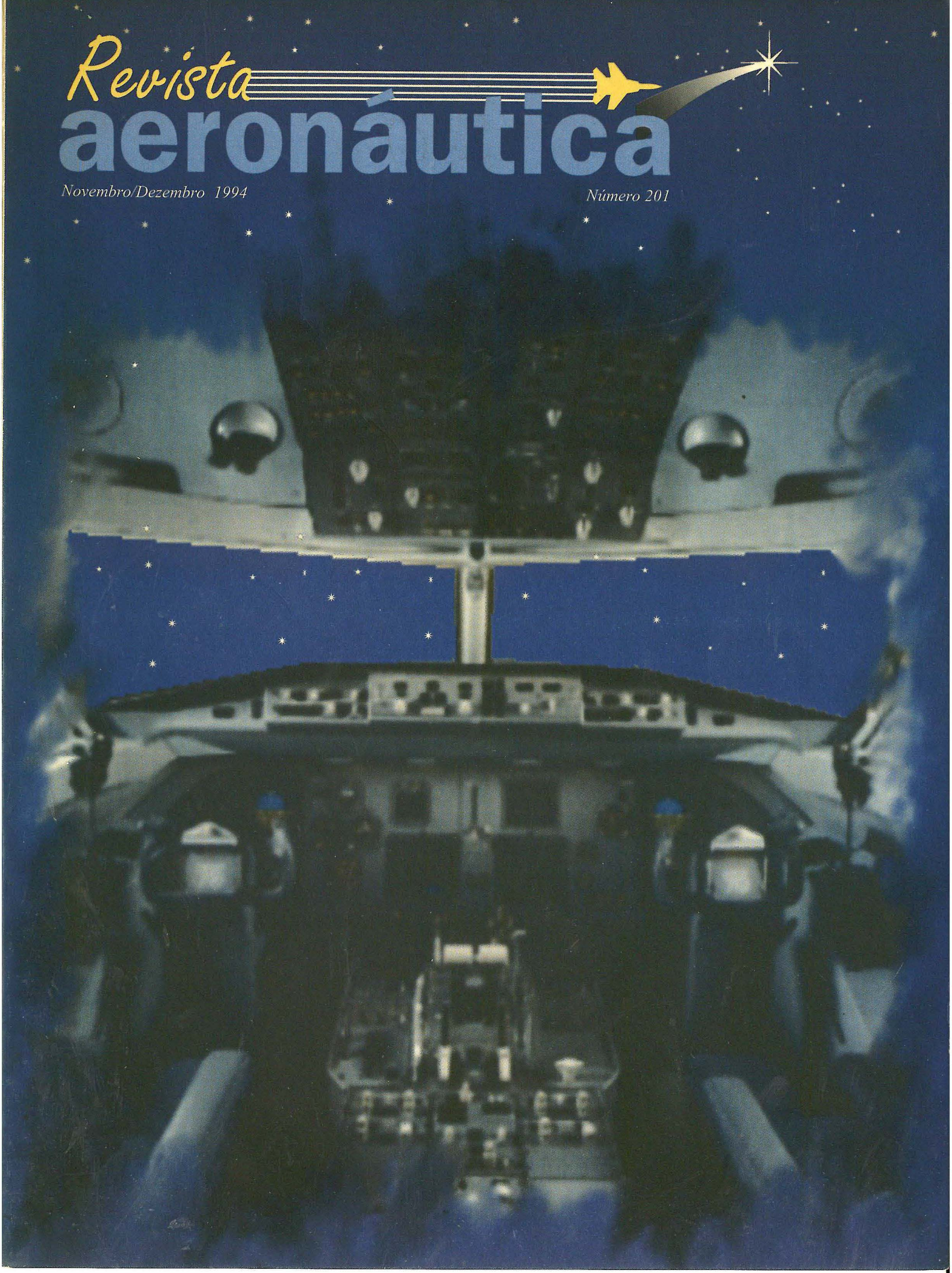


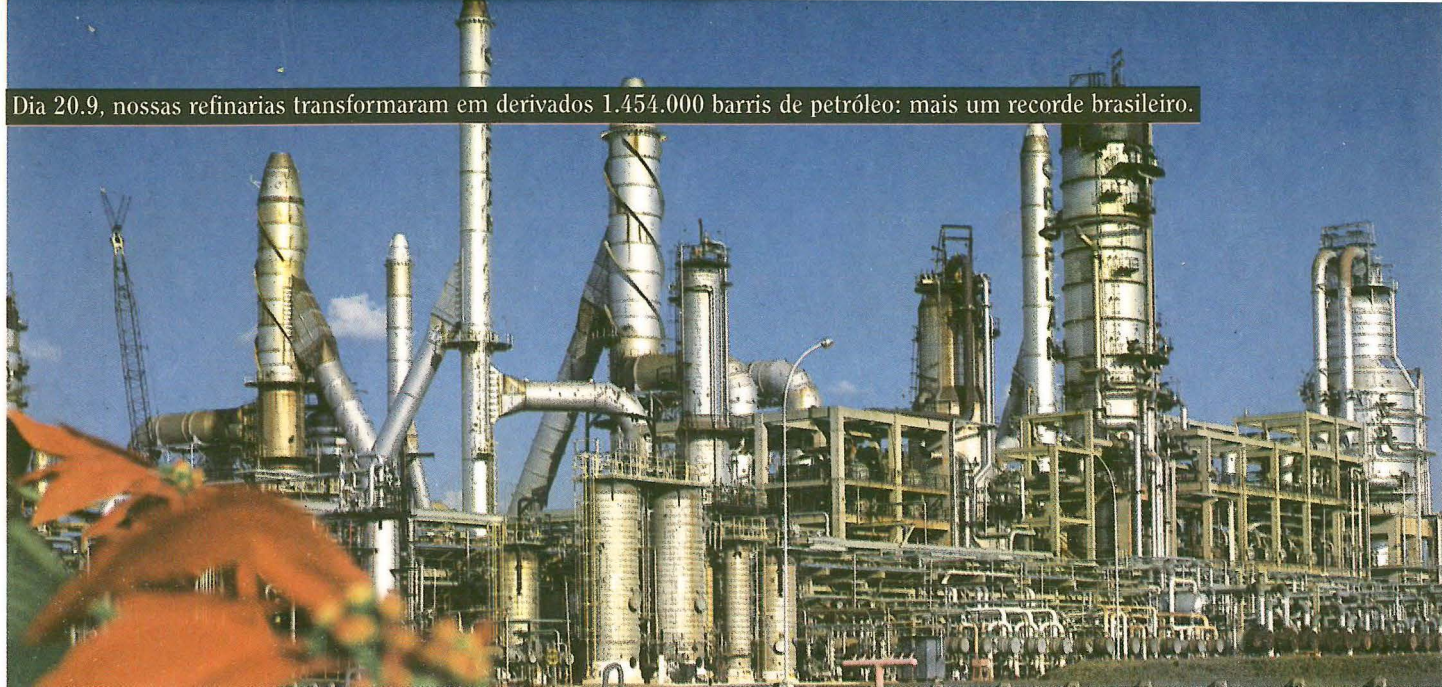
Revista aeronáutica

Novembro/Dezembro 1994

Número 201



Dia 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

O reconhecimento da condição de VENCEDOR OU VENCIDO em um conflito armado não pode ser o resultado de uma formulação matemática exata, mas sim de seus efeitos pragmáticos, com vistas a desvendar com a maior nitidez possível as "METAS pretendidas".

O mundo ainda vive os reflexos da "Guerra do Vietnã".

Ainda se chora pela perda de filhos e parentes em frente a Casa Branca, no monumento erigido aos heróis daquele conflito.

Segundo a opinião pública mundial, os Estados Unidos sofreram uma fragorosa derrota no Sudeste Asiático. Hoje, porém, ao submetermos o problema a uma análise mais profunda, temos dúvidas e contestamos determinadas posições que nos permitem arguir:

Teriam os Estados Unidos realmente sofrido tal derrota?

O mundo vivia, durante o desenrolar da Guerra do Vietnã, um período de sobressaltos políticos e de constantes ameaças à paz mundial. Pairava no ar um clima ameaçador e propício a uma fratricida Terceira Guerra Mundial, onde estariam presentes os "azuis", os "vermelhos" e, inevitavelmente, os "amarelos".

A entrada da China em um conflito mundial era profundamente preocupante. Não que a China representasse uma ameaça, mas sim, pelas razões que a empurravam para o conflito, fazendo dele uma "guerra-necessidade". A superpopulação, o estado caótico de pobreza e a subnutrida massa de um bilhão de almas tornaram-se repentinamente um estímulo, aos irresponsáveis governantes daquela imensa Nação, para a guerra fratricida.

Estariam os americanos preparados para aquela guerra?

Certamente, não! ...

E o Vietnã? Onde ele se entrelaça com estes fatos?

Os Estados Unidos mantiveram durante todo o conflito um contingente

de mais de 500.000 homens no Sudeste Asiático, sendo que, apenas 20.000 engajados no combate; testaram mais de 10 tipos de aeronaves especializadas em guerras de guerrilha e conflitos localizados (testaram-nas e retiraram-nas de combate, apesar do sucesso: helicóptero "cobra", A-10 "Thunderbolt" e outras); todas as atuais armas da família "laser" foram concebidas ou desenvolvidas a partir daquele laboratório de campo; e centenas de outras que, se aqui enumeradas, tomariam totalmente a nossa pauta.

Como decorrência deste fato, hoje, para um confronto armado imediato naquela área, os "azuis" possuem uma reserva de mais de um milhão de soldados com algum conhecimento do idioma Chinês; conhecem razoavelmente os seus usos, costumes e sua forma peculiar de combater; e, o mais importante, mantêm uma escola com fluxo regular de formandos que têm estes ex-combatentes como professores.

Em resumo: o País segue a sua vida econômica, financeira e social, de forma estável, e tem uma preocupação a menos...

Voltando ao motivo deste editorial, refaço a pergunta inicial:

Perderam os Estados Unidos, a Guerra do Vietnã?

Abalburdia que o Brasil presenciou por ocasião das eleições gerais de 1994, os nomes dos candidatos dos diversos cargos eletivos em disputa e o nível de suas campanhas e plataformas, de certa forma, levam-me a um raciocínio muito parecido com o resultado duvidoso da Guerra do Vietnã. Devemos lembrar que no início da década de sessenta, vivemos um verdadeiro caos político, financeiro e social, com profundos reflexos em nossas Instituições tradicionais, ensejando o desrespeito, a crise de autoridade, a quebra e a inversão hierárquica, tudo desordenadamente conduzido pela esquerda radical e por aproveitadores inescrupulosos.

A vontade da sociedade determinou a intervenção militar no processo, a exemplo do ocorrido, ao longo de toda nossa história, na qual a participação das Forças Armadas se fez necessária.

Grande parte da esquerda doutrinária fez-se ausente do cenário, enfraquecida e a margem das disputas políticas.

A esquerda radical uniu-se aos aproveitadores e a homens sem futuro, com nada a perder, e ensejou movimentos de guerrilha, sequestros, assaltos a bancos, assassinatos e outras atrocidades, tudo em nome de um movimento contra-revolucionário inexistente, ao qual logo aderiu pela esquerda festiva e musical do País. Acesa a chama da agressão, acirraram-se os métodos de defesa, do ataque, das prisões, das mortes, das torturas, como uma decorrência normal dos tempos de conflito.

Houve os que sofreram, houve os que desapareceram em combate (dos dois lados), e estes devem ser respeitados, houve os que se exilaram, tudo isso como consequência daqueles movimentos contestatórios.

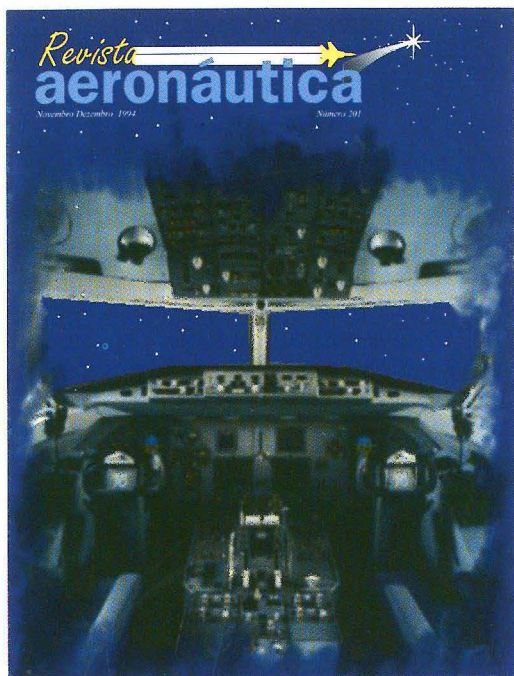
Hoje, a esquerda radical e os aproveitadores aí estão.

Muitos deles, com os assaltos a bancos, (fundos para o movimento? ...), ficaram ricos; grandes aproveitadores se consagraram nos meios artísticos a custo da exploração da má imagem do Brasil no exterior, por eles vendida como a pior possível, dependendo do preço.

Aos poucos, vamos identificando um a um. Bem sucedidos na vida, donos da opinião da mídia e candidatos a cargos políticos, em todos os níveis.

Suas bandeiras? O combate à "repressão de 1964".

É hora de perguntar aos analistas da história: será que o povo brasileiro — a vontade popular, legitimamente representada pelos militares — foi VENCEDOR OU VENCIDO, em 1964?



Para todo avião, com um pouco mais de sorte, uma noite comum pode se transformar, repentinamente, em uma noite de Natal.

alerta

A Grande Questão Militar do Momento Internacional: As Forças Armadas Sul-americanas e o Brasil

L.N. Menezes

16

CAPA

operação aérea

Intervenção Aérea em Sarajevo

Lawrence F. Hopkins

05

opinião

Grupos de Interesse e Grupos de Pressão no Sistema Político

José Francisco Martins

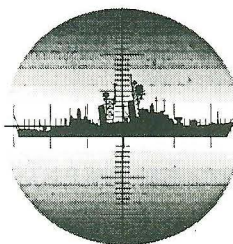
09

submarinos em ação

13

A Mudança da Maré

Ivo Gastaldoni

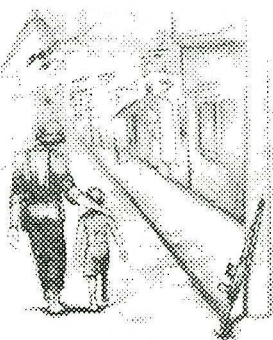


17

história

Cem Mil Réis a Ação

Aloísio Quadro



19

segurança

Forças Armadas e o Tráfico de Drogas

Newton de Góes Orsini de Castro



crônica

O Último General de Hitler

Antonio Moreira Neto

21

humor

Meu Bem... Meu Bem...

Ivan Janvrot Miranda

23

cultura

29

A Fokker Comemora seu 75º Aniversário!

performance

1º/14º Grupo de Aviação: 100.000 Horas de Voo de Caça

33

tradição

39

1º Grupo de Aviação Embarcada: Cardeais e Anujás

opinião

42

A Informática e a Investigação de Acidentes Aeronáuticos

Renato Araújo Diniz

homenagem

Centro de Tratamento de Queimados: Dedicção e Tecnologia a Serviço da Vida

Helga de Castro Montano

43

Seções

01 Página Um

26 Aviação

36 Fatos & Gente

38 Bate-Papo

Nossa próxima Revista...

Premiadas no Salão de Aeronáutica

A família "Wide-Body" da Boeing

Órgão Oficial do Clube de
Aeronáutica

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

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Marcia Regina Galhardo

Colaboradores:

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

Fotógrafo:

Jorge Barreto

Fotolito:

Escala Fotolito Ltda.

Gráfica:

Imprinta Gráfica e Editora Ltda.

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.

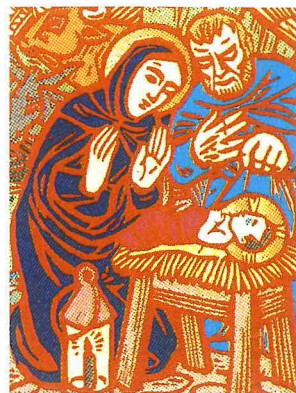
* Os conceitos emitidos nas matérias
são de exclusiva responsabilidade dos
autores.

* 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



Dezembro é o mês das Festas, época em que a família cristã reverencia a data do nascimento de JESUS: época em que nos despedimos de mais um período calendário de nossas vidas.

Ao olharmos para trás, veremos que muitas coisas aconteceram no decorrer deste ano que chega ao seu final: algumas boas, alegres e reconfortantes, outras não tão boas, tristes e até mesmo sofridas.

Alguns tiveram a felicidade de receber das mãos de DEUS mais uma vida em seu lar, no de seus filhos ou de seus amigos.

Outros, não tão felizes, tiveram a desventura de devolver a ELE o ser amado que lhe foi emprestado. Realizações se sucederam, perdas aconteceram. É, portanto, um importante momento para refletirmos sobre as nossas vidas nestes 365 dias de 1994 e, sem mágoa ou rancores, desprovidos e desarmados de qualquer ressentimento, planejarmos o nosso próximo período.

O homem utiliza-se das palavras, sejam elas escritas ou faladas, como uma forma primária de comunicação, mesmo assim, o faz de forma equivocada. Umas apenas traduzem ou significam, simbolicamente objeto, seres e acontecimentos, bastando apenas serem memorizadas. Outras, porém, requerem reflexão, sentimento e, principalmente, compreensão.

Colocamos no segundo caso a palavra felicidade.

O que é felicidade? Existe realmente a felicidade? Talvez mais perto da realidade esteja o cançãoeiro popular, quando diz: "...felicidade não existe, o que existem são momentos felizes"...

É sobre esta reflexão que devemos palmear a nossa viagem por estas últimas 365 vinte quatro horas que vivemos em 1994.

É no balanço entre os momentos felizes e os momentos de sofrimento que os homens de bom senso crescem e devem buscar sua estabilidade emocional.

Se pararmos para pensar, verificaremos que todas as atividades da humanidade, desde a sua criação, giram em torno da busca de melhor forma de vida. Os transportes, a alimentação, as formas de lazer, o conforto, a segurança etc têm como objetivo final preservá-la ou, no mínimo, fazê-la a mais longa possível. Logo, estar vivo é uma vitória e, portanto, um motivo de regozijo e felicidade.

Não existe momento infeliz algum que tenha força suficiente para se contrapor à razão da nossa existência: a vida.

Viver é, portanto, ser feliz.

Obrigado SENHOR, na data de seu aniversário, por estarmos vivos. Obrigado, SENHOR, por sermos felizes ...

FELIZ NATAL E PRÓSPERO ANO NOVO!

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 Sarmiento Sperry

Departamentos:

Administrativo

Brig. Guilherme Sarmiento 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 Remy 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 Campeste

Brig. Eng. Edson Martins

Superintendente da Sede Social

Ten. Cel R/R Caio Phidias Torres da Silva

Superintendente da Sede Lacustre

Cel. Av. R/R Raymundo Nascimento Neto

Serviços Especiais:

CHICAER

Cel Av R/R Luiz Carlos de Britto

COOPCAR

Cel Av. R/R Remy Ribeiro da Silva

INTERVENÇÃO AÉREA EM

Lawrence F. Hopkins



*Este documento foi elaborado
calcado na situação do dia
anterior à expiração do
"ultimatum" da OTAN e explica,
detalhadamente, os cenários
prováveis, os meios disponíveis
— aviões e armamentos —
para as eventuais incursões
aéreas sobre a artilharia sérvia
que rodeava Sarajevo.*

O "ultimatum" lançado em 09 de fevereiro pela OTAN aos sérvios — por iniciativa da França e com o apoio dos Estados Unidos — expirava a meia-noite do dia 20 de fevereiro de 1994. Naquele momento os sérvios deveriam entregar as peças de artilharia pesada e afastar-se mais de 20 Km de Sarajevo. Caso contrário as posições sérvias em torno da cidade estariam imediatamente ameaçadas por uma INTERVENÇÃO aérea maciça que destruiria a artilharia, estimada em cerca de 1.400 peças em

160 posições (com 250 a 300 armas pesadas: morteiros de 82 e 120 mm; canhões e obuses de 122 e 155 mm).

O cerco sérvio, que ilhava completamente a capital da Bósnia - Herzegovina, deveria então levantar-se — caso o "ultimatum" conseguisse dissuadir os sérvios — após 22 meses. Durante o cerco, os incessantes bombardeios sérvios causaram cerca de 10.000 mortos em Sarajevo, desde o tiroteio inicial em 06 de abril de 1992.

A determinação dos ocidentais era muito firme. A ONU declarou, inclusive, que os ataques aéreos poderiam começar no minuto seguinte ao vencimento do prazo estipulado no "ultimatum".

As encostas pareciam demonstrar um amplo apoio popular a esta posição.

A França foi praticamente o único aliado que decidiu reforçar o seu apoio à Força de Proteção das Nações Unidas (FORPRONU). Proviu, inclusive, o maior contingente de "boinas-azuis" enviado pela ONU para a ex Iugoslávia: 6.000 homens de um total de 28.000.

As imagens, tomadas pelas câmeras óticas do Satélite "Spot", ajudaram os militares na preparação das missões em Sarajevo.

Os franceses, em particular,

realizaram esta preparação, com diversos equipamentos: uma estação SARA, estabelecida na Itália; as estações CINNA3, disponíveis em nível de esquadrão nas bases aéreas; e uma nova estação, pequena e móvel (com micro-computadores portáteis) que permitiam trabalhar em terra e, inclusive, a bordo de aeronaves (Transall).

Além das observações, os satélites permitem, também, conexões seguras entre autoridades governamentais e/ ou militares com as forças distribuídas no terreno. Desta forma, além dos satélites de telecomunicações militares norte-americanos DSCS, a França utilizou seus Telecom-Syracuse 2, a Espanha seus Hipasat e a OTAN seus NATO-4.

AS FORÇAS DA OTAN PRONTAS PARA AÇÃO

A FORPRONU, criada em fevereiro de 1992, estava constituída por unidades provenientes de 36 países diferentes e representa, hoje, um efetivo total de 27.000 homens.

Atualmente, o comando, instalado em ZAGREB está a cargo do General Francês Cot.

