da FORÇA AÉREA BRASILEIRA, da qual é, gloriosamente, o seu Patrono.



Na foto, o Ministro da Aeronáutica, Ten-Brig-do-Ar Lélvio Viana Lobo, em companhia do Cel Hortêncio, Comandante da Base Aérea do Afonsos, procedem a aposição do floral no busto do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes.

fgtos & gente



A EPCAR - Barbacena mostra o seu valor!

Na cerimônia de entrega da Comenda do Mérito Tiradentes, ao Advogado e Defensor Público Dr. Carlos Henrique Peralta, mais uma vez nos convencemos da frutuosa influência da Escola Preparatória de Cadetes do Ar — EPCAR — de Barbacena, Minas Gerais — inacreditavelmente fechada no Governo Collor — no desempenho de seus ex-alunos junto a sociedade brasileira.

Na foto, durante a execução do Hino Nacional, vemos à mesa de cerimônia, presidida pelo Dep. Leônício de Aguiar Vasconcellos: o Dr. Wanderley de Andrade Monteiro — Juiz Federal do Estado do Rio de Janeiro (1º à esquerda); o homenageado (o 3º, da esquerda para direita); e o Maj Brig Alfredo Sobreira Sampaio — Diretor Geral de Material Bélico da Aeronáutica (2º da direita para a esquerda).

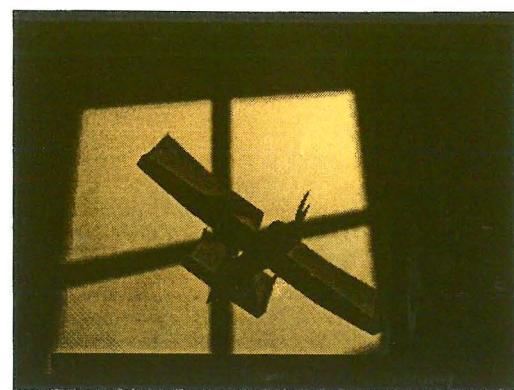
As três autoridades relacionadas são ex-alunos da EPCAR, todos ingressantes do ano de 1954.

O preço da Perfeição

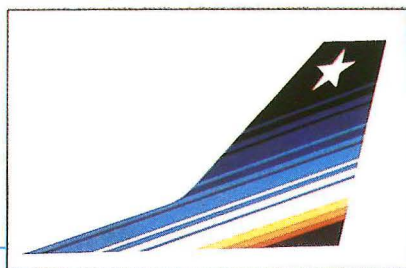
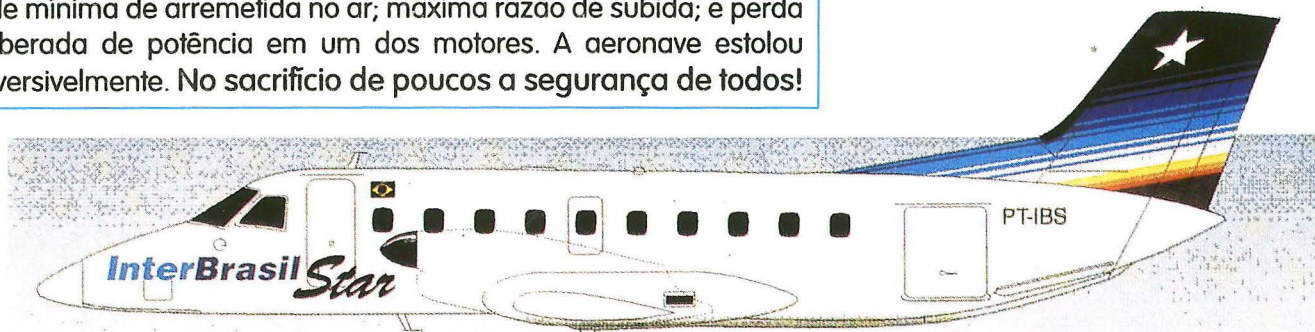
Na coluna "Obituary" da Revista "Aeroespacia" de abril de 1994, a "Airbus Industries" presta uma homenagem póstuma e lamenta a perda de cinco tripulantes da-

quela empresa, no acidente, com perda total, do A330 nº 42, quando realizava um voo de teste em Toulouse-Blagnac.

O voo tinha como objetivo testar um novo sistema de piloto automático e a aeronave foi dada a seguinte configuração, no momento do acidente: centro de gravidade recuado no limite máximo; velocidade mínima de arremetida no ar; máxima razão de subida; e perda deliberada de potência em um dos motores. A aeronave estolou irreversivelmente. No sacrifício de poucos a segurança de todos!



a v i a ç ã o



Concepção artística do EMB-120 Brasília nas cores da InterBrasil Star

1994 - Jubileu de Prata da EMBRAER

Desde a sua fundação, em 1969, a Embraer produziu e entregou mais de 4.670 aviões a operadores civis, comerciais e militares.