Os Estados Unidos podiam intervir

partindo das bases italianas ou de um porta-aviões da US Navy que patrulhava o Mar Adriático (USS "Sarafoga"). A bordo encontravam-se embarcados: F-14 e FA-18C (caça bombardeiros); E-2C "Hawkeye" (reconhecimento e esclarecimento eletrônico) aviões espiões; e aeronaves de ataque e interferência eletrônica A-6E, "Intruder". Na Itália, em Aviano encontravam-se, estacionados: 12 F-16C; 8 F-18; e cerca de 15 A-10 "Thunderbolt" especializados em ataque à baixa altura. Em Brindisi, 8 F-18A e mais 12 A-10. Para as missões que requerem reabastecimentos em voo, a Força Aérea dispunha de, pelo menos, 10 aviões tanque KC-135 estacionadas na Alemanha.

Além disso, a USAF pôs em linha três EC-130, que são verdadeiros computadores voadores e quatro plataformas de tiro AC-130.

Por sua vez, a Grã-Bretanha possuía 12 aviões de ataque "JAGUAR" e 8 caças bombardeiros "Tornado", em Gioia del Colle, no Sul da Itália. Além destes, 6 aviões "Sea Harrier" de ataque ao solo poderiam decolar do "Ark Royal" que patrulhava o Mar Adriático.

A Holanda colocou em Villafranca, base de OTAN no norte da Itália, 14 aeronaves da "Royal Air Force" do tipo F-16A.

A Turquia também participou com uma dezena de F-16C, estacionados em Ghedi, no norte da Itália.

Tudo isto, é claro, poderia ser drasticamente modificado em função do não acatamento do "ultimatum" ou por força de observações na evolução dos fatos, em determinado momento. Neste caso, a OTAN poderia colocar à

disposição das forças envolvidas o imenso arsenal de material guardado na reserva dos países comprometidos.

A França também estava presente.

Desde julho de 1993 (operação "Creecerelle"), 10 "Mirage" 2.000, versão RDI tinham sua base em Cervia (Rimini) além de 5 "Mirage" F-1C e 8 "Jaguar" que se encontravam em Istzama (Veneza). Com o envio do porta-aviões "Fock" ao mar Adriático, a capacidade

sendo "rastreados" por um radar de detecção inimigo. Em segundo lugar, o avião aliado deverá ter em conta, também, os meios de defesa constituídos essencialmente por canhões anti-aéreos e mísseis terra-ar SA-2 e SAD.

Quanto à artilharia sérvia, presente nos bosques que rodeiam a cidade de Sarajevo, pensava-se que eram capazes de tomar como alvo fácil as forças terrestres da ONU.

Com relação a este fato, existiam cerca de 300 peças da artilharia sérvia, desde morteiros de 82 mm até canhões de 155 mm.

Além disto, os sérvios e os bósnios teriam a sua disposição, uns 300 tanques (entre eles alguns modelos antigos) algumas rampas lançadoras de foguetes e mísseis terra-terra.

O emprego de tais armas, significava que os ataques aéreos programados encontrariam graves dificuldades e mais obstáculos do que o previsto.



O Globo, 8/2/94

ofensiva francesa se seria reforçada com uma dezena de aeronaves de apoio tático "Super Etandar" (sem levar em consideração os 3 ou 4 "Etandar" IVP de reconhecimento fotográfico).

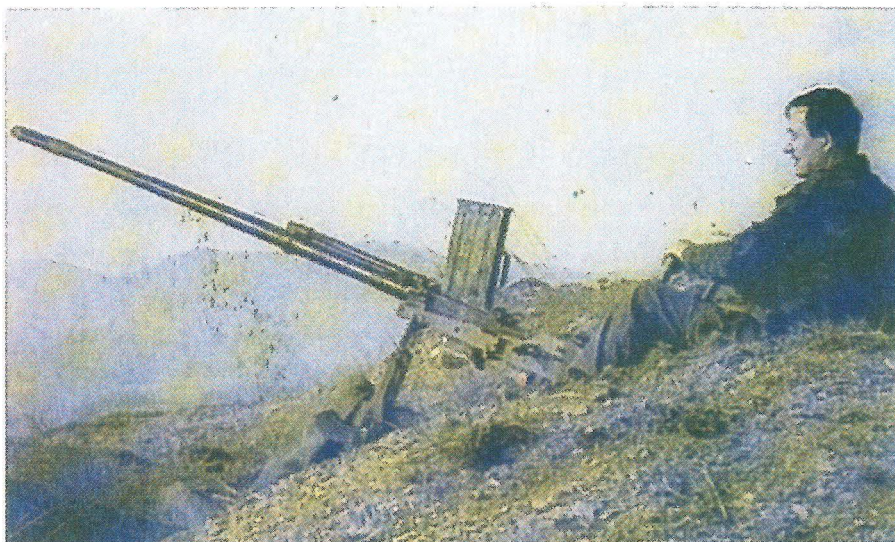
Era muito difícil conhecer, com certeza, a potência dos meios ofensivos sérvios, croatas e muçulmanos. De toda maneira, era pouco provável que os seus pilotos de caça enfrentassem os pilotos ocidentais com seus "Galeb", "Super Galeb" e "Jastreb", assim como os escassos "Mig" 21 e 29.

O que preocupava os Estados-Maiores da Aliança Atlântica era a defesa anti-aérea. Esta consistia, primeiro, em meios de detecção. Muitos pilotos aliados em missão sobre os territórios da ex Iugoslávia tiveram certeza de que seus aviões estavam

AS FORÇAS AÉREAS SÉRVIAS E CROATAS

Quais as condições das forças suscetíveis de se oporem a um possível ataque aéreo aliado em torno de Sarajevo? Os sérvios e os bósnios dispunham de aparatos provenientes da ex-Iugoslávia: 24 aviões de combate "ARAO" armados com mísseis ar-terra do tipo "Maverick" AGM-64 (de origem americana); alguns obsoletos "Jastreb"; e alguns "Bi-places" de ataque "Super Galeb" G4 (Iugoslavo).

Possuíam, também, alguns helicópteros "Gazelle" (franceses) e Mi-8 (russos).



Soldado Sérvio com arma antiaérea monta guarda nas cercanias de Sarajevo.

Os sérvios de Kzajina tinham alguns velhos bimotores AN-2 (Russos), completamente obsoletos e MI-8. Os croatas eram os únicos que possuíam aviões de combate (de origem russa) "Mig-21 bis".

Parecia difícil que estes velhos "Mig" pudessem se opor à aviação da OTAN.

AS DIFICULDADES DO ATAQUE AÉREO ALIADO

Para os aviadores da OTAN, ter sucesso nos ataques ao redor de Sarajevo significava solucionar alguns difíceis problemas. Deveriam atacar e destruir baterias de artilharias, pequenos alvos bem camuflados e seguramente protegidos por sistemas antiaéreos eficazes, evitando, de qualquer forma, danos colaterais e qualquer perda ou avaria nas aeronaves. Estavam longe das condições ótimas da Guerra do Golfo, onde a maioria dos objetivos se encontrava ilhada no meio do deserto.

Os alvos dos aviões da OTAN eram essencialmente peças de artilharia pesada (obuses de 122 mm, 152 mm e 155 mm, assim como, alguns tanques T55 e T72). De 250 a 300 destas unidades estavam, em parte, semi-enterradas nas elevações que dominam a cidade, a distancias muito pequenas das casas da população civil e sempre bem camufladas. Meios antiaéreos capturados da ex Armada, defendiam

estas peças, a saber: mísseis terra-ar SA-7 "Strela"; canhões de tiros dirigidos por radar; anti-aéreos de 57 mm S-60, assim como os temidos ZSU de 23 mm e ZPU de 14,5 mm.

A dificuldade das missões consistia em concentrar o fogo nestas baterias de difícil visualização e, ao mesmo tempo, estar fora do alcance das armas terra-ar.

Caso tivessem iniciado as operações, os primeiros a estar no ar teriam sido os aviões (Awacs e Hawkeye do porta-aviões "Saratoga" e os caças que assegurariam a proteção aérea (Mirage 2.000 RDI com base na Cerva,

os F-16 e F-14 embarcados).

Estes seriam seguidos pelas aeronaves de guerra eletrônica EA-6B "Prowler", cuja missão era interferir na direção do tiro por radar dos canhões antiaéreos em terra, tornando-os ineficazes.

Finalmente, produziram-se os ataques das diferentes aeronaves da OTAN.

Os pilotos preferiam não utilizar o tiro de canhão, visto que exige maior aproximação dos alvos e maior vulnerabilidade ao fogo terra-ar. Por outro lado, lançar as clássicas bombas de 250 Kg de uma distância de segurança segundo a técnica convencional de bombardeio rasante, apesar de ser mais seguro, não tem a precisão desejada. Ao contrário, os ataques com bombas de trajetória retardada SAMP ou de BAT 120 são de uma precisão absoluta, porém, exigem uma perigosa passagem sobre o objetivo sempre protegido por ZSU ou ZPU.

Quanto ao emprego de projetis e/ou bombas guiadas a laser, os estrategistas franceses mostravam-se um tanto reservados.

A utilização dos mísseis AS-30L "rompe-pista" só se impunha contra os muitos raros "bunkers" e postos de comando muito protegidos.

Seria dada, então, preferência à BGL de 400Kg e, eventualmente BGL 1.000 Kg.

Porém, além da fraca relação custo/



O A-10, segundo os pilotos da OTAN, se constituía num trunfo da Força Aérea Americana, por sua robustez e potência de tiro capazes de fazer frente aos temidos ZSU e ZPU sérvios.



À esquerda, "Mirage F1" e, à direita, uma esquadrilha de "Jaguar", ambas tinham como base Istzama (Veneza).

eficiência do armamento a ser usado e a natureza do alvo está o problema de visualização do objetivo. Os pilotos estimavam que voando a 800Km/h seria praticamente impossível distinguir um alvo camuflado no meio de um bosque com um relevo acidentado.

Ainda mais tendo que acessar o "laser".

Só restava a possibilidade de uma iluminação "laser" partindo de terra, o que poderia ser feito pelos comandos de forças especiais aero-lançadas, antes das operações, tarefa que os "boinas-azuis", por imposições políticas internacionais, não poderiam realizar.

Por isto, em particular, alguns aviadores aprovaram a chamada das forças dos Estados Unidos.

Efetivamente, os norte-americanos se encontram melhor armados para este tipo de missão, estando expostos aos

mesmos problemas que seus colegas franceses, se operando seus F-18, A6 ou F15E, porém podem contar com os dois trunfos importantes: O A-10 e o C130U.

O primeiro, verdadeiro tanque de ataque voador, pode resistir aos disparos do ZPU e dispõe do temido canhão rotativo de 30mm (6.000 disparos por minutos) e mísseis "Maverick" teleguiados.

O segundo, o "Combat Talon II" pode voar fora do alcance da artilharia terrestre, atirando, por sua vez, com suas três armas de artilharia (canhão de 40 mm, de 105 mm e canhão rotativo e optrônico).

Finalmente, para evitar todo risco de perdas, por parte dos aliados, a OTAN poderia planejar as ofensivas noturnas — a maioria dos



Os F16 da General Dynamics, largamente empregados pela maioria das forças aéreas da OTAN e pela USAF.

aviões americanos pode executar estes tipos de missão com seu sistema optrônico "FLIR".

Afortunadamente, como já se sabe, o "Ultimatum" foi acatado e não houve enfrentamentos.

De todo este episódio, sob o ponto de vista político, a decorrência mais significativa é que a Rússia se converteu em um protagonista das negociações da região balcânica, visto que, à margem dos problemas étnicos que assolam estes povos, conseguiu impedir a incorporação da Polônia, Hungria e da República checa à OTAN.

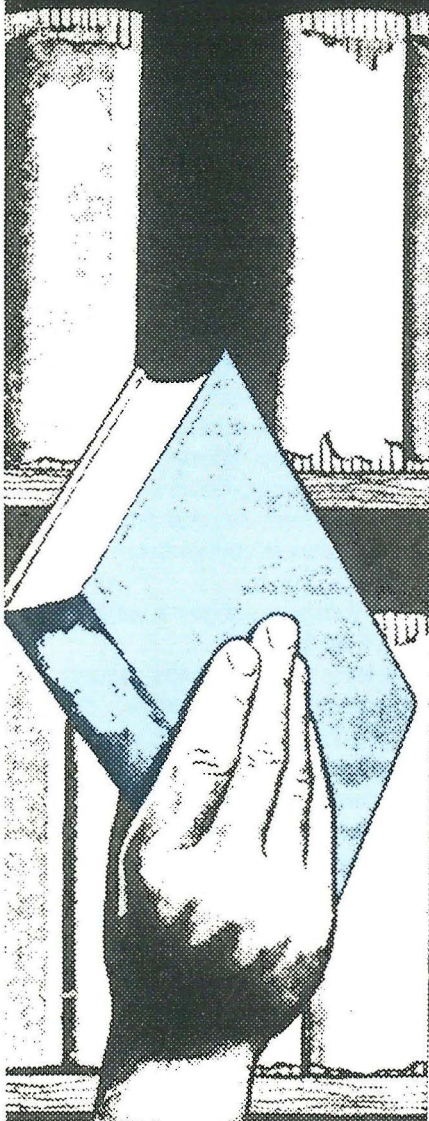


Os F18 "Hornet", com seu sofisticado sistema de visada de tiro, era outro poderoso trunfo na mão das forças da OTAN.

Traduzida e adaptada da revista Aeroespacio may/jun 94

Grupos de Interesse e Grupos de Pressão no Sistema Político

José Francisco Martins



Introdução

Em meio aos escândalos que abalam nossa sociedade, denegrindo, principalmente, as imagens dos poderes Legislativo e Executivo, tendo um deles inclusive conduzido ao "impeachment" de um presidente, cremos que é oportuno falar sobre o papel que desempenham, e a forma como atuam os grupos de interesse e os grupos de pressão numa sociedade democrática.

Inicialmente, julgamos interessante recordar alguns conceitos sobre democracia, não para entendê-la, porque todos a entendemos, mas sim para melhor compreender os questionamentos que sobre ela são feitos por estudiosos do assunto.

A democracia é definida como sendo o governo da maioria. Esta definição, à primeira vista, transmite-nos uma idéia de justiça social bastante satisfatória para qualquer sociedade, dentro do princípio em que se baseia, de que o que é bom para a maioria é bom para todos.

Outra forma comum de conceituá-la é como um governo de representatividade, ou seja um governo que representa a maioria.

Ambas as conceituações evidenciam a vinculação das decisões na sociedade à vontade da maioria. Daí alguns estudiosos denominarem-na de "tirania da maioria".

Por outro lado, fica claro que a existência de uma maioria implica, necessariamente, na existência de uma (ou de mais) minoria, na mesma sociedade.

Ora, se a democracia é um governo de representatividade, e sempre representa a vontade da maioria como se fazem representar, nela, as minorias?

Elas se fazem ouvir quando passam a constituir grupos de interesse ou de pressão.

Uma realidade democrática, que merece especial atenção e análise, principalmente nesses tempos turbulentos que estamos vivendo, é a que as campanhas eleitorais têm custos financeiros bastante elevados e que, por isso mesmo, são sempre financiadas por meio de doações e contribuições de terceiros. Não só neste país, mas em todos onde existem eleições democráticas.

Face a esta realidade cabe ques-

tionar:

- Que esperam esses financiadores de seus financiados?

- Se realmente eles receberem tudo o que esperam, que será da maioria?

Se essa compensação for efetivamente feita, temos que aceitar o paradoxo de que o tão decantado conceito de democracia e toda a parafernália do processo democrático não passam de um grande engodo, pois, na realidade, no final das contas, ela não passa de um governo de minorias.

Idéias como essas passam eventualmente em nossas cabeças atordoadas, nos dias de hoje, pelos noticiários sensacionalistas que nos agridem a cada instante, com os descabimentos, que afirmam ocorrer na cúpula de nosso Governo.

Conceituações

Apenas para que todos entendam os termos principais de nosso trabalho, da mesma forma com que o utilizamos, faremos algumas conceituações que julgamos necessárias.

Em termos políticos, grupo é uma unidade social composta por pessoas em conduta interativa, baseadas em expectativas comuns de comportamento. A razão de sua existência, ou seja, sua força aglutinadora é o interesse.

Por ser o interesse a força de coesão do grupo, os estudiosos de política criaram a expressão Grupo de interesse.

Grupo de interesse, é, portanto, qualquer grupo que, à base de um ou vários comportamentos de participação, leva adiante certas reivindicações em relação a outros grupos sociais, com o fim de instaurar, manter ou ampliar formas de comportamento que são inerentes às atitudes condividas.

Grupo de Pressão, que nada mais é do que um grupo de interesse com uma organização formal e modalidade de ação específica visando a consecução de seus objetivos. A esta forma de atuação denominamos pressão.

A dinâmica dos grupos de pressão é denominada *lobbying* termo este derivado da palavra *lobby*, que inglês, significa antecâmara, corredor, lembrando o comportamento dos representantes dos grupos no Congresso Nacional ou em outras instituições governamentais

onde os agentes lobistas exercem suas atividades de pressão.

O lobista exerce o *lobbying*, assessorando ou pressionando, direta ou indiretamente, os responsáveis pelas decisões, as quais afetarão, positiva ou, negativamente, os objetivos dos clientes de seu *lobby*.

Podemos, portanto, dizer que *lobbying* é o processo pelo qual os representantes dos grupos de interesse (lobistas), agindo como intermediários, levam ao conhecimento, principalmente, dos legisladores, os desejos dos grupos por eles representados.

O *lobbying* é, portanto e sobretudo, uma transmissão de mensagens de um determinado grupo de pressão aos "tomadores de decisão", por meio de representantes especializados.

Lobby — estudos, evolução e opinião pública

Estudos

Durante um quarto de século, apenas os autores americanos se aplicaram ao estudo particular dos grupos de pressão, com insignificantes exceções de autores de outras nacionalidades.

Cremos que a atuação dos grupos econômicos constatada por Herring, em 1928, nos E.U.A., é a mesma que está sendo feita, hoje, por nós brasileiros ao tomarmos conhecimento dos fatos ocorridos na Comissão do Orçamento de nosso Congresso.

Evolução

A tendência da sociedade norte-americana de aglutinar-se em torno de um problema específico, detectada por Alex de Toqueville, em 1830, muito facilitou o surgimento dos grupos de interesse naquela sociedade. Esta tendência é tão fortemente conhecida e enfatizada que há quem diga que o surgimento dos grupos de pressão antecede o próprio Congresso Americano, tendo sido necessária a realização de um *lobby* para criá-lo.

Esta característica de comportamento da sociedade americana é evidenciada em alguns filmes sobre o oeste dos Estados Unidos, onde, por vezes, vemos um grupo de cidadãos reunir-se, num armazém, para discutir sobre um bandido que ameaça a tranquilidade e a segu-

rança da cidade e resolve, após alguma discussão, contratar um pistoleiro, neste exemplo, o "mocinho do filme", para livrar a comunidade do perigo que a ameaça.

Inicialmente, o *lobby* era visto, nos Estados Unidos como é visto hoje no Brasil, isto é, estritamente, como a cabala nos corredores do Congresso, consistindo, sobretudo, na influência direta sobre os parlamentares e recorrendo freqüentemente, ao suborno.

Opinião pública

As táticas de influência utilizadas pelos grupos de pressão incluem, na verdade, desde o contato pessoal direto de seus agentes com os representantes do governo até as ações coletivas e as formas mais sutis de propaganda e de formação de uma opinião pública favorável às suas reivindicações.

Em uma democracia, a opinião pública é, sem sombra de dúvida, a viga mestra de seu adequado funcionamento. Para que um político possa conquistar o poder e nele permanecer, são fundamentais as manifestações favoráveis da opinião pública a seu respeito e sobre suas ações.

Lembre-se de que foi o apoio da opinião pública que elegeu o presidente Collor e foi a falta de apoio da mesma que permitiu o seu impedimento de exercer o cargo.

Sem medo de errar, podemos afirmar que se o poder político dela se afastar estará cometendo uma falha fatal num regime democrático.

Os grupos de pressão, através da propaganda, poderão influenciar a opinião pública, o governo e os partidos políticos.

Com esse propósito, os grupos de pressão procuram, cada vez mais, adequar suas técnicas de propaganda, aperfeiçoando suas habilidades de comunicação.

Em princípio, a propaganda visa a apontar, junto ao público, os objetivos dos movimentos de pressão, como por exemplo: situação de penúria financeira das famílias, a má qualidade das condições de transporte e tudo o mais que possa contribuir para sensibilizar o público alvo.

Muitas vezes, entretanto, o conteúdo de mensagens pode sensibilizar um determinado segmento do público e não

agradar àqueles que, em determinado momento, possuem o poder de decisão, e, por sua vez, também podem fazer uso do mesmo instrumento.

Por exemplo, uma greve para obter aumento salarial da classe médica, poderá ser neutralizada por uma contra-propaganda, que explore, nos centros de atendimento médico, o povo sofrendo em longas filas de espera ou até a morte de um paciente,

A propaganda dos grupos de pressão utiliza os veículos a nível de jornais e televisão. Os jornais sindicais têm apenas o valor de difusão intragrupal, sem maior capacidade de penetração no grande público.

Outra técnica utilizada é a influência pela própria informação, porquanto muitos órgãos informativos estão vinculados ou são dependentes dos grandes grupos industriais e financeiros envolvidos

O lobby estrangeiro

O *lobby*, para intermediar interesses estrangeiros nos EUA, começou a surgir no fim da década de 1970. Algumas das razões para este surgimento são a estreita interdependência da economia mundial, a importância relativa do mercado dos EUA, a inerente complexidade de realização das transações comerciais nos EUA e as constantes mudanças na legislação comercial norte-americana. Tanto os países ricos como os pobres defendem seus interesses nos EUA, chegando a ponto de os *lobbies* estrangeiros tornarem-se uma das indústrias de maior desenvolvimento em Washington.

O *lobby* estrangeiro, usualmente, toma duas formas:

- os feitos pelos próprios estrangeiros, representando interesses de seus governos ou interesses a eles relacionados e
- os feitos por grupos domésticos, com interesses especiais a respeito de assuntos de política externa norte-americana.

Neste último caso, por exemplo, grupos de comércio e de trabalhadores podem fazer *lobby* por tarifas de proteção para produtos nacionais. Facilmente, pode-se imaginar os fabricantes de automóveis e os trabalhadores do setor automobilístico pressionando o

Congresso para obter restrições ao ingresso de carros japoneses nos Estados Unidos.

Também é real a existência de grupos norte-americanos fazendo *lobby* para o incremento do comércio com outras nações. Como exemplo concreto podemos citar o caso dos importadores norte-americanos de suco de laranja, que se associaram aos importadores brasileiros do mesmo produto e, através de um *lobby* bem sucedido, obtiveram favorecimentos comerciais que permitiram ao Brasil tornar-se o maior fornecedor de suco de laranja dos Estados Unidos.

A legislação, seu escopo, prática e controvérsias

Desde o princípio deste século, tanto o Congresso quanto a Casa Branca têm procurado controlar os grupos de pressão, através de uma ampla variedade de medidas administrativas. Desde o princípio até os dias de hoje, o escopo da legislação norte-americana tem sido o de evitar qualquer tipo de corrupção do governo. Esta preocupação se justifica pelo enorme vulto de dinheiro que está por trás das negociações que tramitam através de *lobbies*, tanto domésticos como estrangeiros.

Já em 1946, partindo do pressuposto de que seria impossível evitar a existência dos grupos de pressão e sua ação junto ao governo, o Congresso dos Estados Unidos aprovou a lei reguladora do *lobbying*. Esta lei exigia a publicidade de todas as quantias gastas com o fito de influir na aprovação de leis federais. Em 1950 foram divulgados publicamente os resultados dos inquéritos levados a cabo pela comissão parlamentar incumbida de investigar o assunto.

Com o passar dos tempos e a partir da vigência dessa legislação, os grupos de interesses sentiram a necessidade de modificar seus métodos de atuação, ao invés de tentar influir diretamente sobre a feitura das leis, passando a buscar formas de criar uma aparência de apoio público às suas pretensões.

Opiniões contra e a favor do lobby

Um dos debates, por vezes intenso nos EUA, a respeito do *lobby*, é quanto ao seu poder. Algumas vezes, o *lobby* é

referido como sendo o quinto poder dentro do Estado, por exercer uma contínua função na elaboração de políticas e leis norte-americanas.

Segundo alguns críticos, os *lobbies* representam a opinião de minorias e forçam os elaboradores de políticas a tomarem decisões às quais o povo norte-americano se opõe ou é indiferente. Como exemplo dessa afirmação pode-se citar o ocorrido na década de 70, quando, apesar de uma pesquisa de opinião demonstrar que 70% dos norte-americanos eram favoráveis a um rígido controle de armas, a National Rifle Association conseguiu, através de um *lobby* bem sucedido, assegurar-se de que todas as medidas de controle de armas, que viessem a ser aprovadas pelo Congresso fossem imprecisas, o que ocorre até hoje.

Outros o vêem com restrição por sua característica de profissionalização de um canal de comunicação, o qual se coloca entre os interesses e aspirações de um determinado grupo e o Poder governamental.

Por sua vez, outros estudiosos dizem que o *lobby* suplementa a ação dos partidos políticos, geograficamente mal distribuídos, de caráter amorfo e cuja principal atribuição se esgota nas eleições. J.D. Stewart, em sua obra *BRITISH PRESSURE GROUPS — THEIR ROLE IN RELATION TO THE HOUSE OF COMMONS*, julga haver muito maior perigo no *lobbying* encoberto praticado na Grã-Bretanha do que no *lobby* aberto nos Estados Unidos, cujos contatos e antecedentes são publicamente conhecidos.

Este último grupo de autores reconhece a utilidade da ação dos grupos de pressão, entendendo que estes, por seus interesses contraditórios, ajudam a criar condições para uma discussão equilibrada dos assuntos em foco.

Conclusão

Somos de opinião de que a defasagem de amadurecimento político e econômico existente entre nossa sociedade e a norte-americana justifica, plenamente, estarmos vivenciando, somente agora, fatos e sensações experimentados por aquela nação desde os idos de 1908.

Acreditamos que os grupos de interesse e de pressão são uma reali-

dade que temos de aceitar e com a qual temos que aprender a conviver.

Concordamos com aqueles autores que acreditam que o constante crescimento do número e da diversidade dos grupos de interesse, associados ao aperfeiçoamento do *lobbying* em uma sociedade conduzem, necessariamente, ao aprimoramento da democracia.

Entendemos que nossa cultura, talvez por demais individualista ou por demais autoritária, não tem propiciado a organização e institucionalização de agrupamentos sociais visando a solução de problemas ou ideais comuns a não ser de sindicatos e demais associações classistas, que, normalmente, só se preocupam com reivindicações salariais.

Vimos que o *lobby* é, nada mais nada menos, que a transmissão de mensagens de determinados grupos de interesse àqueles que detêm o poder de decisão por meio de pessoas especializadas — os lobistas. Ora, se o *lobbying* é a forma de atuação dos grupos de pressão e esses são uma realidade com a qual temos de conviver, só nos resta regulamentá-lo e torná-lo transparente para a sociedade, desfazendo, assim, sua imagem de corrupção e forçando-o a tornar-se útil a essa mesma sociedade.

Quanto ao *lobby* estrangeiro em nosso país, cremos que não podemos condená-lo nem tampouco tentar eliminá-lo, não só porque o utilizamos em benefício de nossos próprios interesses, em outros países, como no caso citado — a nossa venda de suco de laranja para os Estados Unidos — mas, principalmente, por entendermos que a associação de interesses de nacionais com estrangeiros pode ser benéfica para ambas as partes. Lembremo-nos de que se brasileiros lucraram com a venda da laranja para os E.U.A., também é verdade que os norte-americanos foram beneficiados pagando mais barato por ela.

Outro aspecto que temos que ter a tranquilidade e lucidez de entender é que o capitalista só investe seu dinheiro para auferir lucros ou outras vantagens de seu interesse. Não podemos ser ingênuos a ponto de imaginar que alguém invista seu dinheiro com a intenção autuística de gerar empregos e redistribuir renda.

Partindo deste entendimento da ótica do capitalista, torna-se óbvio que as

contribuições destinadas ao custeio de campanhas eleitorais devem ser encaradas como um investimento visando a algum benefício para o investidor, caso o candidato apoiado venha a ser eleito. É necessário, portanto, que não se perca de vista o aspecto de risco inerente a essas contribuições.

Deve-se compreender, portando, que é natural que as empreiteiras, ao fazerem suas contribuições às campanhas dos diversos candidatos, esperem deles, pelo menos de alguma forma, o empenho no sentido de contribuir para a garantia de suas contratações, na realização de obras previstas no orçamento.

Também deve-se levar em conta que investidores diferentes apostam em candidatos diferentes, com interesses coincidentes, cujas eventuais eleições, gerarão um novo jogo de forças e novas disputas, que, de certa forma, beneficiarão a sociedade.

Estamos certos de que a experiência da maior economia capitalista do mundo de hoje, coincidentemente também a maior e mais estável democracia do planeta, os Estados Unidos, não pode nem deve ser desprezada.

Agora, tão ou mais importante que punir culpados, o Congresso, que não teve oportunamente a sensibilidade de se antecipar aos problemas hoje conhecidos publicamente, tem o indeclinável dever de evitar a reprodução de tais fatos daqui em diante, estabelecendo normas de convívio com as realidades sociais e políticas aqui tratadas, de forma a impedir ou, pelo menos, tornar muito difícil a repetição de ocorrências tão desagradáveis.

Tudo o que falamos existe. Tudo o que lemos nos jornais é possível que tenha ocorrido. Para evitá-lo, é preciso o estabelecimento de normas claras e a transparência dos atos administrativos. Para tal, é necessário fixar objetivos claros, manter firmeza de atitudes e perseverança nas ações corretivas em todos os setores.

Com isso, queremos dizer que não basta o governo buscar encontrar a culpa nos outros mas sim procurá-la em si mesmo. Acharmos que é importante que ocorra um *mea culpa* por parte das autoridades. *Mea culpa* no sentido de realizar uma auto análise questionando-

se sobre o que fizeram ou deixaram de fazer, contribuindo, de alguma forma, para que isso tudo acontecesse. Não estamos falando de auto-punição ou de auto-flagelação do Governo, nem temos com o intuito de eximir alguém de culpa. Estamos falando de uma atitude positiva que visa a contribuir, de forma abrangente e sem preconceitos, para a solução dos problemas que, hoje, inundam a nossa mídia, entendendo que cabe o governo dar a solução a esses problemas, sem esquecer entretanto que ele também é parte integrante dos mesmos.

Se, realmente, queremos uma sociedade mais associativa e mais participativa, acreditamos que o primeiro passo é instituir o voto distrital, para que nossa sociedade passe não só a perceber o compromisso existente entre eleitos e eleitores, mas, além disso, passe a cobrar os compromissos de campanha dos eleitos.

Se desejamos contribuir para eliminar a sensação de impunidade em nosso meio social, achamos que é preciso dar o exemplo. Isso pode ser feito por meio das atitudes do Governo, mostrando, através delas e a todo instante, seu respeito pelas leis que ele mesmo elabora. Uma das formas de fazer isso é evitar a promulgação de leis que — sabe-se de antemão — não serão cumpridas pelo próprio Governo, como, por exemplo, aquelas que criam direitos condicionando sua concessão à disponibilidade de caixa do Governo.

Se queremos que a democracia amadureça e se sedimente cada vez mais em nosso país, se acreditamos que a melhor forma de educar é pelo exemplo, temos que aprender a valorizar o apoio da opinião pública.

Valorizar a opinião pública significa compreender e aceitar que os projetos desenvolvidos nos gabinetes das diversas instituições governamentais, embora tecnicamente corretos e julgados imprescindíveis pelos técnicos e por nossos mais altos foruns de decisão, não podem nem devem ser levados adiante sem a aprovação da comunidade nacional.

Em outras palavras, o que estamos querendo dizer é que uma necessidade tecnicamente identificada não é, obrigatoriamente, percebida pela sociedade. Essa diferença entre necessidade técnica e necessidade sentida é que devemos

aprender a identificar e a respeitar.

Isso quer dizer que, se existe uma necessidade técnica, da qual a sociedade ainda não se conscientizou, é necessário que, antes de implantar a solução, se faça uma campanha esclarecedora, visando à sensibilização social.

Conquistada a opinião pública, pelo convencimento, pode-se levar adiante qualquer projeto, por mais ousado ou oneroso que seja.

Resumindo, preservar a democracia é, portanto, também não enfiar goela abaixo da sociedade projetos elaborados em gabinetes, por maior convicção que se tenha de sua importância, sem antes consultá-la ou esclarecê-la para que possa opinar a respeito.

Reflexões

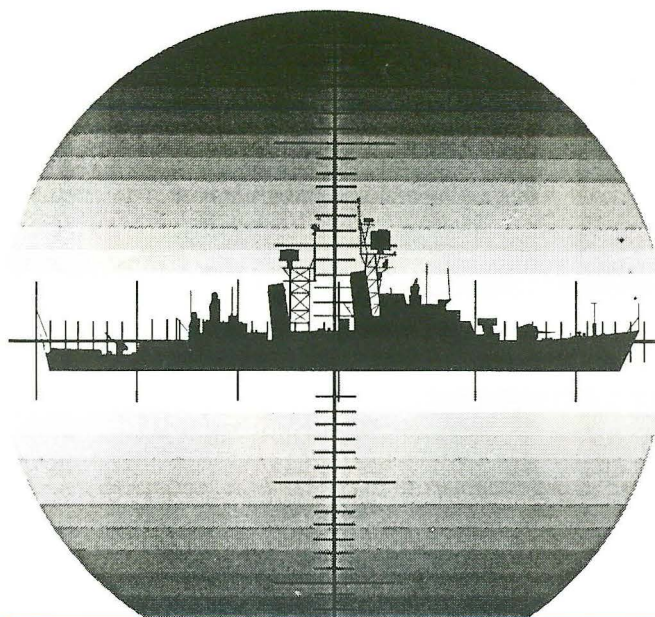
A oportunidade que me foi dada, de cursar o Colégio Interamericano de Defesa, permitiu-me não só, estudar este assunto, como também me propiciou entender porque as Forças Armadas dos Estados Unidos desfrutam, mesmo após o desgaste da guerra do Vietnã, de um índice de aceitação popular sempre em torno dos 80%, há mais de dez anos consecutivos.

Esse desempenho é consequência de um trabalho árduo de Relações Públicas realizado por militares, homens e mulheres, oficiais e graduados, especialistas em Comunicação Social.

Lá, nos foi dito que mais de cem lobistas circulam no interior do Pentágono e que o Pentágono, por sua vez, tem outros tantos atuando no Congresso e na Casa Branca pugnando por seus interesses.

Juntando esses dois dados novos ao apresentado anteriormente e partindo da premissa de que realmente desejamos ajudar a fortalecer e sedimentar a democracia em nosso país, acreditamos que, a despeito da adversidade da conjuntura, devemos nos adaptar à realidade dos novos tempos, aprendendo também a buscar, antes de tudo, o apoio da opinião pública, não só para os projetos militares mas, também, para todas as outras reivindicações de nosso interesse, inclusive as salariais.

* O autor é Brig Int R/R



Submarinos em Ação

A mudança da Maré


Ivo Gastaldoni

A campanha submarina alemã começa a perder força, em meados de 1942, de tal forma que, em princípio de 1943, a iniciativa das operações já tinha passado para as mãos Aliadas (veja quadro comparativo no final). O aprimoramento dos dispositivos eletrônicos, aviões com melhor desempenho e um sistema de informações extremamente eficaz, permitiram ao Alto Comando Aliado não só intensificar sua campanha anti-submarinos, como também oferecer cobertura aérea aos comboios oceânicos durante todo o percurso. Além disso, foram organizados Grupos de Caça e Destruição, que passaram a hostilizar os submarinos alemães nas proximidades de suas próprias bases e em outros pontos do Atlântico utilizados para concentração e reabastecimento.


O Almirante Karl Doenitz, chefe das Forças Submarinas Alemãs e mais tarde Comandante Geral das Forças Navais Alemãs, viu com preocupação a mudança da maré: acabara-se o "alegre massacre" que seus submarinos haviam imposto nas costas dos EUA. Além das pesadas baixas em ação, os U-Boats

ainda precisavam driblar as patrulhas inglesas, que praticamente bloqueavam seu acesso às bases na costa atlântica da França. Com o Golfo de Biscaya quase intransponível e acossado em todo Atlântico Norte, Doenitz resolveu dirigir um grande esforço para o Atlântico Sul, em especial para o mar territorial brasileiro. Lá, pensava ele, a oposição seria menor.

Acontece, que a aviação de patrulha



A campanha submarina alemã começa a perder força, em meados de 1942, de tal forma que, em princípio de 1943, a iniciativa das operações já tinha passado para as mãos Aliadas



também tinha alcançado um alto padrão de eficiência, no lado de cá do Atlântico Sul. O controle operacional das forças anti-submarino, aí incluídas as unidades de patrulha da Força Aérea Brasileira e todas as unidades de combate de nossa Força Naval, estava concentrado na 4ª Esquadra do Atlântico Sul, sob o comando do Almirante Ingram. Vale lembrar que os meios navais e aéreos sofreram um processo de atualização: novos navios de guerra foram incorporados, os velhos esquadrões do bimotor Catalina (PB-Y) foram substituídos por novos esquadrões do quadrimotor Privateer (PB-4Y), além da criação de dois novos esquadrões do bimotor Ventura (PV-1), entre outros reforços...

A operação prevista pelo Almirante Doenitz começou a concentrar submarinos em maio e atingiu seu clímax em julho de 1943. Os precursores dessa campanha foram o U-128 e o U-154, ambos do tipo IX-C, construídos em 1940/41, cuja principal característica era a velocidade máxima de 18.2 nós na superfície e 7.7 nós quando submersos.

Tanto o Capitão de Corveta Steiner, do U-128, quanto o Primeiro Tenente Oskar Kusch, do U-154, eram comandantes estreados e, para ambos, a 1ª patrulha foi também a última.

Em plena madrugada do dia 8 de maio, o U-154 lançou três torpedos contra o navio tanque Motocarline, que navegava a sueste de Recife na direção sul. Um dos torpedos acertou o alvo com um impacto surdo, porém sem detonação, e os outros dois passaram perto sem atingir o navio. Dois destróieres que patrulhavam ao largo foram acionados e um B-18 da FAB, pilotado pelo Tenente Zamir Pinto e pelo Aspirante Geraldo Lebre, decolou de Recife às 08:25 h. Às 09:08 h o B-18 passa por um destróier americano e, em seguida, sobrevoou o navio torpedeado que, aparentemente sem dano, seguiu seu rumo, cerca de 50 milhas ao largo de Maceió.

O avião brasileiro permaneceu na área fazendo a cobertura aérea, enquanto os dois destróieres vasculha-

vam o mar ao redor do navio. Às 11:55 h, o piloto recebe ordens para aproar 065 graus e prosseguir com velocidade máxima. Imediatamente, Zamir acelerou para 2300 RMP, 35 polegadas de compressão, ao que o grandalhão e desajeitado B-18 respondeu com um rugido e um pulo para a frente. Às 12:10h os pilotos avistam uma longa e espu-

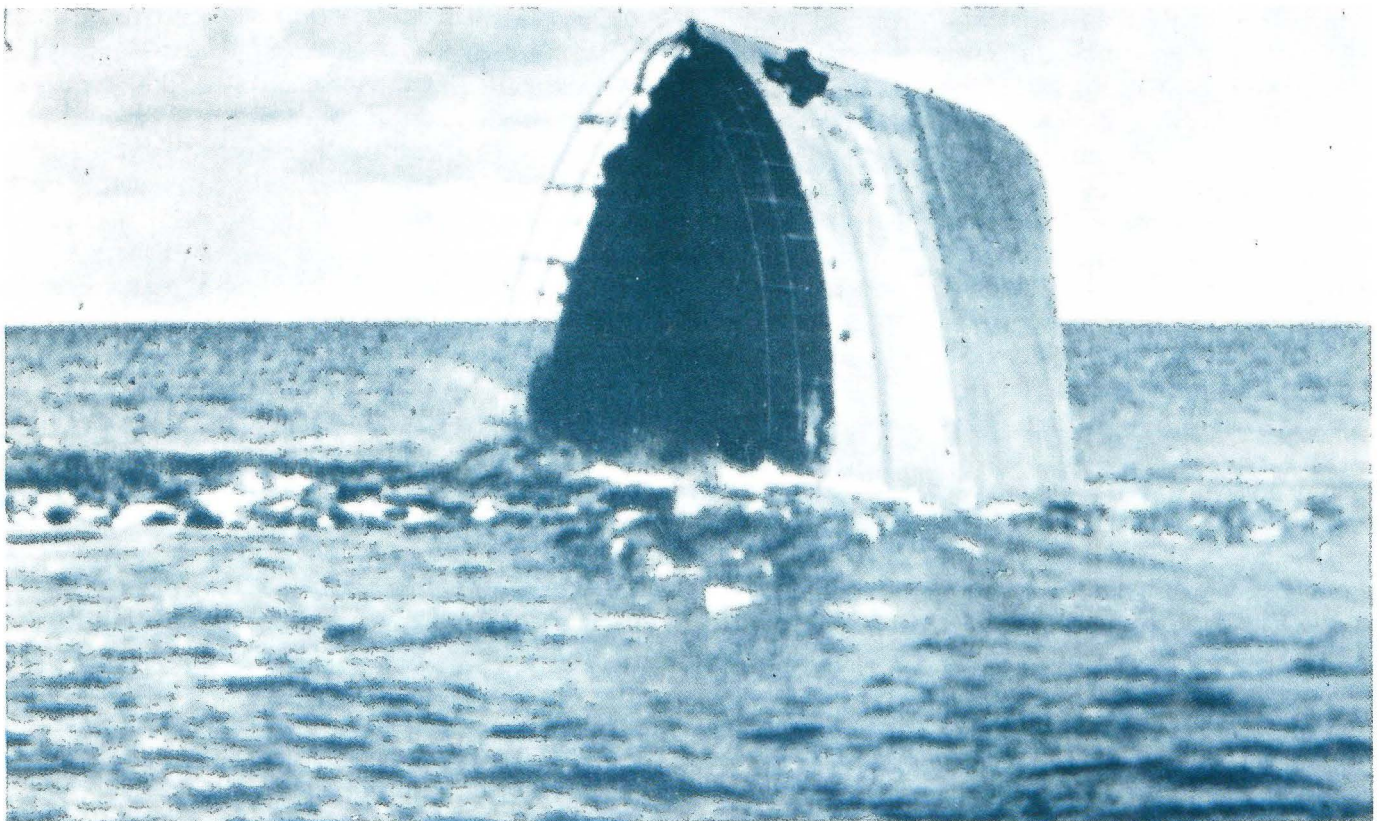
mente esteira branca, quase coincidindo com a trajetória do avião. Aguçando a vista, divisam o ponto preto causador da esteira e Zamir embicou o avião na sua direção. Não havia dúvida, era um submarino, a cerca de 3 milhas de distância que, percebendo a aproximação do avião, iniciou o mergulho e desapareceu. O B-18 prosseguiu na corrida de bombardeio ainda por 50 segundos e, por desencargo de consciência, lançou duas cargas de profundidade à frente de esteira que ainda era visível.

Aqui cabe justificar porque se disse que as bombas foram lançadas "por desencargo de consciência". Embora soubesse que o ataque só deveria ser feito na superfície ou em até 30 segundos após a submersão, o piloto não quis perder a rara oportunidade que se apresentou diante de seus olhos. Tanto Zamir quanto Lebre sabiam que suas chances de atingir o inimigo seriam remotíssimas, mas, no calor e na tensão do combate, resolveram tentar um

✈

Embora soubesse que o ataque só deveria ser feito na superfície ou em até 30 segundos após a submersão, o piloto não quis perder a rara oportunidade que se apresentou diante de seus olhos.

✈



acerto quase lotérico, que infelizmente não ocorreu.

Talvez, seja oportuno rememorar algumas características dos equipamentos e meios disponíveis na época. As cargas de profundidades MK-17, MK-17A e MK-44 tinham raio letal de 25 pés e suas espoletas hidrostáticas eram reguladas para detonar a 25 pés de profundidade. Isto quer dizer que a bomba, para provocar danos significativos, deveria explodir a não mais de 7,5 m de distância do submarino. Tal precisão é facilmente atingível contra um alvo na superfície. No entanto, para um alvo oculto, a coisa muda de figura.

Depois de submerso, o submarino tem um leque de direções para seguir e várias profundidades para escolher, sendo que em 35 segundos chegava a alcançar 50 pés de profundidade, onde estaria a salvo das cargas lançadas por avião. Era, portanto, muito difícil presumir o ponto onde poderia estar um alvo que se movimenta rapidamente nas três dimensões, mormente quando decorrem mais de 30 segundos após a submersão. Mas, voltemos à narrativa.