Modelos em Produção

EMB -120 BRASÍLIA: 30 assentos
biturboelice pressurizado

VENDAS: 317

ENTREGAS: 279

EMB - 312 TUCANO: turboelice
para treinamento militar

VENDAS: 650

ENTREGAS: 570

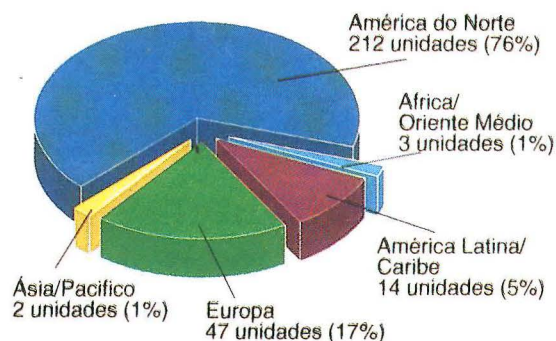
AMX - CAÇA-BOMBARDEIRO
desenvolvido com a Itália

VENDAS: 317

ENTREGAS: 140

EMB-120 Brasília

Entregas segundo regiões geográficas até dezembro de 1993



Fonte: Seção de Estratégia Comercial, Embraer

Do total de 278 EMB-120 Brasília entregues, 76% (212 unidades) destinaram-se aos mercados norte-americanos, contra apenas 66 unidades (24%) distribuídos às demais regiões do mundo





a v i a ç ã o

O Trimotor FOKKER F.7 voando para a KLM. O pioneiro ANTHONY FOKKER fundador da Cia. que levã o seu nome.

Em julho deste ano, completou 75 anos de existência, a empresa holandesa de aviação FOKKER, que leva o nome de seu fundador. Ao longo destes anos, a fábrica construiu mais de 7.000 aeronaves de 125 modelos diferentes.

No Brasil, durante muitos anos, os "FOKKER 21" da Escola de Aeronáutica, participaram na formação de várias gerações de oficiais aviadores.



Rejuvenescimento do "Concorde 001"

O protótipo do "Concorde 001" que voou pela primeira vez em março de 1969, em Toulouse-Blagnac, receberá um total rejuvenescimento.

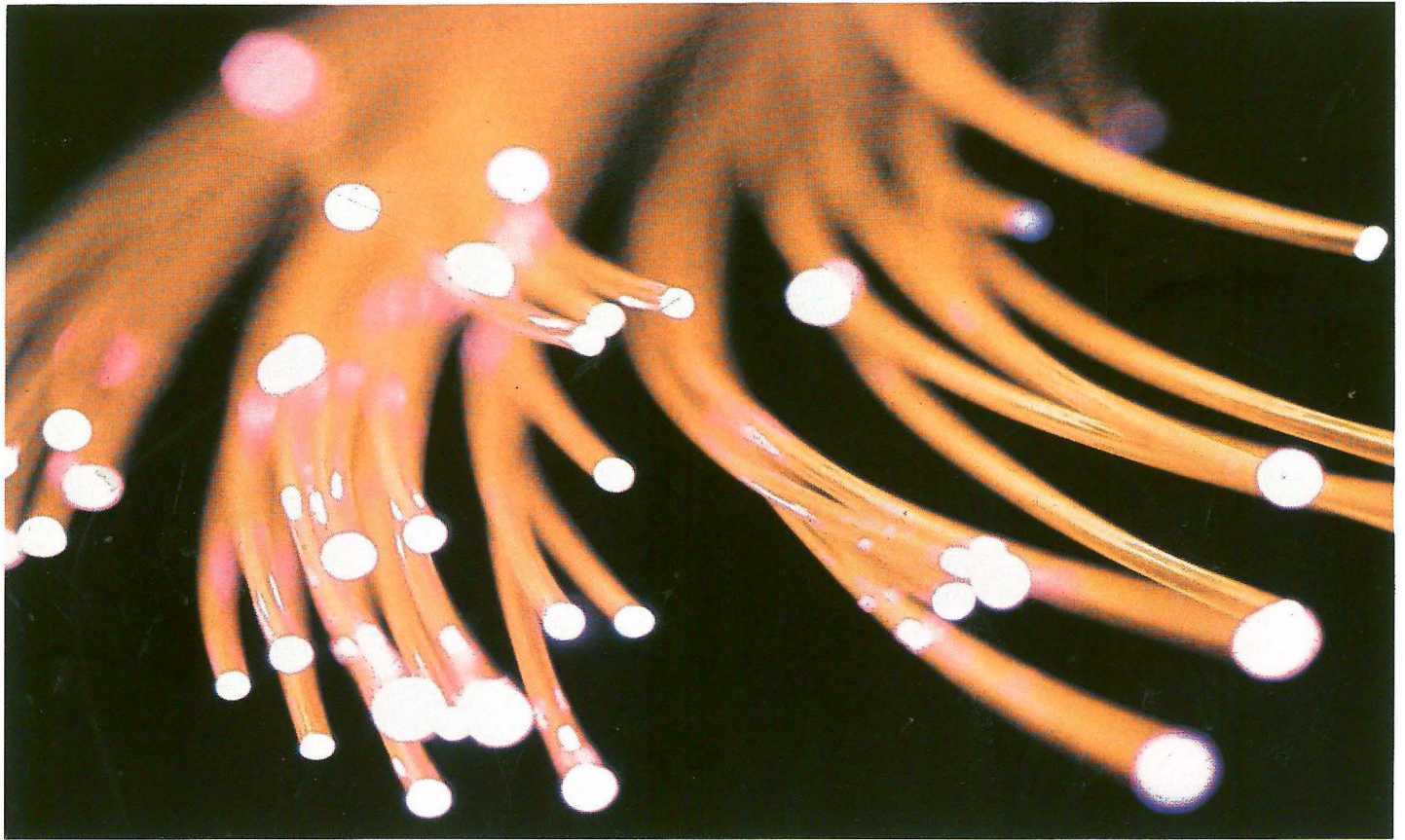
nascimento.