O Serviço Radiogoniométrico da 4ª Esquadra norte-americana captou transmissões emitidas nas proximidades da ilha de Fernando de Noronha e de um outro ponto situado muito perto de Salvador (BA). As primeiras, descobriu-se depois, eram do U-154, enquanto as demais vinham de um submarino posteriormente identificado como sendo o U-128. Como consequência, foi intensificado o patrulhamento a cargo dos esquadrões baseados em Salvador: tanto os Hudsons (A-28) brasileiros quanto os Marines (PBM 3) americanos passariam a voar em duplas, sob a coordenação do Capitão de Corveta Joes Toth, comandante do Esquadrão VP-74.

Na manhã do dia 16 de maio, Mariner que voava a 2500 pés, avistou uma esteira branca à distância e alertou o outro Mariner, 15 milhas à sua direita. Dois minutos depois, veio a certeza. Um submarino já podia ser identificado na ponta da esteira e o avião buscou a proteção de um grupo de nuvens,

manobrando para colocar-se entre o barco inimigo e o sol. Sua presença entretanto foi notada e o submarino conseguiu submergir um minuto antes de ser sobrevoado pelo Mariner. Mesmo assim, foram lançadas seis cargas de profundidade MK 44, sem qualquer resultado. Os destróieres Moffett e Jouett foram designados para participar da caçada e as patrulhas aéreas continuaram pela noite adentro. Nessa mesma noite, um PBM-3 captou um eco de radar que poderia ser do submarino e convocou os destróieres à ação. Todavia estes, quase sem combustível, haviam partido para o reabastecimento em Recife.

Duas horas após o nascer do sol do dia 17 de maio, dois Mariners do VP-74 avistam o U-128 navegando à flor d'água e partem para o ataque. O primeiro lança suas bombas 150 pés a frente do redemoinho, 15 segundos após a submersão. Quarenta segundos depois, chega o 2º avião que, no entanto, não solta suas cargas de profundidade. Os dois aviões permanecem na área. Passam-se não mais que cinco minutos e a proa do submarino irrompe d'água em ângulo acentuado, cerca de um quarto de milha do ponto onde fora atacado, movimentando-se aos arrancos. O Mariner que havia preservado suas bombas ataca então o submarino inteiramente na superfície, já nitidamen-

te avariado, e lança suas cargas de uma altura de 100 pés.

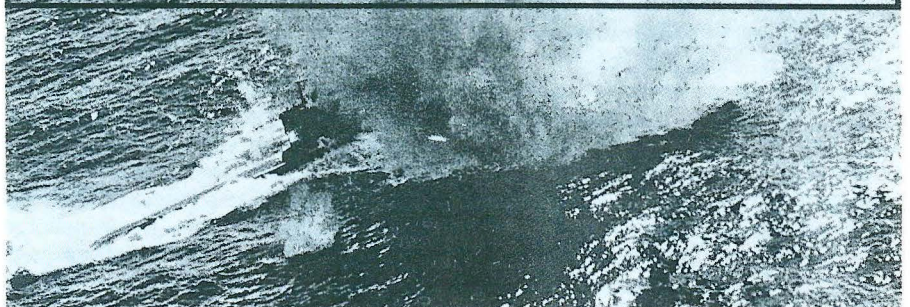
Quando a cortina de água pulverizada assentou, o U-128 permanecia imóvel no centro do círculo de espumas revoltas. O barco tentou retomar a marcha e os aviões atacantes, já sem bombas, organizaram um circuito de tiro, enquanto aguardavam para serem rendidos por outros dois Marines. Assim, durante longo tempo martelavam o inimigo com 4500 balas calibre ponto 50 (13 mm), disparadas em vinte passagens. A tripulação alemã, tendo seu submarino ferido de morte, não suportou mais a intensa pressão de metralhamento e abandonou o barco. Em seguida, o 3º BPM chegou à área juntamente com os destróieres Moffett e Jouett, aos quais competia destruir o U-128, a tiros de canhão. Antes, porém, os destróieres recolheram todos os 51 sobreviventes do submarino, embora quatro deles morressem a bordo em consequência de ferimentos recebidos e fossem sepultados no mar. O afundamento aconteceu na posição 10:00 S-35:35 W.

Já o destino do U-154 será assunto de uma próxima história...

* O autor é Maj.-Brig. Ref.

A estatística de guerra comprova o declínio da campanha submarina alemã:

Período	Návios afundados	Submarinos destruídos
1º semestre de 1942	503	21
2º semestre de 1942	524	65
1º semestre de 1943	298	113
2º semestre de 1943	113	123



A Grande Questão Militar do Momento Internacional:

As Forças Armadas Sul-americanas e o Brasil

L.N. Menezes



A eliminação da bipolaridade de interesses (conflito Este/Oeste) desencadeou um processo de alteração da "rationale" que geria as doutrinas e estratégias militares em todo o mundo civilizado. E o Brasil não ficou imune a tais mudanças.

A suposta aparente "inexistência de um inimigo" criou uma crise de identidade nas sociedades de todo o mundo que conduziram à formulação de questões do tipo:

- para que existem as Forças Armadas?
- quanto custa (e vale a pena) mantê-las?
- o que os países recebem de volta pelo dispêndio que têm com as Forças Armadas?

O pressuposto central desse pensamento é que, tendo sido eliminada a Guerra Fria seria possível reduzir os orçamentos militares *em geral*. Como consequência, os corolários dessa tese (e que vem sendo patrocinada pelos membros do G7) seriam:

- os arsenais militares do Terceiro Mundo (somente) deveriam ser "congelados" no ponto em que estão, através de uma inspeção e decisão do Conselho de Segurança da ONU.
- o Conselho de Segurança da ONU proibiria o desenvolvimento, a fabricação e/ou aquisição de armas nucleares, químicas ou biológicas, assim como artefatos balísticos, por parte das nações que ainda não as possuem (leia-se Terceiro Mundo).
- os países que violassem as resoluções da ONU ficariam submetidos a sanções importantes por parte da comunidade internacional, não só de caráter econômico como (e principalmente) militares.

- caso as sanções não alterassem o comportamento dos "transgressores", uma Força Militar da ONU receberia mandato para eliminar a capacidade produtiva e quaisquer estoques de artefatos militares que tivessem sido produzidos ou adquiridos por esses infratores.

Em contrapartida à sua desmilitarização, os países do Terceiro Mundo receberiam garantias da ONU para a preservação de suas fronteiras, seja através de ações econômicas, como militares, impostas por decisões políticas desse organismo ou pela utilização de Forças Multinacionais, contra um "inimigo" que viesse a existir...

Em assim sendo, novas atribuições vêm de ser atribuídas ao Clube dos Ricos (G7), liderados pelos USA, e que pretendem dar às Forças Armadas do Terceiro Mundo (e América Latina) uma atuação de caráter "policial", com ênfase no combate ao narcotráfico. Inserido nesse conceito, estaria o chamado nível "ótimo" para despesas militares: no máximo 2% do PNB de cada país do grupo "assistido".

Esse nível fixado não afetaria o Brasil já que nosso (ridículo) dispêndio militar está baixo de 0,7% do PNB. Entretanto, o que mais nos afeta é a proibição de prosseguir nas pesquisas científicas (incluindo nucleares e missilística-balística).

Existem, portanto, duas alternativas para a estratégia futura das Forças Armadas Sul-Americanas no cenário mundial atual, (nisto incluindo o Brasil):

- aceitar o papel que lhes é atribuído e transformarem-se em super-polícias sob a "direção" da "Drugs Enforcement Agency" americana (DEA).

- ejetar essa opção e continuar no desenvolvimento de pesquisas que lhes dêem um potencial para adquirir capacidade profissional (inclusive nuclear e missilística) incorrendo no risco de sofrer as possíveis sanções da ONU.

Essa tem sido a tônica adotada no discurso feito pelas autoridades (principalmente americanas) que nos têm visitado recentemente. Os militares brasileiros exerceram e rejeitaram, fortemente, sua tese. Entretanto, o Governo Brasileiro ainda não manifestou praticamente sua vontade política quanto ao assunto; só o fez, indiretamente, reduzindo os orçamentos militares, balisando, portanto, seu encaminhamento.

Cabe notar que, a posição dos "Grandes" não mudou e até evoluiu. Sempre que possível volta ao cenário. Pois encontra guarida nas teses de atuação militar da atualidade apoiada pela comunidade internacional através do Conselho de Segurança da ONU.

É a tese da "invasão consentida" e os melhores exemplos são a "operação NORIEGA (Panamá)" e a "Guerra do Golfo". Ou seja: com o consentimento (?) e conveniência de qualquer nação, a ONU, com Forças Aliadas (?) sob seu comando, agirá militarmente em qualquer parte do mundo que lhe convenha.

Em aceitando-a (o que parece inevitável), o questionamento do "porquê das Forças Armadas Nacionais" tem voltado com o máximo de peso à mesa das discussões de todos os Parlamentos e Estados-Maiores.

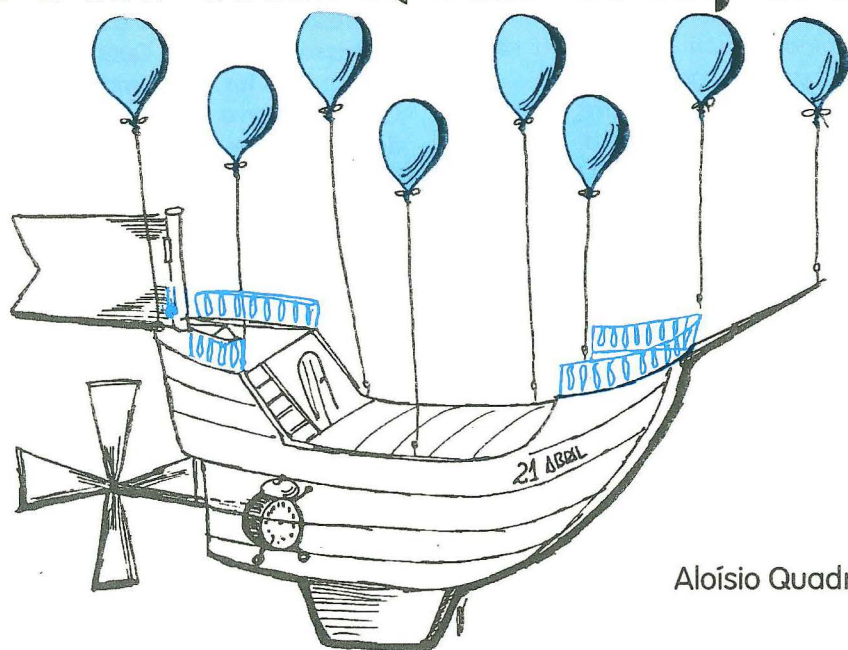
No Brasil, por exemplo, mercê do sucateamento e empobrecimento das Forças Armadas, o próprio Governo — em busca de alternativas — oferece a elas "capacidade de atuação no campo social" em troca de apoio político-financeiro. Embora não possa ser condenável, vis-à-vis à situação nacional, não deixa de ser uma deturpação da destinação constitucional das F. Armadas, para qual elas não estão (nem foram) preparadas, estruturadas ou equipadas. E, muito menos desejosas em só isso executar.

Nesse panorama de "superfluidez", seria conveniente um alerta aos "ideólogos e pensadores repentistas e acadêmicos": atenção à tradicional tendência ao rápido estabelecimento de "novas doutrinas, critérios e reorganização estrutural para as Forças Armadas Brasileiras" com base em uma "nova (?) ordem militar" mundial:

- Ela ainda nem conseguiu se sustentar em suas próprias pernas. Quanto mais por a cabeça para funcionar!!!

* O autor é Maj. Brig-do-Ar R/R

Cem Mil Réis a Ação



Aloísio Quadro

No ano de 1890, a empresa JÚLIO GEROUX de Paris, acolhe um pedido de processamento de patente de um novo modelo de balão, com característica de auto-direção. Seu projetista também solicita patente para o mesmo aparelho, na Inglaterra, nos Estados Unidos e na Alemanha, país onde o pedido recebe o número 55.495, Classe 77, categoria esporte. Do mesmo engenho, foi requerido privilégio de invento no Rio de Janeiro, cuja patente encontra-se no acervo do Museu Histórico do Rio de Janeiro. O despacho é publicado no Diário Oficial da República e a cautela da patente entregue ao seu inventor LEOPOLDO CORRÊA DA SILVA, mineiro, 41 anos, comerciante, humilde autodidata de assuntos relativos à navegação aérea. Admitia ele haver dominado a dirigibilidade dos balões e propunha-se a construir um aparelho, previamente denominado "Cruzeiro do Sul", situando-se como vanguarda da era dos transportes aéreos do mundo. Muita ingenuidade, agravada pela falta de assessoria para assuntos aeronáuticos.

LEOPOLDO, natural de Mar de Espanha, MG., fez os primeiros estudos na sua terra natal e, muito cedo, iniciou-se na vida profissional, trabalhando no comércio. Atrás de melhores

oportunidades, morou em outras cidades, atuando no ramo de jóias. Os obstáculos encontrados desencorajaram o jovem a prosseguir na rotineira labuta do seu dia-a-dia, levando-o a alistar-se como voluntário no Batalhão Patriótico para ir combater na Guerra do Paraguai. O pai, sentindo a insensatez do jovem, vem ao Rio e, enquanto o navio de transporte de tropas não desatracar, argumenta à exaustão, sem conseguir demover o filho daquela decisão. Inconformado, apela para o Imperador, alegando a minoridade do filho. Compreensível, Pedro II manda retirar o rapaz do navio, assustando-o no primeiro momento, pensando tratar-se de uma ordem de prisão.

O jovem LEOPOLDO retorna à monotonia do trabalho. Passa-se o tempo. Casa-se e fixa residência em Bom Jardim (RJ), onde aprofunda-se nas leituras, em estudos autodidatas e pesquisas sobre o domínio da aerostação. Concebe um sistema de dirigibilidade e testa suas teorias com um sistema caseiro, em miniatura, utilizando-se dos brinquedos dos filhos. Num pequeno barco (trinta centímetros), instala o mecanismo da corda de um relógio, adaptando-o para acionar uma hélice tratora, situada na proa. À ré,

instalou um leme de dimensões desproporcionais. Pendurou o barco ao teto da sala de jantar de casa, com fios metálicos muito finos, e liberou a corda do relógio. Com a hélice girando, ele percebeu que o conjunto oscilava com certa regularidade, em linha longitudinal. Em seguida, deslocou o leme para a posição oblíqua ao eixo, notando a tendência de um movimento circular. Exulta com os resultados das longas experiências, e batiza o modelo de "21 de Abril".

Evoluem seus experimentos. Mineiro persistente, metódico, de grande paciência, fabrica hidrogênio, a duras penas, no quintal da casa, misturando zinco picado com ácido sulfúrico. Tambores metálicos, munidos de válvulas, cantam e armazenam o gás produzido. Esta faina provoca queixa e reclamações dos vizinhos, temerosos de uma explosão.

Obtido o hidrogênio, enche oito bolas de borracha e as amarra ao pequeno "21 de Abril". Mais uma vez, no interior da sua casa, experimenta o conjunto conseguindo fazê-lo pairar no ar, a cerca de três a quatro metros do chão. Utilizando-se de uma escada, aproxima-se do barco, que flutua, e libera a corda do relógio. Acionado o hélice, exulta com o que vê. Mulher e filhos terminantemente proibidos de entrar na sala, agora são chamados por gritos eufóricos, para presenciar os resultados de tanto trabalho misterioso.

As experiências prosseguem. O barquinho, continuamente testado, desloca-se pelo ar, choca-se com as paredes da sala, e, embora de forma precária, confirma a tendência de obedecer às diferentes posições do leme, livre dos fatores externos, como vento, calor do sol, obstáculos naturais etc. Às vezes, convida vizinhos e parentes para assistirem aos ensaios, cujo objetivo eles não captam em toda a sua extensão. Alguns acham que é coisa do demônio e juram nunca mais pisar naquela casa. A pedidos, faz algumas exposições públicas, em diversos estabelecimentos da cidade, e vai granjeando mais apoio e solidariedade para o seu invento.

Por mero acaso, LEOPOLDO verifica

um sensível progresso nos negócios e aventura associar-se (1889) aos proprietários de um próspero hotel no Rio de Janeiro. Vem para esta cidade e instala-se na casa das irmãs mais velhas, recomeçando o trabalho sobre o pequeno "21 de Abril". Faz contatos com engenheiros, objetivando adquirir maiores informações para compensar o seu limitado conhecimento da matéria. É convidado para fazer demonstrações — por sinal, bem sucedidas — no Clube de Engenharia e no Clube Naval. A miniatura do balão impressionava bem a quantos assistiam as incipientes apresentações. O jovem engenheiro PAULO DE FRONTIN viu possibilidade, embora remota, de algum sucesso, mas pondera que na prática, ao ar livre e em tamanho natural, o aparelho enfrentaria problemas como o peso do motor, a adversidade das correntes aéreas, relação peso/potência e quantas mais. FRONTIN ofereceu-lhe o desenho do aparelho, em escala, com todos os detalhes técnicos, possibilitando a LEOPOLDO construí-lo com capacidade para 1.177 metros cúbicos de gás, motor central movimentando hélices, trator girando em sentido contrário. O balão e a barquinha dos passageiros, formariam um único sistema. O leme seria instalado à ré e auxiliado por dois estabilizadores laterais, fixados no meio do bojo do balão. Ainda projeto, o aparelho toma nome de "Cruzeiro do Sul".

As disponibilidades financeiras vão escasseando. LEOPOLDO hesita. Vende a sua participação no hotel e atende aos problemas mais prementes. Cedo, retorna à insolvência. Não há recursos para sustentar a família e contruir o balão com a sua infundável variedade de materiais. O galpão que alugara (Rua Senador Euzébio) tem um aluguel pesado, cobrado por um proprietário implacável. As irmãs, dedicadíssimas, ajudam o aeronauta cozendo longos pedaços de seda japonesa, dia após dia, até alta madrugada. Não há como reduzir o custo do projeto. Reflete que cancelando o empreendimento agora, além do enorme prejuízo financeiro, carregará uma dúvida para sempre: conseguiria atingir seus difíceis objetivos

se não interrompesse os trabalhos? E o que aconteceria com o projeto da construção do motor propulsor de *"hélices de passo invertido funcionando (grafado assim mesmo) em sentido contrário uma da outra?"*

É quando lhe ocorre uma idéia: fundar uma empresa de transporte aéreo para passageiros. Eufórico, cria (1890) a "Sociedade Particular de Navegação Aérea", a primeira no gênero no Brasil e nas Américas. Cheio de entusiasmo, vai ao encontro dos amigos, de alguns parentes e outros mais, apresentando desenhos e projetos. Com invulgar poder de convicção, em poucos dias, consegue vender a incrível quantidade de cento e dez ações da campanha, pelo preço de cem mil réis a ação. Extraordinário, mais de uma centena de pessoas aceitaram a viabilidade de uma empresa de transporte aéreo, ainda no século passado, e despenderam uma quantia vultosa para a época, para tornarem-se acionistas de um empreendimento sem precedentes. Em cada uma das ações, o idealizador transmitia sua total confiança na inédita empreitada, assumindo compromissos estatutários, estampados nas próprias ações: *"O portador da presente ação terá no prazo de doze meses direito ao triplo do seu valor se o respectivo inventor abaixo assignado, obtiver o resultado que espera, aliás crível, em virtude das opiniões d'alguns profissionais que assistiram às primeiras experiências feitas no Rio de Janeiro com o balão denominado 'Cruzeiro do Sul'."* Assinado: LEOPOLDO CORRÊA DA SILVA. A promessa do lucro de trezentos por cento, em apenas doze meses, era fantasiosa, mas muito bem aceita.

Prosseguia a construção do balão, em ritmo lento. Os recursos financeiros continuam a minguar e o construtor não tem mais para quem apelar. O impasse é total e ainda há muito que fazer. Embora com apenas 42 anos de idade, não suporta o desgaste físico e psicológico. À beira da estafa,

ainda reúne fôlego para percorrer longo roteiro em busca de capital. Sem resultado. Acenar ainda com a futura empresa de transporte aéreo, já não motiva mais ninguém. Quem podia colaborar, já o fez, nada mais lhe resta. Tudo concorre para o prematuro desaparecimento do visionário aeronauta, o que vem acontecer em 1892.

Sem a sua presença, paraliza-se o empreendimento e perde-se o material adquirido. O "Cruzeiro do Sul" nunca foi concluído. Faltou ao idealizador — a quem sobrava ingenuidade — inteirar-se do que ocorria na Europa, à cerca de aeroestação. Particularmente, em Paris.

LEOPOLDO CORRÊA DA SILVA foi lembrado anos mais tarde, na Campanha Nacional de Aviação que, em 1944, batizou um avião com o seu nome. Algumas revistas e livros especializados em história da nossa aeronáutica, registram o trabalho do pioneiro.

Somente em 1912 voltou-se ao tema transporte aéreo no Brasil.

* O autor é pára-quedista





Forças Armadas e o Tráfico de Drogas

Newton de Góes Orsini de Castro*

Ambições pessoais e interesses político-partidários jamais poderiam inibir responsabilidades institucionais. A desordem propicia ambiente para as revoluções conduzindo, em todo o seu processo, à perda de segurança e de liberdade. Só atende aos desígnios dos irresponsáveis.

A interferência das Forças Armadas para coibir a criminalidade no estado do Rio de Janeiro tornou-se inevitável e necessária. Todavia, em face de determinadas consequências danosas possíveis, urge que sejam adotadas providências que impeçam ou dificultem ao máximo a corrupção, a desagregação e a desmoralização das Instituições militares. A Bolívia, o Peru, a Colômbia e o Panamá, para não citar outros países, são exemplos que caracterizam cabalmente alguns graves resultados do envolvimento de militares no combate ao tráfico de drogas. Nunca esse problema poderia agravar-se ao ponto de exigir participação das Forças Armadas. Os responsáveis pelo funcionamento do nosso sistema sócio-político-econômico relativamente a este problema, até então, têm demonstrado extrema irresponsabilidade, não procurando estimar as consequências que

influenciam negativamente as relações humanas e a estabilidade institucional. Nada do que está acontecendo relativamente ao tráfico de tóxicos e às ações conseqüentes que estabeleceram um sistema criminoso, desde a corrupção até uma guerra civil não declarada, mas em curso, poderia deixar de ser estimado. Bastaria que, por poucos minutos, abandonassem interesses menores e observassem o que vem acontecendo à luz do dia.

Uma quantidade alarmante de brasileiros não aceita agir preventivamente. Trata-se de um problema cultural, com graves consequências. As Forças Armadas estão sendo obrigadas, inevitavelmente, por alto espírito público, a colocarem a sua estabilidade funcional em risco. Sem entrar em detalhes, vejamos porquê:

Toda corporação militar que não desenvolve atividades realmente operacionais acaba por estabelecer uma mentalidade não apropriada às Forças Armadas. Acirra a competição por funções que dão vantagens financeiras. Formam-se grupos com posicionamentos políticos conflitantes. O mérito, o valor

militar, torna-se secundário. Desavisados ou mal intencionados vêm tirando significativamente os meios necessários para o funcionamento constitucional das Forças Armadas. O envolvimento direto das Instituições militares no combate ao tráfico de drogas torna o militar, obviamente, alvo dos responsáveis pela referida criminalidade. Em conseqüência, sempre identificaremos cooptação, utilizando meios facilmente caracterizados, bem como outros inimagináveis para as autoridades militares; remuneração aviltada leva qualquer ser humano a esquecer o seu mais digno compromisso profissional. Ao ver a família em dificuldade, como também ao identificar uns poucos serem privilegiados, acaba por buscar meios para garantir o que chamamos de "sobrevivência" — negócios escusos, propinas e mais um sem número de atividades paralelas.

É bom lembrar que o tráfico de tóxicos não é comandado pelo favelado que utiliza o fuzil AR-15 e o chinelo de dedo, em seus pés imundos. Nem tampouco é chefiado pelos mais graduados que a sociedade chama de "chefões do tráfico" e "bandidos do Comando Vermelho", os quais, muitas vezes já condenados, vivem em presídios que descaradamente muitos chamam de segurança máxima. Na realidade, o tráfico de drogas é controlado por quadrilhas internacionais, com membros riquíssimos em todos os países, podendo ser banqueiros, empresários, senadores, deputados, militares, intelectuais — homens de diversas profissões. No Panamá, era o Presidente da República.

Não há quem não saiba que, na Bolívia, no Peru e na Colômbia, uma quantidade estarecedora de militares envolveu-se com o tráfico de tóxicos.

Diferenças sócio-culturais significativas não existem entre policiais e militares das Forças regulares. Será que alguém, com o mínimo de senso, julga que a corrupção engendrada por milionários e poderosos do tráfico de drogas só não alcançará militares das Forças Armadas, os quais são remunerados aviltadamente? Creio que só indivíduos alienados ou sem consciência poderão admitir essa possibilidade.

Qual o resultado que a Sociedade espera da seguinte equação? Forças Armadas que não desenvolvem, normalmente, atividades operacionais + privilégios para poucos, não emanados de justos valores + capacidade significativa de corromper dos poderosos do tráfico de tóxicos + vencimentos aviltados. A manutenção da dignidade das Forças Armadas é fundamental para a garantia

da estabilidade institucional de qualquer nação. Muitos esquecem que os homens de bem, principalmente os da classe média e pobre, pagarão, de uma forma ou de outra, pela inconsciência e pela omissão.

Além das atividades de repressão, torna-se necessário que sejam tomadas providências pelos Poderes constituídos, a fim de que seja mantida a incolumidade moral e organizacional das instituições militares. Recordando a história das nações citadas neste artigo podemos afirmar que as principais razões que poderão desagregar parte do contingente militar trarão instabilidade sócio-política para o país, por não poderem ser controladas pela disciplina, pela vontade e pela capacidade dos chefes militares. Caso venhamos a nos deparar com essa situação, só poderemos atribuir à falta de informação ou à sua deformação pela imprensa comprometida, ou ainda à convivência com a nova ordem internacional para Forças Armadas, com a qual não podemos concordar. O que é incontestável para um país subdesenvolvido é que manter instituições militares desaparelhadas e abatidas psicologicamente, trará consequências desastrosas. Como assegurar, em qualquer circunstância, a ordem interna? Como evitar, eficientemente, a violação das nossas fronteiras e a utilização de campos de pouso clandestinos e de extensas áreas pelo tráfico de armas e de tóxicos?

Todas as nações têm a sua história que serve de exemplo para as futuras gerações. Entretanto, não é o passado que conduz os países e sim os atos que formam o presente, mesmo quando influenciados por acontecimentos preteritos. Há que haver consciência para com o futuro da nação. Pelo bem do país é preciso, imediatamente, mostrar aos responsáveis pelos destinos do Brasil que vivemos numa conjuntura que exige o afastamento de ódios, de vinganças e de medos, e sensatamente sugerir que comecemos a agir solidariamente, em consonância com a nossa realidade integrada ao contexto internacional: a bem da verdade, é necessário convenceremos a Sociedade da essencialidade das Forças Armadas para a garantia da nossa estabilidade sócio-político-econômica. Mostrar que está sendo seguida pelos militares, uma política condenada ao fracasso. Não compreendo como os que detêm poder, utilizando a verdade, não mostram, frontal, respeitosa e energicamente, às autoridades e aos políticos, que as Forças Armadas são indispensáveis para nos garantir um

melhor destino. Dar aos inimigos sem consciência, aos responsáveis, aos fortes, aos fracos, aos indiferentes e aos aproveitadores, um exemplo de patriotismo, de seriedade, de força e de determinação. Se não pudermos sacrificar interesses pessoais, jamais deveremos assumir responsabilidades institucionais. A coragem justa dignifica, impondo respeito e admiração.

Recentemente, em conferência internacional, alta autoridade brasileira declarou que o Brasil possui um ordenamento jurídico sofisticado, um sistema jurídico avançado para combater o crime organizado e, conseqüentemente, o tráfico de tóxicos e de armas. Ou há convivência com a desagregação da nossa sociedade ou o nosso país tem, em sua elite dirigente, homens despreparados ao ponto de sermos obrigados a adjetivá-los como ignorantes e inconseqüentes. Parece que objetivam não assimilarmos o processo hoje em curso na Itália, o qual, em função da realidade, tenta impor um sistema sério e correto, que poderá trazer resultados positivos, relevantes e concretos.

"Calcula-se, hoje, em US\$ 1 trilhão o volume de dinheiro reciclado pelo tráfico de tóxicos e reaplicado nas mais diversas atividades ilegais e legais."

Eduardo Tessler

Se não encontrarmos homens justos e com coragem, creio que os magnatas do crime organizado acabarão por controlar toda a atividade financeiro-econômica internacional.

As nossas Forças Armadas são, nesta nação, as únicas instituições organizadas sistemicamente e que poderão, em estado significativo de desagregação nacional, lutar pela integridade das nossas instituições. Desejo que não se envolvam com o que não tem retorno.

Não quero ser irreverente, mas há muito tempo vários analistas previram, fundamentados em fatos e em análises sensatas, o que iria acontecer. Onde vamos parar com tanta inconsciência e omissão?

Se não mudarmos, em primeiro lugar, todo o nosso ordenamento jurídico esta nação chegará à desordem total. Imaginem os senhores, por exemplo, quão justo e conveniente para a sociedade seria levarmos, sem imunidades, um deputado às barras dos tribunais, quando indiciado por tráfico de drogas. O inquérito seria conduzido pela promotoria pública, comandando o aparato policial que julgasse necessário. Todos os prazos legais teriam que ser rigorosamente cumpridos, tanto na fase de inquérito como na processual. Seriam estabelecidos

prazos que somados não ultrapassariam doze meses, da denúncia até a última sentença transitar em julgado, estabelecendo que o réu não poderia responder ao processo em liberdade.

Os promotores e os juizes que não cumprissem os prazos seriam afastados de suas funções liminarmente, sendo julgados por improbidade e crime contra a ordem pública (a ser estabelecido especificamente).

As penas a serem instituídas para os traficantes seriam de no mínimo de 16 anos e teriam que ser cumpridas totalmente, e em reclusão.

Criação de um Conselho de homens de bem que venham a fiscalizar a Justiça, com poder de afastar liminarmente e processar promotores, juizes, desembargadores e ministros.

Todos os cidadãos são, de uma forma ou de outra, fiscalizados pelas autoridades. Não existem razões lógicas para que tenhamos classes intocáveis, oniscientes e onipotentes. Quem tem certeza de que vai agir corretamente, nada deve temer.

Se não existe ordenamento jurídico que zele efetivamente pela ordem e segurança do cidadão e das instituições, e os legisladores nada fazem, é porque querem destruir a nação, ou são irresponsáveis, porque sabem do sofrimento de todos, principalmente das classes média e pobre. Envolver as Forças Armadas é irresponsabilidade. Nunca estimam as conseqüências. Não é sua responsabilidade constitucional.

Vimos, sucintamente, qual o primeiro caminho a ser percorrido para conquistarmos um melhor destino. É bom lembrar que o consumidor de drogas teria, também, que ser julgado com rigor. Sem ele não haveria a referida criminalidade.

"Vemos países atrasadíssimos, onde as Forças Armadas, imersas em corrupção e carreirismo, servem de cúmplices para classes dominantes gananciosas, insensíveis e sem misericórdia ou solidariedade. Não eram para ser vistas no Brasil de hoje. Mas, estão sendo vistas. Vistas e aprovadas por muita gente que devia ser capaz de pensar melhor."

João Ubaldo Ribeiro, em "O GLOBO", de 27 de novembro de 1994.

Creio que devemos conhecer diferentes opiniões e argumentos, para melhor discernirmos.

As Forças Armadas, historicamente, são atributos clássicos da soberania e, assim, devem ser mantidas.

** O autor é Cel Av R/R*

O ÚLTIMO GENERAL DE HITLER:

Antonio G. Moreira Neto

O homem responsável por três dos mais condenáveis massacres de prisioneiros de guerra desarmados, nos campos de batalha europeus, vive hoje com confortável aposentadoria num pequeno vilarejo próximo a Hamburgo.

Na retirada de Dunquerque, mais de 80 prisioneiros ingleses foram fuzilados a sangue frio, em WORM-HOUDT, norte da França.

Na invasão da Normandia, 130 canadenses foram igualmente mortos, desarmados, em junho 1944.

Em dezembro do mesmo ano, algumas centenas de prisioneiros americanos e civis belgas foram massacrados, na batalha de Bulge, 72 deles no notório massacre de Malwedy. Nos três casos, o oficial responsável era o mesmo: Willhel Monke.

Monke foi um fiel seguidor de Hitler, desde muito jovem. Conheceu de perto o ídolo como fundador do corpo de proteção pessoal do "Führer", a unidade de elite "SSA' doef Hitler".

É também o último General a comandar a defesa do "Bunker", numa Berlim em escombros, avisando ao chefe que o fim chegara e cuidando da cremação dos corpos de Hitler e Eva Braun. Prisioneiro dos russos, volta à sua terra natal em 1957.

Por toda a guerra, Monke conduziu-se de acordo com os padrões nazistas e SS: corajoso, impiedoso, assassino.

Porém, no momento que o governo Alemão, pressionado pelo poderoso Grupo Britânico de Crimes de Guerra,



reabre o caso contra o último General de Hitler, parece-nos interessante apresentar algo mantido, até 1989, sob segredo quase absoluto.

Na II Guerra Mundial, a matança de prisioneiros era quase que rotineira em ambos os lados de Frente Russa.

Na Frente Ocidental, tais atrocidades eram menos freqüentes, mas ocorreram, não apenas nas unidades sob o comando de Monke. Tropas canadenses mataram prisioneiros alemães, na Normandia, onde igualmente o Regimento de Carros Blindados "INNES OF COURT" inglês esteve envolvido em ações semelhantes com elementos aprisionados, da Divisão "SS Hitler Jugend".

Porém, o mais chocante exemplo de brutalidade contra prisioneiros do Eixo envolve um dos maiores condutores de combates americanos, General George Patton.

Tanto os fatos envolvendo as Divisões "Panzer SS" na Normandia, quando as tropas americanas de Patton, têm em comum as extorsões feitas pelos comandantes e seus soldados.

Patton tem em mãos uma divisão inexperiente, a 45ª Divisão de Infantaria comandada pelo General Troy H. Middleton.

Precisa incendiar seus instintos guerreiros.

Em suas próprias palavras, antes da invasão da Sicília: "...O bastardo deve morrer. Vocês o matarão. Nós ficaremos conhecidos como matadores, e os matadores são imortais..."

O "Panzer Leader SS" Kurt Meyer diz quase o mesmo na Normandia... é julgado em Nuremberg, condenado à morte, sentença comutada à prisão perpétua, em 1946...

Nos barcos de assalto à Sicília, os comandantes de grupo americanos dizem a seus soldados: "...que não façam prisioneiros, a não ser que estejam se entregando com as mãos acima da cabeça.

E tais instruções rapidamente concretizam-se, em 14 de julho. Recebendo um reporte do General Bradley de que um capitão teria fuzilado prisioneiros desarmados, Patton

comenta que provavelmente a história está mal contada. Pede que o capitão se certifique se os mortos não seriam atiradores emboscados (sic), ou se estariam tentando fugir, ou busca qualquer desculpa que evite alertar a imprensa ou os civis acerca do acontecimento.

No dia seguinte, o capelão divisionário Ten. Cel. William E. King pessoalmente inspecionou a linha de corpos alinhados, lado a lado, na estrada entre Biscari e o aeroporto local: 34 italianos e 2 alemães. No aeroporto, outro grupo de cadáveres próximos uns aos outros, como que fuzilados em conjunto.

Mais adiante, próximo ao posto de comando do 2º Batalhão, outra fila de corpos. Ali, um grupo de raivosos e críticos soldados americanos queixava-se ao capelão de que tinha vindo lutar contra aquele tipo de brutalidade, e que não aceitava ser conivente com tais atos de barbárie praticados por soldados americanos.

Na investigação e no julgamento que se sucede o Sargento Horace T. West confessa que matou 37 prisioneiros acreditando estar cumprindo ordens recebidas. É condenado à prisão perpétua, porém, um ano depois, é reintegrado ao Exército como simples soldado.

O segundo caso em julgamento é

mais simples ainda. O capitão John P. Compton diz que ordenou o fuzilamento dos prisioneiros... "porque julgava estar sendo coerente com as ordens recebidas de um general 3 estrelas"...

É absolvido de todas as acusações da Corte marcial e morre em combate, pouco depois.

O caso Biscari foi mantido em segredo durante todo o resto da guerra, até o término do julgamento de Nuremberg.

Só foi trazido a público restrito e para ouvidos alemães quando o ilustre militar e historiador inglês LIDDEL HART colocou em evidência o acontecido na corte de julgamento do caso Siebken.

Crimes de guerra não podem ser negados, ocultados ou relegados ao esquecimento proposital, sob nenhuma circunstância. Por ambos os lados.

Quais seriam as penas dos envolvidos no caso Biscari, se comparados as do massacre de Malwedy?

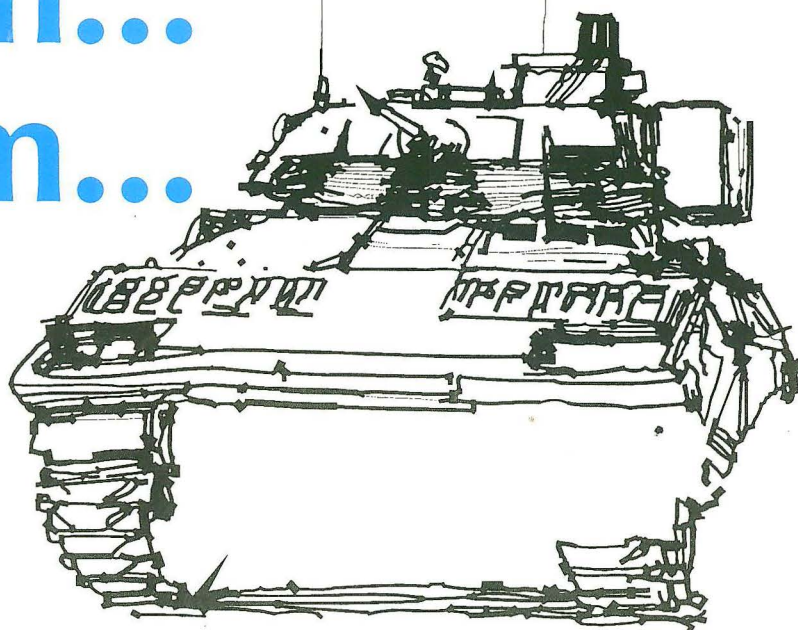
Uma pequena observação finalizará todos os acontecimentos supracitados: a fonte é canadense, os autores canadenses e, estranhamente, o livro, editado na Inglaterra (Transworld Publishers Ltda, Bantau Press 1989), não é encontrado à venda nos Estados Unidos...

** O autor é Maj Av R1*



Meu Bem... Meu Bem...

Ivan Janvrot Miranda



As tropas do Exército Brasileiro com suas unidades blindadas, de Infantaria e, principalmente, com uma Companhia de Engenharia e uma de Administração, avançavam, em direção à Praça dos Três Poderes.

Missão: Ocupar o Congresso Nacional, com a finalidade "ÚNICA" de elevar a um nível aceitável o grau de eficiência e de moralidade das atividades ali desenvolvidas.

- A 1ª Esquadra da Marinha Brasileira evoluía no Paranoá com seus canhões apontados para a mesma praça, a fim de dar apoio às tropas terrestres e, se necessário, executar o desem-

barque de uma divisão de fuzileiros navais.

- Esquadrilhas da F.A.B., com seus caças a jato, sobrevoaram toda a área, dando cobertura às forças de superfície.

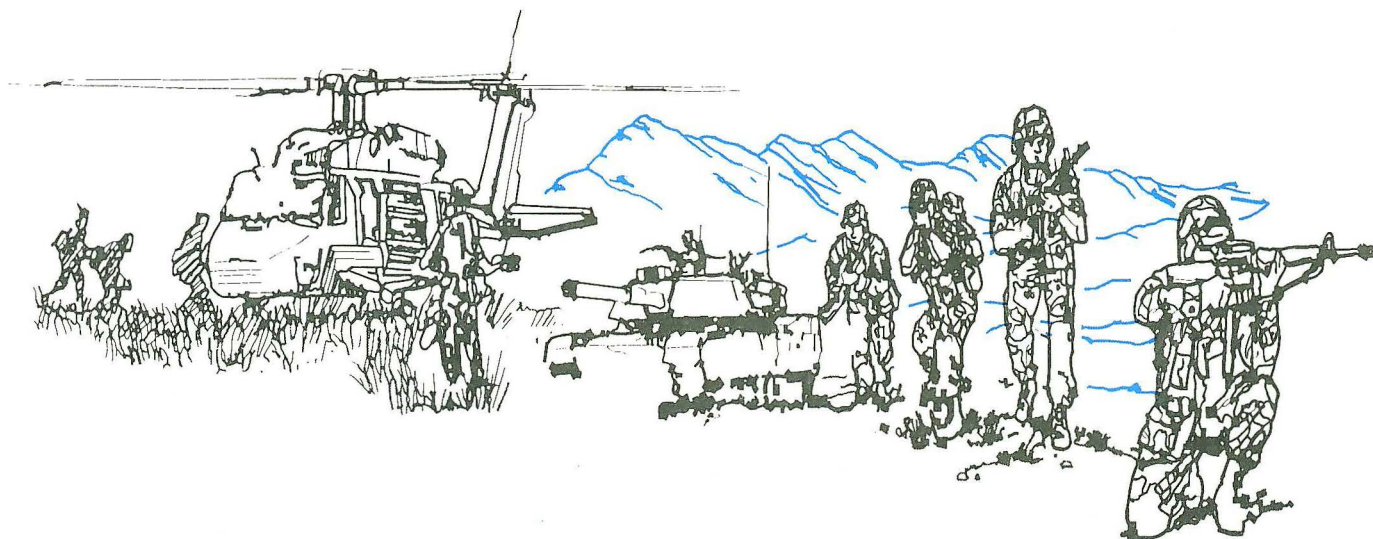
O Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA) coordenava esta operação contando com o apoio total e irrestrito das Três Forças.

Em poucas horas, estava concluída a primeira fase da operação, ou seja a "Ocupação", que fora executada de forma brilhante pelas unidades de Infantaria, com o apoio direto dos blindados.

A segunda fase, executada pela Companhia de Engenharia constou, em linhas gerais, dos seguintes pontos:

- Construção de duas portarias, sendo uma para uso exclusivo dos "Congressistas" e outra para "Outros".
- Instalação e operacionalização, nas duas portarias, de um sistema de controle de ponto computadorizado.
- Construção de uma cerca em torno de toda a área do Congresso com postos de vigilância de 100 em 100 metros de forma a evitar entradas/saídas que não pelas portarias.

Agora, foi a vez da Companhia de Administração cumprir a sua parte:





- Identificou todo o pessoal que tinha necessidade de acessar as instalações do Congresso.

- Emitiu e distribuiu os cartões de identificação e de ponto (2 em 1, usando cartões com retrato e tarja magnética)

- Estabeleceu novas rotinas de trabalho, inclusive o novo horário de expediente.

Concluídas as três fases preparatórias, o chefe da EMFA, acompanhado dos três ministros militares, fez uma reunião com os presidentes da Câmara do Senado e de todos os Partidos. Nesta reunião, foi lido pelo chefe do EMFA (e posteriormente distribuído aos presentes) um documento que dizia mais ou menos assim:

- Estamos aqui representando o POVO que foi mandado se queixar ao PAPA, mas que resolveu se queixar às Forças Armadas.

- A partir de hoje, os senhores vão trabalhar de 8 às 12 e de 14 às 18 horas, de segunda a sexta, inclusive.

- O que os senhores congressistas fizerem ou onde forem fora do horário de expediente, será de sua própria conta, mas também com seu próprio salário.

- O acesso ao Congresso só poderá ser feito pelas duas portarias.

- A passagem pelas portarias, em qualquer sentido, será totalmente livre, a qualquer hora e em número de vezes ilimitado, havendo porém o controle do "COMPUTADOR DE PONTO", com dois propósitos:

- desconto em folha, quando for o caso.

- divulgação ao povo da lista de gazeteiros.

- Faltas às sessões também serão controladas para desconto em folha e para divulgação.

- Ficam eliminados os jetons e as horas extras.

- Haverá um controle de folha de pagamento, para a garantia de que a remuneração esteja dentro de novas normas.

- Caberá aos militares guarnecer e operar os postos de vigilância da cerca perimetral, as duas portarias bem com o controlar a folha de pagamento, tudo com o único fim de evitar o "jeitinho brasileiro".