O "magnífico pássaro branco" que completa 25 anos de seu primeiro vôo, foi recolhido ao "Musée Francês do Ar e Espaço", em Le Bourget, em outubro de 1973, após 397 vôos feitos em 812 horas, sendo

257 delas em velocidade supersônica.

Aparecerá com roupa nova no Salão de Paris, em 1995, e seus descendentes aguardam substituição, pela nova geração de Transporte Supersônico (SST), permanecendo em serviço até 2.005.

AS EXTENSÕES QUE SEU TELEFONE TEM E VOCÊ NÃO SABE.



Muita gente não sabe mas a Telerj não fica só no telefone. Seus serviços se estendem à mais alta tecnologia.

Videotexto:

Pelo terminal, você tem acesso a consultas em bancos de dados e até o seu movimento bancário.

Riodata RD:

Linha direta entre

computadores e terminais, interligando o Rio com o resto do mundo, com gerência centralizada.

Digidata:

Soluções integradas através de projetos personalizados que permitem alta velocidade e eficiência nas suas comunicações.

Riopac:

Flexibilidade na

medida certa para sua empresa através da comutação de pacotes.

Telefonia celular:

Uso de telefones transportáveis, portáteis ou instalados em veículos.



TÃO CERTO QUANTO UM DIA DEPOIS DO OUTRO



SP/RECIFE - SP/FORTALEZA NO DIA SEGUINTE...

NADA COMO UM DIA DEPOIS DO OUTRO. A ITAPEMIRIM CONHECE MUITO BEM ESSE PROVÉRBO, AFINAL, ELA PRECISA APENAS DE UM DIA PARA COLOCAR TUDO NO SEU DEVIDO LUGAR. UM SERVIÇO TÃO CERTO QUE CONTA COM UMA GARANTIA INÉDITA: SE A SUA CARGA NÃO ESTIVER NO DESTINO NO PRAZO COMBINADO, A ITAPEMIRIM DEVOLVE SEU DINHEIRO.

A ITAPEMIRIM É A PRIMEIRA EMPRESA DO SETOR A OFERECER ESSA GARANTIA. E POR UM MOTIVO SIMPLES: UTILIZAMOS O SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM NOSSAS OPERAÇÕES, REUNINDO OS MODAIS AÉREO E TERRESTRE. PARA ISSO POSSUIMOS UMA FROTA DE AVIÕES BOEING CARGUEIROS E MAIS DE 800 VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, ATUANDO EM PERFEITA HARMONIA, ALÉM DE CONTARMOS COM TODOS OS EQUIPAMENTOS

AEROPORTUÁRIOS E AINDA COM 43 TERMINAIS DE CARGAS, ENTRE ELES O DE GUARULHOS-SP, O MAIOR DA AMÉRICA LATINA. TODOS ESSES TERMINAIS ESTÃO INTERLIGADOS ATRAVÉS DE UMA REDE DE COMPUTADORES, QUE FORNECEM RAPIDAMENTE AOS CLIENTES O "STATUS" DAS SUAS CARGAS.

QUANDO VOCÊ PRECISAR DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE PORTA A PORTA, FALE COM A ITAPEMIRIM CARGAS. NO DIA SEGUINTE VOCÊ NÃO TERÁ MOTIVOS PARA SE PREOCUPAR.



... OU SEU DINHEIRO DE VOLTA.



**ITAPEMIRIM
CARGAS**

TECNOLOGIA EM TRANSPORTES

LIGUE PARA 0800-162244 E SOLICITE FOLHETO COM INFORMAÇÕES DE RELAÇÃO DE PRAÇAS E CONDIÇÕES DE GARANTIA.