Assim sendo, não haverá a menor interferência militar nos trabalhos de legislação

ficando, portanto, intocável, a atividade fim dos senhores que é a DEMOCRACIA.

Meu Bem ...

Meu Bem ... acorda !!!

Acordei, sentei na cama, fiz anotações no meu bloco de cabeceira.

Não pude me lembrar de tudo. Infelizmente, as notas saíram um pouco truncadas, um pouco sem sentido, um pouco incompletas,

... mas, sonho é assim mesmo.

Agora, que foi um sonho danado de bom, lá isso foi.

** O autor é Cel Av Ref - Aspirante da Turma de 1945*



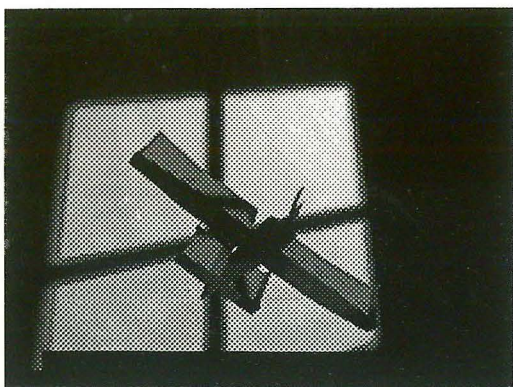


Anunciando a chegada do novo membro da Família mais Popular da Aviação Comercial.

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



BOEING



a v i a ç ã o

Testes do Boeing 777 a Baixa Velocidade

Na foto, um Boeing 777 durante testes realizados na Base Aérea de Edwards na Califórnia, para determinar a menor velocidade de decolagem.

Durante os testes, o Boeing 777 recebeu a proteção de uma placa de laminado de carvalho na seção da cauda.



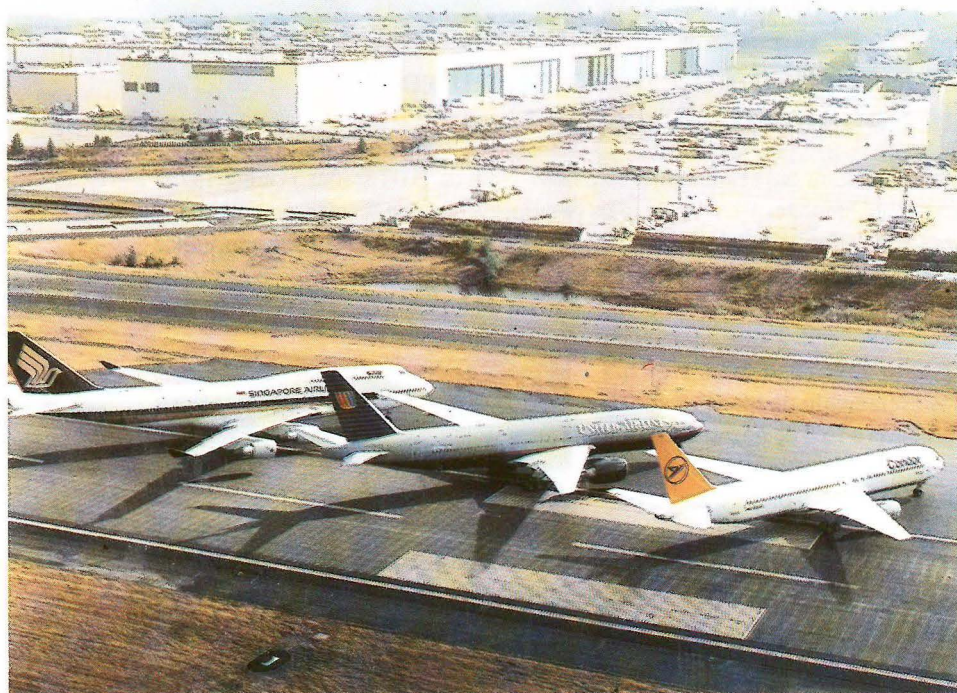
A Família "Wide-Body" da Boeing

Os 3 membros, "wide-body", da Boeing são mostrados juntos, pela primeira vez, na pista da fábrica de Everett.

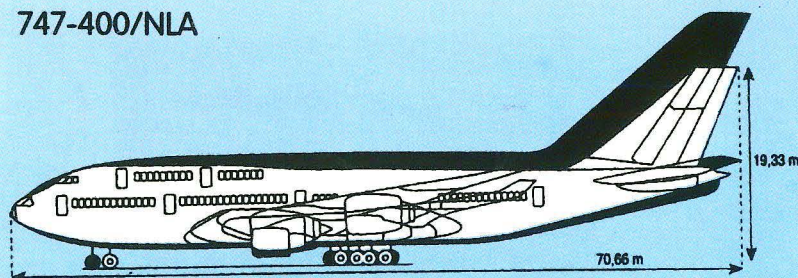
O maior dos três, o Boeing 747, pode transportar até 420 passageiros, sem escalas, numa distância equivalente a 1/3 da volta em torno do globo terrestre.

O 777, o mais novo membro da família, é um dos maiores jatos birreatores do mundo, podendo transportar até 305 passageiros.

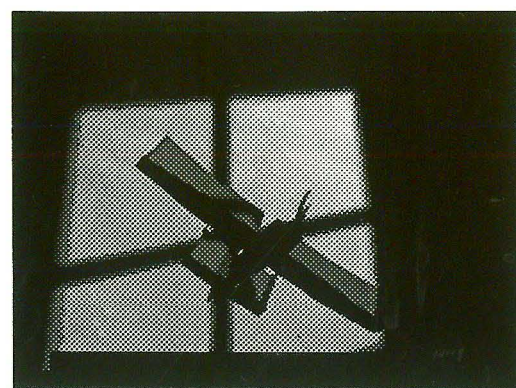
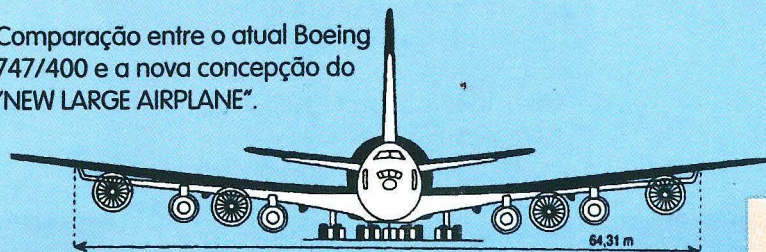
O 767-300 ER atua em rotas internacionais e domésticas, com capacidade para transportar até 218 passageiros.



747-400/NLA



Comparação entre o atual Boeing 747/400 e a nova concepção do "NEW LARGE AIRPLANE".



a v i a ç ã o

"New Large Airplane"

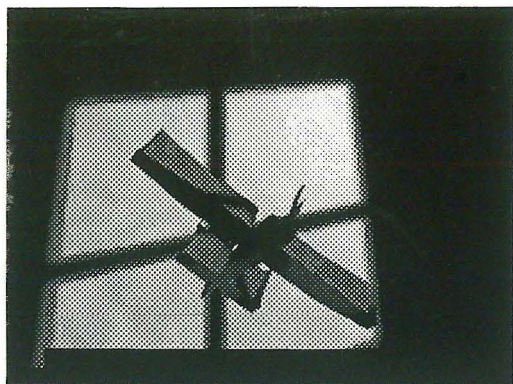
Recentemente, foi tornado público o memorando de intenção assinado pela Boeing e pelos quatro acionistas do Consórcio Europeu "AIRBUS Industries" (Aerospatiale, British Aerospace, CASA e Deutsche Aerospace Airbus), para o estudo de viabilidade para construção de um "Wide-body" com capacidade de 550/802 passageiros (New Large Airplane). É a era dos "Super-Jumbos" internacionais.

Rolls-Royce: 20 anos de alta tecnologia

O "fan" com pás de titânio ocas e de corda larga entrou em serviço no Boeing 757, impulsionado por motores Rolls-Royce RB211-535E4, em 30 de outubro de 1984.

Desde então, essa tecnologia exclusiva da Rolls-Royce tem sido empregada numa ampla linha de motores civis que acumulam mais de 13 milhões de horas de voo em companhias aéreas de todo o mundo.





a v i a ç ã o

O "AIRBUS" para transportar "AIRBUSES"

Em setembro deste ano, voou pela primeira vez o "AIRBUS" A300-600 ST, a maior aeronave civil do mundo, em termos de volume absoluto.

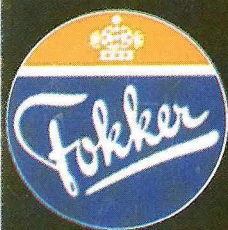
A Porta, sobre o "cockpit", tem 25 ft. de largura por 33 ft. de altura. Sua capacidade operacional é de 155 toneladas (MTOW).

Flagrante do 1º pouso na pista da Fábrica em Blagnac/França. Toque Suave a 108 Kt.



Novo Learjet

O "Learjet 60" completou um giro de demonstração ao redor do mundo, que incluiu várias etapas sobre o mar, algumas com mais de 3.500 km. Com capacidade variável de 6 a 10 passageiros, é equipado com duas turbinas PW 305A com consumo médio horário de 500 kg/hora, desenvolvendo Mach 0.81. Seus "avionics" incluem quatro telas catódicas da Collins.



A Fokker comemora seu 75^o aniversário!

No crepúsculo, o voo solitário e tranquilo do precursor de todas as aeronaves da Fokker, o "Spider" - 1910.

De pioneira a líder mundial em aviação regional!
Amsterdã, 28 de setembro de 1944

A Fokker, da Holanda, está comemorando seu 75 aniversário este ano. A companhia foi fundada em 21 de julho de 1919 pelo holandês Anthony Fokker, um dos famosos pioneiros da aviação mundial. Nos últimos três quartos de século, a Fokker tornou-se uma especialista mundial e renomada líder no mercado da aviação regional.

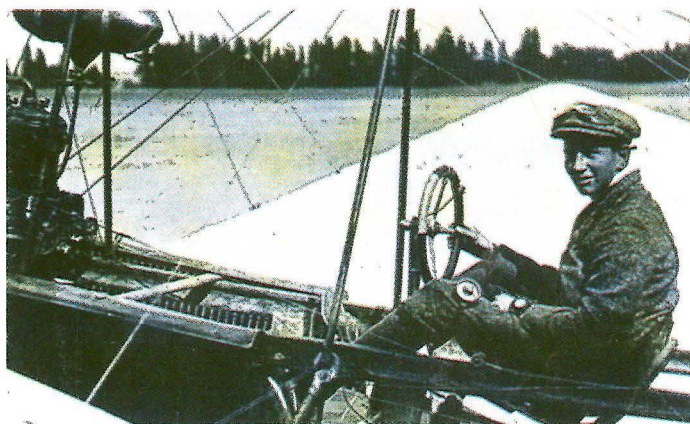
Como uma das poucas sobreviventes dos primeiros dias da aviação, a Fokker é hoje a mais antiga fabricante de aviões no mundo que permanece comercializando-os sob o nome de origem. Nos 75 anos, a companhia desenvolveu aproximadamente 125 tipos diferentes de aviões e construiu cerca de 7.000 aviões civis e militares.

Anthony Herman Gerard Fokker

nasceu em 6 de abril de 1890. Em complementação aos estudos na Holanda, obteve treinamento técnico na Alemanha. E foi em um lugar vazio de Zeppelin, em Baden-Baden, que ele construiu seu primeiro avião, em 1910. Com seu monoplano que utilizava tirantes, o "Spider" obteve sua licença de piloto. Em 1912, fundou sua própria empresa, a Fokker Aeroplano, em

Johannisthal, Berlim, transferida para Schwerin um ano mais tarde. Durante a I Guerra Mundial, construiu milhares de caças para as forças alemãs, incluindo alguns aviões famosos como o triplano Fokker Dr.1 e o D.7.

Em 1919, Anthony regressou para a Holanda onde montou a "Netherlands



Anthony Fokker no cockpit do "Spin"



Fokker F-2. Um dos primeiros aviões do mundo projetado para operações em linhas aéreas - 1920.

Aircraft Factory", em Amsterdam. Com apenas 29 anos de idade, já estava famoso como projetista e produtor de aviões e, também, como piloto de provas. Ele comprovou ser um daqueles raros pioneiros da aviação cujo sucesso foi resultado da combinação de piloto-aviador, habilidade, perspicácia comercial e perseverança.

Uma estrutura característica proporcionou as bases para o sucesso dos primeiros aviões Fokker: fuselagem soldada em tubos de aço coberta com tecido e asas em madeira com espesso perfil que, nos modelos posteriores, foram construídas utilizando os princípios cantilever (sem tirantes externos). Em 1919, um dos primeiros aviões projetados para operações de linha aérea foi negociado: o Fokker F.2 Este monoplano de asa alta podia transportar quatro passageiros em uma cabina bem guarnecida e, com seu motor de 185 H.P., cruzar a 100 milhas por hora.

O F.2 foi o precursor de uma longa linha de aviões de carreira que foram

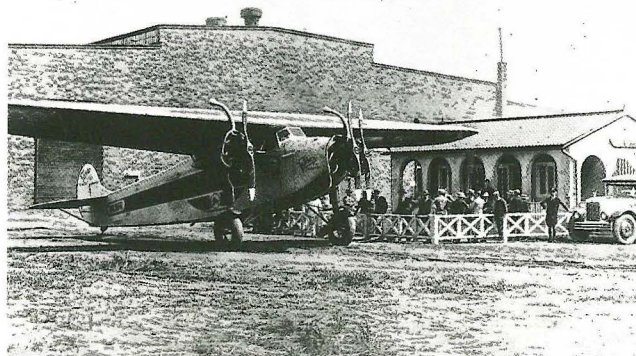
usados em todas as partes do mundo. O clímax de sua carreira foi atingido em 1922 quando um F.4 pilotado por Oakley Kellye John McReady realizou o primeiro vôo sem escalas, costa-a-costa, na América, cobrindo as 2.850 milhas em 26 horas e 51 minutos. O avião está preservado no "National Air and Space Museum" em Washington.

Em 1924, o F.7 fez sua apresentação. Este avião de linha, com acomodações para oito passageiros, foi pioneiro na rota entre a Holanda e as Índias Orientais Holandesas. Foi o iniciador de uma série bem sucedida de derivados. O F.7a tomou forma, em 1925, e foi o primeiro avião de passageiros com motor refrigerado a ar. Ele estabeleceu recordes mundiais para altitudes e distância, enquanto transportava proveitosa carga paga.

Anthony Fokker fundou uma ramificação americana de sua companhia no raio de 1921, marcando o início de uma importante contribuição para o desenvolvimento do tráfego aéreo no Novo Mundo.

Em 1924 a cabeça-de-ponte de Fokker nos EUA assume a forma de companhia independente, a "Atlantic Aircraft Corporation" (mais tarde denominada "Fokker Aircraft Corporation"), que tinha instalações em Teterboro, New Jersey, Brighton Mills, New Jersey, e Glendale, West Virginia. Os transportes Fokker projetados e construídos nos Estados Unidos incluíam o Universal, o Super Universal, F.10 Super Trimotor e o quadrimotor F.32. Ao final dos anos 20, a "US Fokker" estava bem desenvolvida, tornando-se uma das maiores fabricantes de aeronaves no mundo.

Além de transportes civis, uma longa linha de aviões militares foi desenvolvida no início dos anos vinte. Eles eram vendidos em grande número, muitos sendo construídos sob licença



F 7a3m. Aeronave com notáveis feitos históricos, como o 1º vôo sobre o Pólo Norte ("Josephine Ford"), 1ª travessia do Pacífico ("Southern Crosso") e outros.

no exterior. Mencionando apenas alguns: os caças D.10, D.11 e D.13, os treinadores primários S.1, S.2, S.3 e S.4 e os hidroaviões torpedeiros T.1, T.2 e T.3.

Em 1925, o F.7 foi desenvolvido para o F.7a -3m Trimotor e no F.7b-3m de envergadura estendida, que virtualmente lançou as bases de muitas das principais redes aéreas dos dias atuais. O Fokker Trimotor tornou-se o mais bem sucedido avião de carreira daqueles dias do alvorecer da aviação comercial. A maioria das grandes linhas aéreas na Europa, Estados Unidos e Austrália operava este modelo. Licenças para construí-los foram vendidas para fabricantes em sete países da Europa, sendo fabricados também nas fábricas americanas de Fokker. Além de sua



Durante a 1ª Guerra Mundial, o caça de cauda dupla G1 fez grande sucesso entre as Forças Aéreas Europeias.

segurança multimotor, confiança e do conforto dos passageiros, os Fokkers Trimotor realizaram muitos vôos famosos e históricos.

Voando no protótipo do F.7a-3m, Anthony Fokker foi bem sucedido ao vencer o "Ford Reliability Tour" de 1925, fixando assim seu nome na aviação americana. Um ano mais tarde, o Almirante Reichard Byrd e Floyd Bennett realizaram o primeiro vôo sobre o Pólo Norte com o "Josephine Ford".

Em 1927, apenas seis semanas após Lindbergh, Byrd cruzou o Atlântico no Trimotor Americano e, no ano seguinte, o australiano Charles Kingsford Smith realizou seu ousado vôo através o Pacífico, de San Francisco para a Austrália, no famoso "Southern Cross". Amélia Earhart foi a primeira mulher a cruzar o Atlântico no "Friendship", em 1928. Os oficiais Spaatz, Eaker e Quesada, da US Army, voaram o Fokker trimotor "Question Mark" por mais de 150 horas em uma pioneira e notável demonstração de reabastecimento em vôo. Kingsford Smith continuou sua volta ao mundo no "Southern Cross", voando da Austrália para a Inglaterra em 1929 e, no ano seguinte, para San Francisco, seu ponto de origem.

Enquanto isso, a "KLM-Royal Dutch Airlines" havia inaugurado um serviço regular em F.7b-3m entre a Holanda e as Índias Orientais. À Época, a mais longa rota aérea no mundo. Por volta de 1930, 54 linhas aéreas estavam operando aeronaves Fokker e licenças para sua construção haviam sido vendidas para 22 países. Anthony Fokker retirou-se do teatro americano, em 1931, encontrando na Holanda escape para sua extraordinária energia.

Bem sucedido no campo das aeronaves militares, continuou com caças como os D.16, D.17 e D.21, o avião de reconhecimento C.10, o hidroavião catapultável C.11W, o hidroavião de treinamento C.14W, os hidroaviões torpedeiros-bombardeiros T.4 e T.8W e o bombardeiro T.5. Em destaque nesta era estava o G.1, caça bimotor com cauda dupla.

O resistente Trimotor foi mais adiante desenvolvido nos F12 e F18, aviões de carreira de longa distância.



Anthony H.G. Fokker. 1890-1939

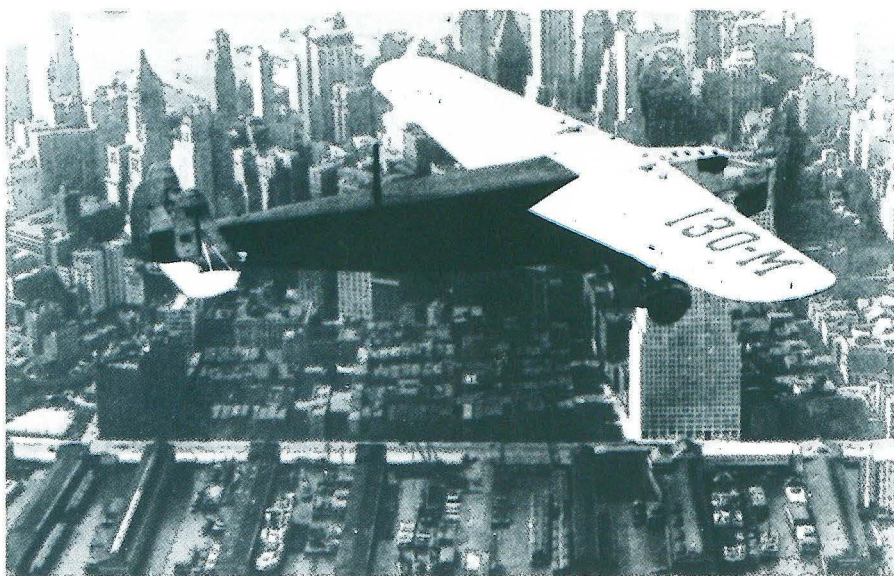
Esta série culminou no grande quadrimotor F32 e no gigantesco F36 que, com capacidade para 32 passageiros, era na época um dos maiores aviões de carreira.

Após 1934, a companhia Fokker concentrou-se no projeto e na produção de aeronaves militares, agindo ao mesmo tempo como escritório comercial na Europa para os aviões totalmente metálicos DC-2 e DC-3. O primeiro avião totalmente metálico de Fokker, o bombardeiro T.9, voou em 1939 quando começou o trabalho no projeto do F.24, planejado como um substituto do DC-3.

Em 23 de dezembro de 1939, Anthony Fokker morreu de meningite,

em New York, precocemente com a idade de 42 anos. Porém, seu ilustre nome vive para sempre com a companhia que criou.

Na II Guerra Mundial, a indústria Fokker foi totalmente destruída e o projeto do F.24 foi protelado. A companhia ergueu-se de suas cinzas em 1945 e um núcleo de empregados iniciou o projeto e a produção de uma série de pequenos treinadores militares, os S.11, S.12, e S.13, e o S.14 "Mach Trainer", o primeiro projeto de aeronave a jato da companhia. Em 1951, a companhia mudou-se para uma nova fábrica construída no "Amsterdam Schiphol Airport", onde algumas centenas de caças a jato "hawker Sea



Até 1934, o F32 era considerado o maior avião de transporte de passageiros em operação em todo mundo. Na foto, sobrevoando Nova Iorque.

Furies, "seguidos mais tarde pelos "Gloster Meteor" e Hawker Hunter" foram construídos sob licença. Nos anos sessenta, a Fokker produziu 350 Lockheed "Starfighters", seções centrais da asa do avião militar de patrulha "Breguet Atlantic" e fuselagens centrais do Northrop NF-5.

No início da década de sessenta, a companhia estava preparando sua reentrada no mercado de aviões civis de linha aérea. Isto levou à introdução do Fokker F27 Friendship, em 1958. O F27 tornou-se o mais vendido turboélice de

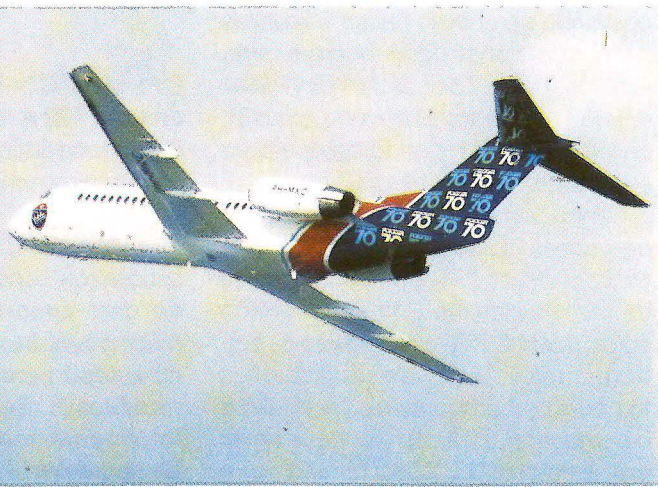
linha aérea. Quando a produção encerrou, em 1986, um total de 786 "Friendships" haviam sido vendidos mundialmente, incluindo 205 produzidos sob licença pela Fairchild nos Estados Unidos. As entregas do Fokker F28 "Fellowship", o primeiro jato no mundo para a aviação regional, iniciaram-se em 1969. Até 1987, quando o programa foi encerrado, 241 desses turbofans haviam sido vendidos.

Hoje, o "propjet" Fokker 50 e o "fanjet" Fokker 70 formam o esteio dos negócios da Fokker. Esta nova geração de aviões

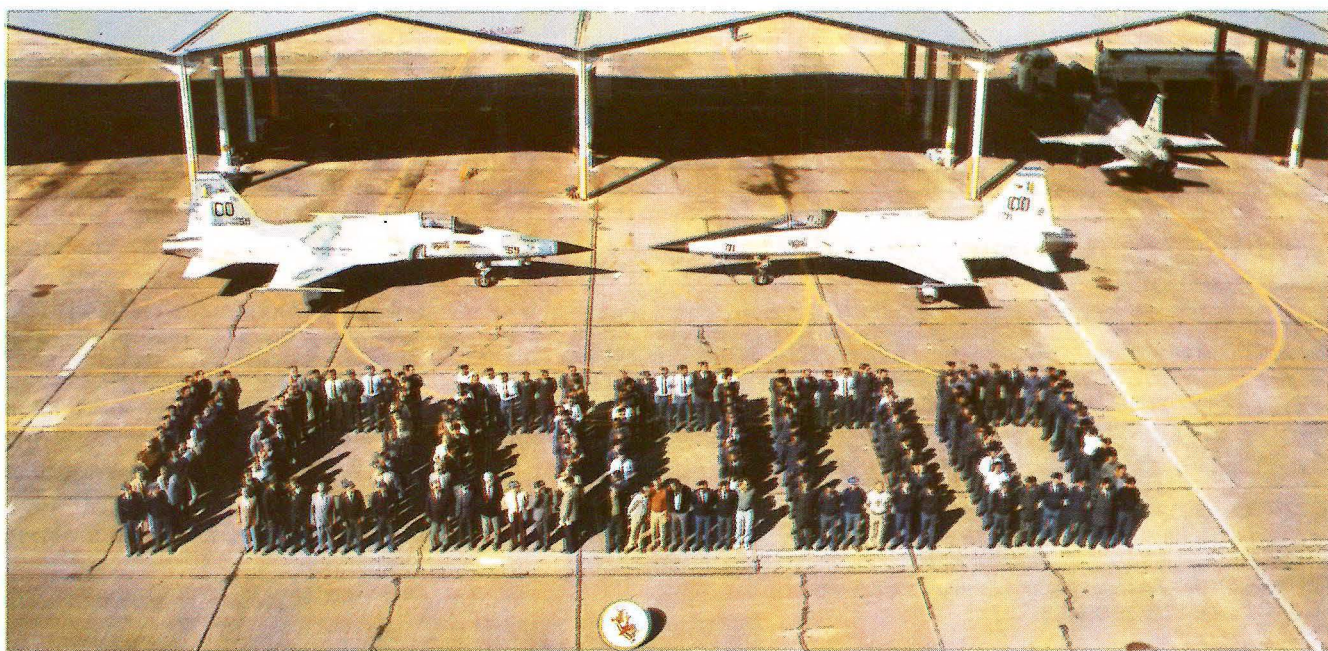
de carreira está fixando novos padrões na aviação regional em termos de tecnologia, economia e conforto para os passageiros. Eles podem orgulhar-se de uma lista de clientes de prestígio, que colocaram encomendas e opções para um total de mais de 650 aeronaves.

Assim, sendo uma reconhecida especialista em aeronaves de passageiros para curta e média distância, a Fokker está hoje envolvida na maioria dos aspectos da moderna era aeroespacial: co-produção do caça Lockheed F-16, fabricação de componentes para os "Airbus" A300 e A310 bem como para o jato executivo "Gulfstream V", manutenção de aeronaves, reparos e modificações, participação em numerosas especulações aeroespaciais, fabricação de vários produtos relacionados ao espaço aéreo e uma extensa gama de projetos de pesquisa e desenvolvimento.

Desde 1993, a Fokker tem sido membro da "Deutsche Aerospace", que tem interesse majoritário nas quotas de capital da companhia. Através da participação da Dasa, a Fokker é parte do Grupo Daimler-Benz, uma das maiores corporações industriais da Europa. Com quase 1.700 aeronaves de linha aérea comercializadas no período pós-guerra, a Fokker está firmemente estabelecida como a líder nas aeronaves para aviação regional.



Na era do jato puro, a Fokker ingressa com seu modelo 100 (à esquerda) e o 70 (à direita), firmando-se, definitivamente, como líder mundial na aviação de transporte aéreo regional.



1º/14º GRUPO DE AVIAÇÃO

100.000

Horas de Vão de Caça

O ESQUADRÃO PAMPA, sediado na Base Aérea de Canoas, atingiu, no dia 15 de julho de 1994, a marca das 100.000 horas voadas em aeronaves de caça.

Há quarenta e sete anos, as aeronaves deste Esquadrão cruzam os céus do Cone Sul brasileiro, executando as mais diversas missões, desde o apoio a aeronaves em situações emergenciais, até a interceptação de aeronaves suspeitas ou hostis ao nosso país.

As primeiras destas cem mil horas foram voadas em aeronaves P-40 Warhawk, da fabricação americana).

Em 1946, pouco antes da criação do 1º/14º Grupo de Aviação, em 23 de março de 1947. A partir deste ano, a



população da Grande Porto Alegre e das vizinhanças, passou a conviver com as atividades aéreas do Ministério da Aeronáutica do Sul do Brasil. As navegações a baixa altura, as passagens baixas, as demonstrações aéreas, provocavam grande emoções, envolvendo e conquistando os habitantes da região, principalmente os da cidade de Canoas, berço do Esquadrão PAMPA.

Hoje, o 1º/14º GAV utiliza os supersônicos F-5E Tiger II, caça polivalente de fabricação norte-americana, os quais equipam esta Unidade Aérea desde 1975. De fácil manutenção e baixos custos, o F-5 equipa Forças Aéreas de todo o mundo, sendo



O Brasil e o 1º/14º ingressam na era do jato de combate com os GLOSTER METEOR F-8.

considerado por muito tempo um dos melhores aviões de combate já fabricado.

Ao completar 100.000 HORAS DE VÔO DE CAÇA, o 1º/14º GAv realizou uma cerimônia, convidando ex-pampas, Oficiais e Graduados, da ativa e da reserva, para dividir com cada um os agradecimentos e as alegrias advindas desta marca histórica, resultado do trabalho conjunto e contínuo de cada homem que por aqui passou.

Estavam presentes na cerimônia comemorativa, o Exmo. Sr. Chefe do



Os TF-33 intermediaram as eras dos jatos convencionais e dos supersônicos.



Os F5E Tiger, supersônicos, equipam a Unidade Aérea desde 1975.

Encerrando as festividades, um vôo com oito aviões F-5 cruzou a marca das 100.000 horas, deixando em todos os presentes, o orgulho e alegria de, um dia, ter sido um integrante do Esquadrão PAMPA.

O lema do 1º/14º Grupo de Aviação expressa bem os sentimentos de cada integrante do Esquadrão PAMPA:

"Deves
sentir contigo
a glória de
voar neste
Esquadrão".

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 DIÁ 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.

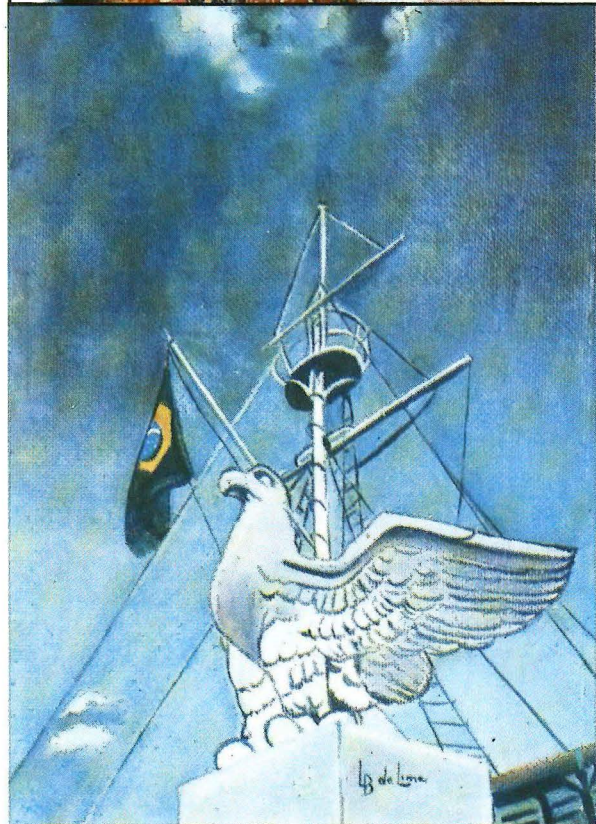
atos & gente



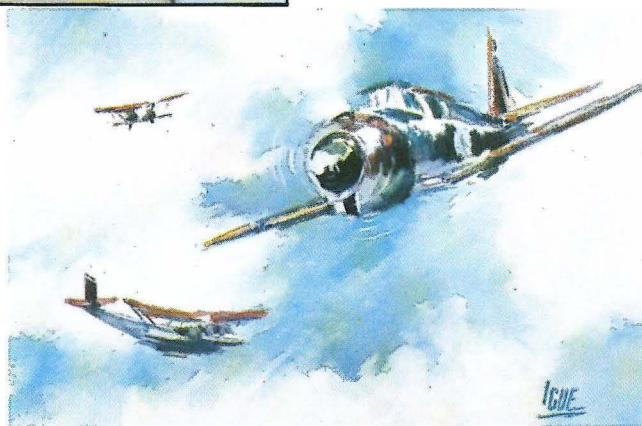
Premiadas no Salão de Aeronáutica - *Semana da Asa* 1994

Da esquerda para direita:

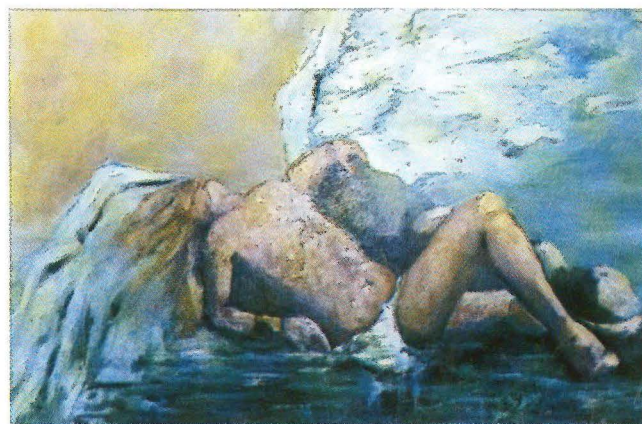
- * Medalha de Ouro:
Artista L.B. de LIMA.
- * Medalha de Prata:
Artista IGUE.
- * Medalha de Bronze:
Artista EDA BELLOTI.



1º Colocado: "Águia Guardiã da Bandeira".
Homenagem da artista à antiga Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos.



2º Colocado: "Vão Tranquilo"



3º Colocado: "A Queda de Ícaro"

Ultraleve no Santos Dumont

Por iniciativa da Associação Brasileira de Ultraleves, dia 23 de outubro, como parte das comemorações do DIA DO AVIADOR da Semana da Asa de 1994, 20 Ultraleves se deslocaram da Barra da Tijuca até o Aeroporto Santos Dumont, no centro da cidade do Rio de Janeiro.

Após um lindo voo panorâmico sobre as belas praias do litoral carioca, pousaram naquele aeroporto sem nenhum problema, causando muita surpresa e alegria aos passageiros da Ponte-Aérea, funcionários e espectadores que ali se encontravam.



No pátio do estacionamento, as "garças" sob os olhares curiosos de alguns visitantes.



Na foto, o Diretor da Divisão de Ultraleves do Clube de Aeronáutica - Ten Cel Santana - e sua esposa Elizabeth - também aviadora do grupo - em frente do nosso FOX II-B da VECTOR com as cores e a sigla do C.Aer.



O avião P-15 (7009), transformado em monumento na Base Aérea de Salvador, foi entregue à comunidade baiana, totalmente reformado, durante a Semana da Asa realizada recentemente. O Lazer & Informação conferiu a realização e conta tudo também sobre o Orungan, o símbolo da força que representa o 1º/7º Grupo de Aviação, encarregado de fazer o patrulhamento da costa brasileira.

(Jornal "A tarde" Salvador/BA, 30 de outubro de 1994)

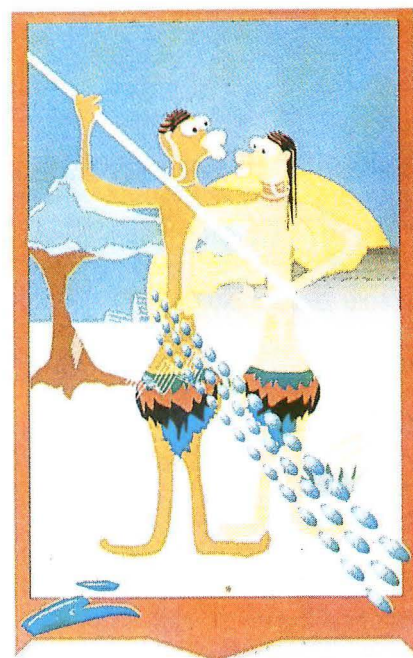
Esta seção, de existência eventual, aparecerá em sua Revista toda vez que houver necessidade de um contato mais direto com os nossos leitores.

No próximo número:

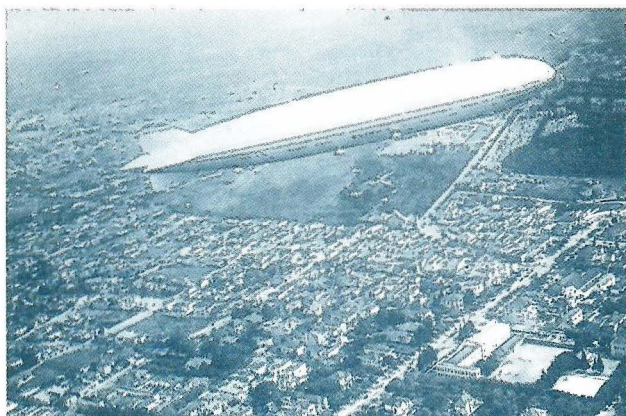


Aviões Brancos no Atlântico Sul (1)

A primeira de uma série de reportagens sobre um assunto pouco conhecido no Brasil: a participação da aviação naval americana na guerra anti-submarina no Atlântico Sul, a partir de nosso litoral.



bate papo



Origem e evolução do "Zeppelin"

Curiosidades acerca do nascimento e da morte dos famosos dirigíveis alemães. Brasileiros ilustres que neles viajaram e outros fatos de interesse cultural.

Agradecimento

Os nossos agradecimentos ao Cel Med da Aer Ivan da Silva Teixeira, pela remessa do seu livro: *Do Besouro ao Bandeirante - Crônicas de uma Época*. Lançado em São José dos Campos, em 17 de outubro de 1994, reúne fatos e tradições do antigo CTA.

Diabetes

Você conhece?
Tire suas dúvidas na
próxima edição.

Em 6 de setembro último, reuniram-se os veteranos integrantes do 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE), pela primeira vez com a presença dos fundadores do 2º Esquadrão do 1º GAE — os pilotos de helicópteros — desde que, a partir de 1965, a missão dos helicópteros nas operações anti-submarino foi atribuída à Marinha esta iniciativa deveu-se ao atual comandante do Grupo, Ten Cel Av Reale, e contou com a presença de vários pilotos da época, destacando-se entre outros o Anujá 01, o então Ten Cel Av Roberto Augusto Carrão de Andrade bem como o Cardeal 01, o então Ten Cel Av Rodolfo Becker Reifschneider, respectivamente segundo e terceiro comandantes do 1º GAE, seguindo-se ao fundador o Ten Cel Av

Horácio Monteiro Machado, já falecido.

O 1º Grupo de Aviação Embarcada foi concebido e criado em 1958, como decorrência da decisão governamental de adquirir um navio aeródromo para a Marinha, para guarnecê-lo com aeronaves de asa fixa e de asa rotativa, porém sem definição de missão específica ainda.

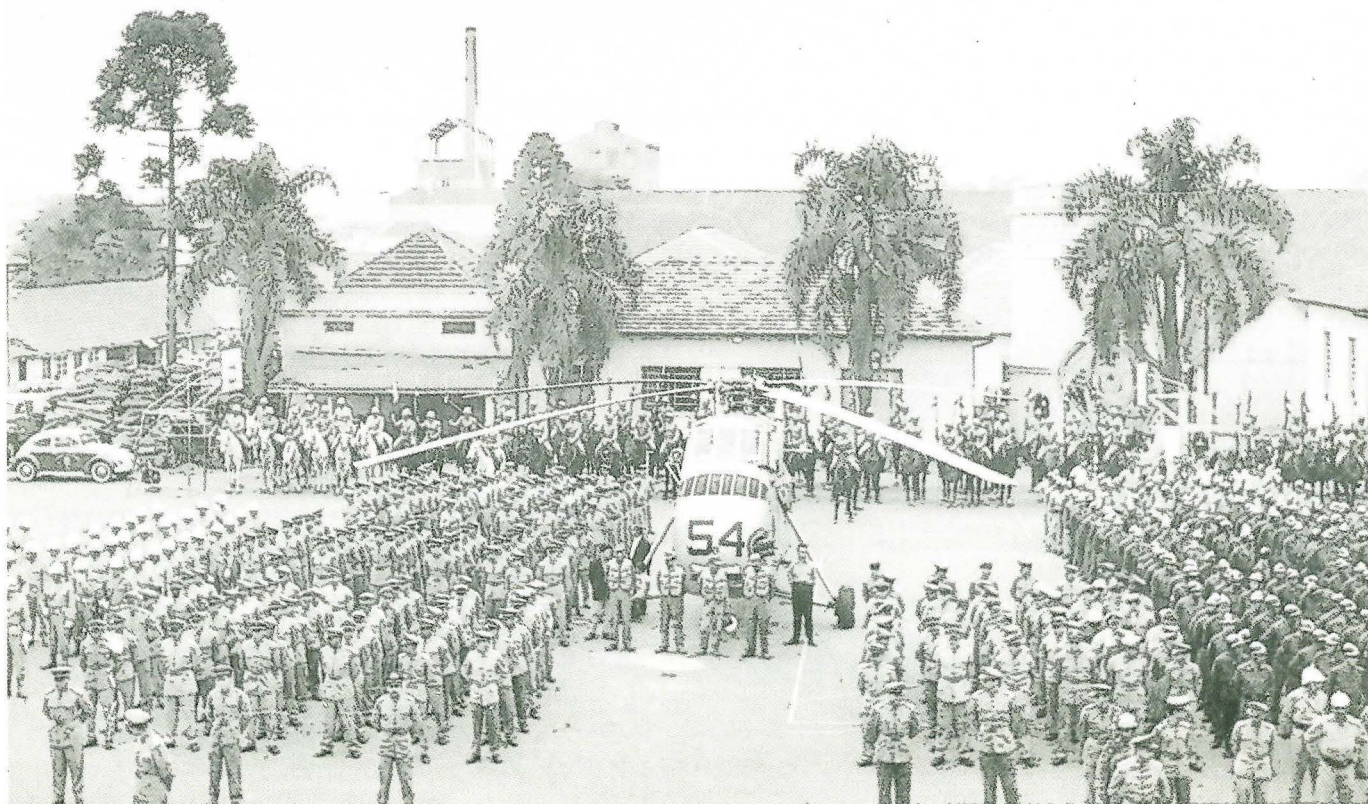
Alguns oficiais da FAB seguiram para a Holanda, a fim de acompanhar os trabalhos de recuperação e modernização do NAE, recém adquirido da Royal Navy; eram eles os então Cel Deoclécio Lima de Siqueira, Ten Cel Edivio Caldas Santos, Maj CM Dallalana, Maj Flávio E. Gomes de Oliveira, Maj P M Perez e Maj Thales A. Cruz. Simultaneamente, um grupo de trabalho

iniciava os estudos de organização e planejamento das unidades aéreas. Constituíram esse grupo os “caçadores” Ten Cel Monteiro Machado, Maj Antonio Henrique A. dos Santos, Maj Silas Rodrigues e Cap NJA do Ô de Almeida, aos quais juntou-se o primeiro piloto de helicóptero, Cap Aluysio L. Cezarino, recém-chegado da Inglaterra, onde realizara curso especializado em modernos helicópteros. Deve-se, pois, entender que estes cinco oficiais constituíram o verdadeiro embrião do Grupo. Foi nesse período de expectativa e estudos que ficou estabelecido “pela Marinha” que a missão do NAE seria tão somente anti-submarino.

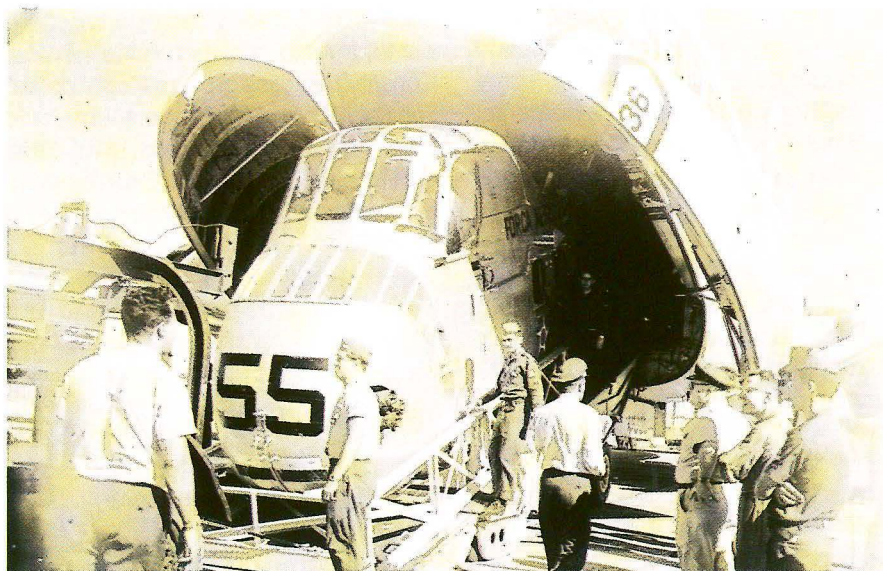
Os anos que se seguiram foram de organização e composição do Grupo,

1º Grupo de Aviação Embarcada

◆ Cardeais e Anujás ◆



Operação incêndio no Paraná. 1963 - Pátio do Corpo de Bombeiros



Base aérea de Santa Cruz - 1961. Desembarque dos H-34

tendo seu ponto culminante em 1960 quando recebeu a totalidade de seus integrantes. Até então, os componentes realizavam estudos de adaptação ao idioma inglês, assuntos de marinharia, comunicações, aviação de patrulha e iniciativas de simulação em navio aerodromo, isto é, de pouso e decolagem com sinalização mecânica e luminosa. Os pilotos de helicópteros adestravam-se com poucas e decolagens em áreas restritas, bem como em operações de plataformas em movimento. A partir do fim daquele ano, 1960, a grande maioria dos integrantes do Grupo seguiu para os Estados Unidos; cerca de 160 aeronavegantes e pessoal de apoio fariam treinamento especializado na Marinha norte-americana

(USNavy), nas localidades de New Ibéria, Norfolk e Key West, onde voariam e empregariam os mais atualizados equipamentos e aeronaves de guerra anti-submarina: aeronaves S2F (P 16) "Tracker" e helicópteros SSI (H34) "Sikorsky".

Dos Cardeais, pilotos de P16, muito já se tem dito e conhecido, uma vez que já se está a saber de uma próxima e provável paralização dessas aeronaves..

O 2º Esquadrão : Os helicópteros ANUJÁS

No início dos anos 60, a experiência de emprego de helicópteros na FAB ainda não era muito vasta. Alguns poucos pilotos com treinamento de pilotagem somente (sem especialização) no Grupo de Transporte Especial (GTE — Bell 47 J) e alguns outros com excelente treinamento especializado em nossa unidade pioneira de Busca e Salvamento, o 2º/10º GAV em

Cumbica (H 13 J e H19) a qual, além de ter suas responsabilidades operacionais funcionava como um centro de treinamento de helicópteros para pilotos e mecânicos. Todos os pilotos da Embarcada, naquela ocasião, tiveram essas origens.

Durante parte do ano de 1961, o 2º Esqd passou nos Estados Unidos recebendo o treinamento na Base Aero-Naval de Key West (Florida). A unidade estruturou-se, já como Base Aérea de Santa Cruz, a partir daquele ano ainda, quando então nos anos que se seguiram, 1962, 1963 e 1964, proporcionou treinamento a novas equipagens de recompletamento, incluindo os outros pilotos que não haviam seguido para os Estados Unidos. Além da instrução de



1ª Confraternização dos Cardeais/Anujás -Bar do Arruda em Saquarema - 1961:

novas tripulações, o Esquadrão operou em conjunto com aeronaves P16 do 1º Esquadrão, em vários exercícios simulados. Porém, sempre sem a presença da Marinha. Realizou diversas outras operações como busca e salvamento em terra e no mar, ligação e observação, reconhecimento, participou de apoio ao combate a queimadas e, nos primeiros dias após o movimento de 31 de março de 1964, operou ativamente na identificação, no reconhecimento e na neutralização de focos subversivos no Estado do Rio. Os helicópteros do 2º Esqd nunca operaram no NAe Minas Gerais em ações e exercícios anti-submarinos, visto que a decisão do Presidente da República (Pres Castello Branco), no início de 1965, atribuiu à FAB as operações com aeronaves de asa fixa (P16) e a Marinha a operação dos



Grupo de Anujás presentes à reunião. Ao centro, o Ten Brig Gandra, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica e o Ten Brig R/R Carrão, Anujá 01



Durante o churrasco de confraternização de Cardeais e Anujás. Em trajes civis, no primeiro plano, os Anujás Veiga e Demaret Jr.

helicópteros (H34). Desta forma, a FAB não só entregou os seus helicópteros à Marinha como deu todo treinamento necessário às tripulações navais, no decorrer daquele ano de 1965. Os H34 tiveram vida operativa muito curta na Marinha por força da pouca experiência dos tripulantes em tão cuidadoso equipamento — ao que sei não restou um só para o Museu. A Marinha, há tempo, já cuidava de adquirir helicópteros mais modernos e turbinados.

Desta forma, foi efêmera e limitada a vida do esquadrão de helicópteros da Embarcada. O 2º Esqd prosseguiu dotado de aeronaves P16. Alguns pilotos permaneceram, tornando-se “cardeais” ao voarem os P16 e outros se foram, abandonando para sempre o ninho acolhedor e eficiente da Embarcada. O



O Cardeal 01, Ten Brig R/R Becker, entrega uma lembrança ao Anujá Ten Brig R/R Murillo

esquadrão de helicópteros enquanto existiu utilizava o código de chamada rádio de ANUJÁ — nome de uma ave marinha não muito conhecida capaz de, a exemplo do beija-flor, pairar no ar e deslocar-se em sentidos horizontais e verticais.

Por estas razões, imagino que os Anujás se tenham dispersado, pois, na realidade, sua missão e sua ferramenta de trabalho, o equipamento aéreo, desapareceram. Não viveu o suficiente para registrar feitos ou criar místicas. Ficou a saudade ..., resgatada agora por iniciativa dos “Cardeais”. Doravante, estamos seguros, ANUJÁS e CARDEAIS voarão sempre juntos em esquadrilhas do passado, realizando, não mais operações anti-submarino mas sim anti-nostalgia.

Esta reunião realizada em 6 de setembro registra a data (7 de setembro 1964) na qual o primeiro, e talvez o único helicóptero anti-submarino da FAB, tenha pousado no NAe Minas Gerais. Naquele dia, o então Comandante do Comando Aerotático Naval (CATNAV), Brig-do-Ar Emani P. Hardman, levou mensagem de cordialidade e cumprimentos à Marinha por ocasião do dia da Pátria. O helicóptero empregado foi o de identificação 8552, tendo como tripulação o Maj Asdrubal Prado (Cmt Esqd) e o Cap Aluysio L. Cezarino (precursor do Esqd).

Neste reencontro, os velhos Anujás foram recebidos, pela manhã, pelo comandante do 1º GAE, Ten Cel Reale, alguns de seus oficiais* e seus antigos companheiros Cardeais especialmente convidados. Após as “boas vindas” ao velho ninho (o local era o mesmo onde viveu o 2º Esqd), houve visita a uma exposição de equipamentos antigos e modernos da Embarcada; recebemos um brifim e foram apresentados filmes antigos de operações do Grupo. Usaram da palavra em nome dos Anujás o Ten Brig Carrão e o Ten Brig Gandra, hoje chefe do Estado-Maior da Aeronáutica. Foram registradas fotos e, em reunião

na sala histórica do Grupo, foram entregues placas de lembrança e homenagem a cada um dos Anujás presentes.

A reunião encerrou-se com um agradável churrasco de confraternização, no cassino de oficiais, oferecido pelo Comandante da Base Aérea de Santa Cruz, Cel T F Quirico. Estiveram presentes os seguintes Anujás: Ten Brig R A Carrão, Cel A Prado, Cel M L Veiga, Cel Aluysio L C, Ten Brig Murillo S, Ten Brig M J M Gandra, Cel J A Dutra, Cel M F Demaret Jr, Cel N A P J Baranowsky, Cel H K Lontra, Brig E Braga, Cel J Fares Neto, Brig J G Lopes (atual Cmt 2º FAe), bem como importantes Cardeais de penacho: Ten Brig Becker, Ten Brig M T Drummond, Maj Brig O M Araújo, Cel G Machado e muitos outros.

Relação Geral dos Anujás com os Postos que Possuíam, na ocasião, em Ordem de Antiguidade

- 01 - Ten Cel R A Carrão de Andrade
- 02 - Maj A Prado
- 03 - Maj O F Maia
- 04 - Maj M L Veiga
- 05 - Maj H A P Thomaz
- 06 - Maj J A Vasconcellos
- 07 - Cap A L Cesarino
- 08 - Cap Murillo S
- 09 - Cap J Mariotto F (falecido)
- 10 - Cap J A Dutra
- 11 - Cap U S N Baptista
- 12 - Cap M J M Gandra
- 13 - Cap Cloanto L N
- 14 - Ten Nobyle R B C
- 15 - Ten M F Demaret Jr
- 16 - Ten R Stamm Gomes (falecido)
- 17 - Ten H Motta (falecido)
- 18 - Ten M Naranjo
- 19 - Ten I Regis Pinto
- 20 - Ten H K Lontra
- 21 - Ten N A P J Baranowsky
- 22 - Ten L S A Ferreira
- 23 - Ten E Braga
- 24 - Ten J Fares Netto
- 25 - Ten J G Lopes
- 26 - Ten A A Rocha (falecido)

nota de rodapé

Ten Cel Av Paulo Renato Silva e Souza /S-3
Maj Av Marcos Antonio Ribeiro/ S-4
Maj Av Roberto Figueiredo Cavalcanti da Silva/S-2
Cap Av Ronald Fleming Gonzaga/S-4

A Informática e a Investigação de Acidentes Aeronáuticos

Renato Araújo Diniz



Nos últimos anos, o computador passou a incorporar tantas funções novas e evoluiu de tal forma, que já não se pode mais associá-lo às máquinas de escrever, como ocorria nos primórdios da computação pessoal.

Mas, como fazer o uso correto da informática, de maneira que o trabalho renda mais, com menos gente e maior rapidez?

Atualmente, existem micros e periféricos que expandem as fronteiras da mesa de trabalho de qualquer profissional até os locais mais remotos da face da Terra e proporcionam um acesso mais rápido às informações importantes.

A captura, manipulação e transmissão do conhecimento de forma digital tornaram-se funções vitais para a nossa civilização, tanto que, em países mais desenvolvidos, os órgãos de investigação de acidentes aeronáuticos utilizam o relatório sem papel, tramitando entre os diversos setores envolvidos, via rede de computadores. Com isso, quando um investigador acaba de digitar um relatório de acidentes, o seu revisor já pode apreciá-lo e remetê-lo ao órgão central, o que lhe permite reduzir consideravelmente o ciclo da prevenção.

Outros equipamentos que têm auxiliado muito na investigação de acidentes aeronáuticos, em países de primeiro mundo são: a câmara fotográfica digital, que dispensa a revelação de filme. Ela armazena a imagem em um pequeno disquete e

esta pode ser capturada por qualquer processador de texto, ou ser reproduzida por uma impressora a laser colorida, tudo isso em questão de poucos minutos. Também não se pode deixar de citar a utilização do "fax-modem" convencional ou celular, que agiliza significativamente o fluxo das informações.

Existem ainda alguns "software" que podem auxiliar na específica tarefa da investigação. Num desses, desenvolvido pelo Exército Americano, inserindo as coordenadas geográficas obtidas por um GPS (global positioning system), a data e a hora do acidente, obtêm-se a posição angular do sol ou da lua e a luminosidade no local do acidente, no momento em que o mesmo ocorreu.

O National Transportation Safety Board (NTSB), órgão central da segurança de voo para a aviação civil nos Estados Unidos, utiliza um "software" que digitaliza as informações obtidas pelo "Flight Data Recorder" (FDR) e reconstitui o voo em forma de animação.

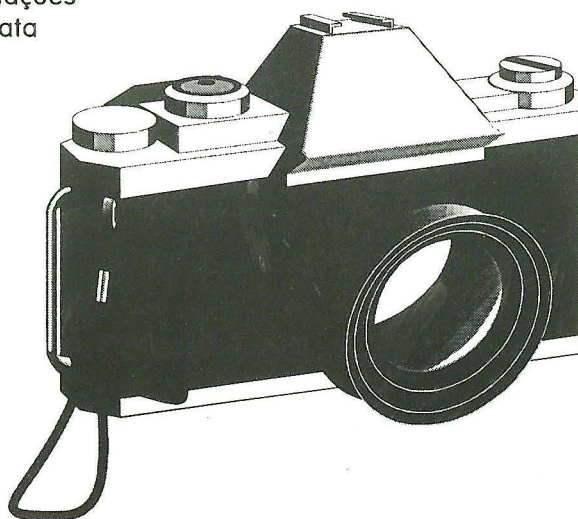
Outros "software" ainda calculam o vetor vento, comparando os dados de um radar com os do FDR da aeronave, ou transformam coordenadas geográficas em cartesianas, o que pode auxiliar na confecção do croqui de um acidente.

Não se poderia deixar

de citar no entanto, que existe uma barreira para muitos que desejam ingressar nesse "admirável mundo novo", que é o conhecimento do idioma Inglês. A maioria dos manuais de operação dos equipamentos mais desenvolvidos e dos "software" de última geração exigem pleno domínio da língua inglesa.

A tendência, no futuro, é a utilização do computador crescer exponencialmente, sobrando, assim, mais tempo para o que é o objetivo maior da Segurança de Voo, que é a prevenção de acidentes. Tal tarefa tornar-se-á cada vez mais precisa e confiável e deverá ser a meta principal dos que labutam nessa área e dos que estão alinhados com a razão de ser do SIPAER, que é a "preservação de vidas humanas".

** O autor é Maj Av CENIPA*



CENTRO DE TRATAMENTO DE QUEIMADOS:

DEDICAÇÃO E TECNOLOGIA A SERVIÇO DA VIDA

Helga de Castro Montano



Em 1986, a Diretoria de Saúde da Aeronáutica, cujo o diretor era o Maj Brig Milton Segala Pauletto, criou o Centro de Treinamento de Queimados (CTQ) do Hospital de Força Aérea do Galeão (HFAG), que teve suas atividades iniciadas de forma plena, em 1987, sob a chefia do então Ten Cel Carlos Alberto Jacob Sampaio, médico com especialidade em cirurgia plástica.

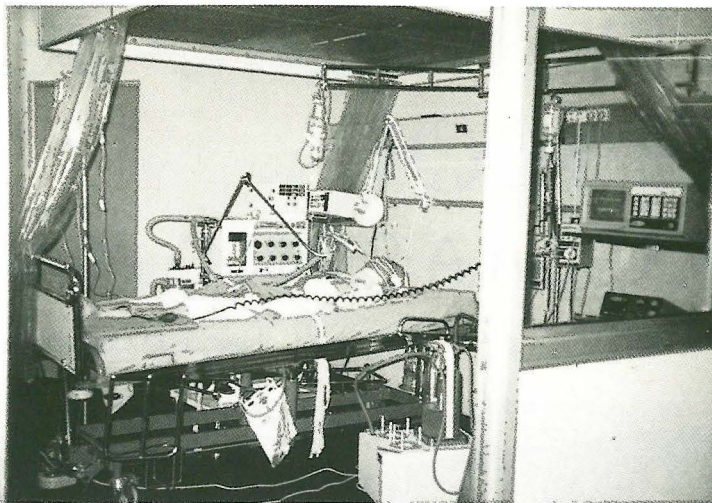
Projeto de perfil ousado para a época, tem instalações semelhantes ao CTQ do Percy, na França. Montado com tecnologia de ponta francesa, possui

*"O sofrimento,
diversamente do
prazer, não usa
máscaras".*

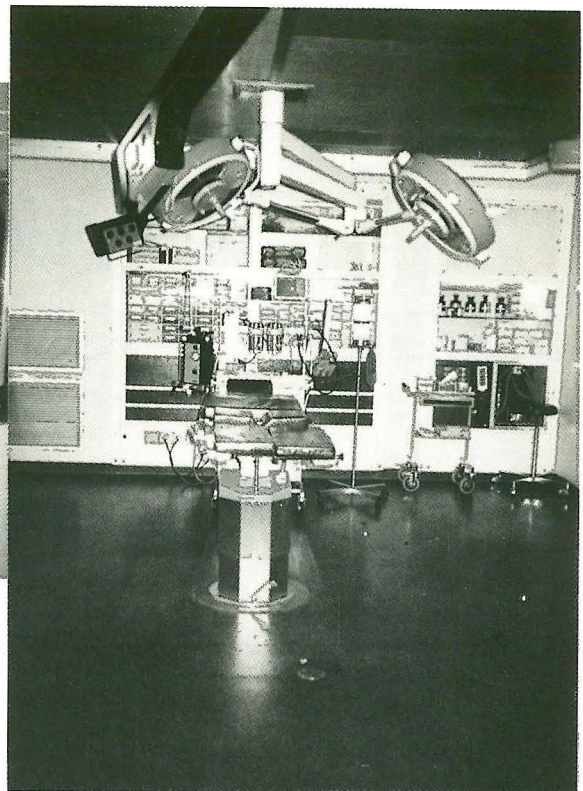
Orson Welles

infra-estrutura direcionada aos pacientes com queimaduras, como climatização e pressurização ambientais setorizadas, salas de balneoterapia e centro cirúrgico próprio. Ainda especialmente destinados a estes pacientes são os leitos fluidificados pela ação de microesfera de sílica, ativados por compressores de ar; banheiras de água estéril com transporte e levantamento motorizados e balanças de leitos que mantêm controle de hidratação e nutrição dos pacientes.

O atendimento integral é



Apartamento para pacientes graves, dotados de monitoração.



Centro cirúrgico para uso específico do Centro de Queimados.

proporcionado por uma equipe interdisciplinar composta por cirurgiões plásticos, clínicos, anestesiologistas, enfermeiras, nutricionistas, fisioterapeutas, psicólogas, terapeutas ocupacionais e auxiliares de enfermagem, com formação específica para atividades do C.T.Q.

O tratamento diário das queimaduras consiste em cuidar das feridas através do banho e de curativos com pomadas antimicrobianas para controle de infecção, complementadas por suporte clínico como hidratação, antibióticos.

O objetivo final da terapêutica é a cicatrização das lesões por si só ou através de pele sã do paciente, colocada em áreas com queimaduras, pelo cirurgião plástico.

Queimaduras que levem à internação são geralmente graves, devido a complicações infecciosas até mesmo fatais, e à possível incapacidade das funções motoras no futuro. Neste Centro, já obtivemos sucesso terapêutico com vítimas gravíssimas de acidentes aeronáuticos e automobilísticos, explosões de plataformas de petróleo e siderúrgicos.

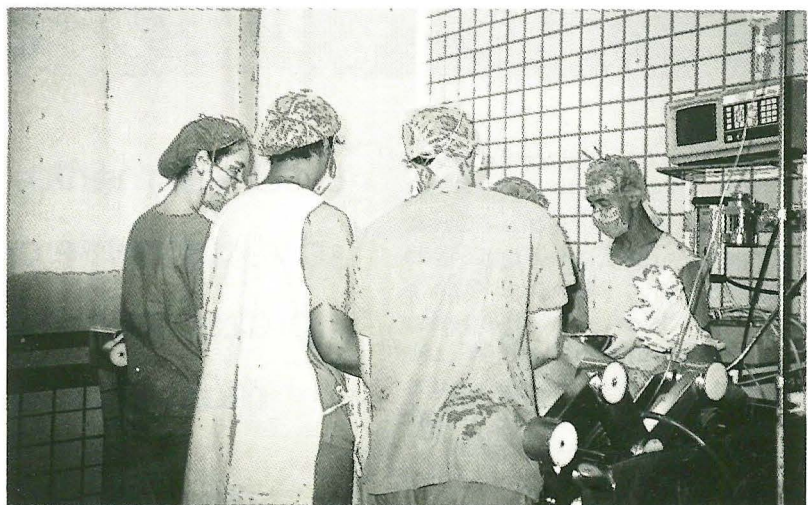
Da inauguração até os nossos dias, foram recebidos no CTQ mais de quatrocentos pacientes queimados provenientes da Aeronáutica, das Forças Armadas irmãs e de outros países, bem como de empresas de vários locais do

Brasil. Realizamos, também, rotineiramente reservas de leitos para missões de apoio à Presidência da República, manobras militares, testes e treinamentos em aeronaves, mediante simples contato telefônico entre a OM interessada e o CTQ. No decurso de 1994, tem havido estímulo redobrado ao aumento de nossas atividades pelo Brigadeiro Hamilton da Costa Cardoso, atual Diretor do HFAG.

Reconhecemos que a eficiência de nosso trabalho é resultante de uma estrutura propícia aos cuidados dos pacientes vítimas de queimaduras,

aliada aos conhecimentos técnicos de todos os membros da equipe, mas acreditamos que afeto e dedicação permanecem como elementos indispensáveis à sobrevivência e à recuperação de qualquer indivíduo.

** A autora é P Ten Med Aer, responsável pela rotina clínica do CTQ*



Equipe médica e de enfermagem empenhadas na tarefa de dar banho em um paciente.

Unlike

Uma assinatura definitiva para o marketing da sua empresa.

UNLIKE Sistemas de Marketing

(021) 266-7898



BÔNUS DE VIAGEM VASP. **NENHUM OUTRO FOI TÃO LONGE.**

Sempre em sintonia com os desejos dos passageiros, a Vasp foi a primeira companhia aérea a lançar no Brasil um programa de bonificação por viagem, o Bônus de Viagem Vasp. A cada 10 viagens de ida e volta, você ganha 4 mil quilômetros para viajar pela Vasp, muito mais do que qualquer companhia aérea proporciona. O programa ainda oferece bônus progressivos, chegando até a 44 mil quilômetros de viagem grátis. E é você mesmo quem controla os seus créditos, pois o Bônus de Viagem Vasp não tem complicações. Com a Vasp, você sempre sai ganhando. Ganha na qualidade dos serviços, ganha no atendimento, ganha no pionerismo e ganha quilometragem para viajar pelo mundo todo. Bônus de Viagem Vasp. Milhas e milhas na frente dos outros.

