

Revista aeronáutica

Janeiro/Fevereiro 1995

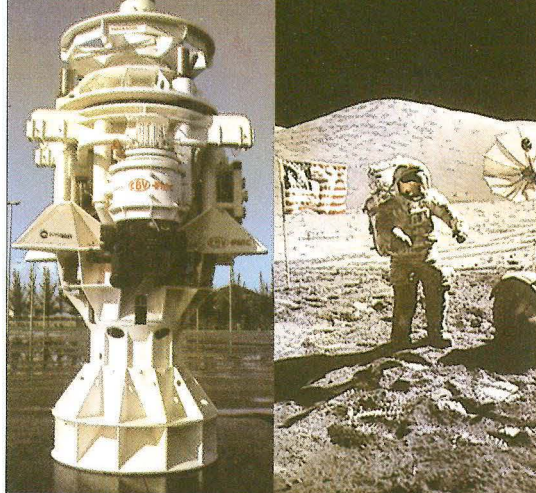
Número 202



Zeppelin

Último pouso:
1939

Pousar um módulo de produção de petróleo nas profundezas do mar exige tecnologias equivalentes às exigidas para pousar um módulo na Lua.



A tecnologia nasce da pesquisa.

A tecnologia brasileira da Petrobras alcançou e detém a liderança mundial na exploração de petróleo sob as águas do mar.

Não é acaso.

A tecnologia nasce da pesquisa e a Petrobras é a empresa que mais acredita e investe em pesquisa no Brasil.

E vai continuar acreditando. Quanto mais tecnologia tem um país, mais forte ele fica, mais forte ele cresce.

BR PETROBRAS

Um compromisso com o Brasil

“Se não há crise provocada pela imprensa, a imprensa entra em crise”

Itamar Franco

Próximo Alvo: Forças Armadas

Mais uma vez, chamamos a atenção das pessoas inteligentes, preparadas e detentoras de algum poder neste país, para o perigo que representa para as nações emergentes ou para aquelas que despontam como uma ameaça potencial às conhecidas como “grandes”, a convivência com uma Imprensa irresponsável e despoliciada.

Somos conhecidos como um povo de boa índole, emotivo e sentimental. Colocamos, devido a estas características de nossa personalidade, as nossas emoções acima da razão. Esta característica, que vem a ser um ponto de fraqueza, nos torna profundamente vulneráveis. E o que é pior, “eles” sabem disto e se aproveitam.

Atê hoje, a Imprensa, de forma geral, e os falsos intelectuais, de forma particular, tentaram — e conseguiram algum sucesso — desacreditar as Forças Armadas no campo político. Nas demais áreas, apesar dos esforços, não lograram vitórias significativas no confronto direto com a moral e a dignidade que envolvem estas Instituições seculares que têm suas sólidas bases fixadas sobre rígidas estacas de tradição histórica e exemplos dignos.

Uma das estratégias mais comuns, ao longo dos anos, tem sido a tentativa de minar a solidez das Forças Armadas em suas estruturas básicas. Com este fim, já está em avançado estado de desenvolvimento a campanha de “proletarização das Forças Armadas”. É preciso que fique bem claro nestas nossas palavras que “proletário” não é termo ofensivo que as “Forças Armadas” não são elites. O que queremos dizer é que, aos poucos, foram-se transformando alguns conceitos, cuja meta final é transformar um “idealista remunerado” em um “empregado pobre e mau pago”.

Atingida esta fase, outras virão, como: sindicalização dos militares, greves “legais” nas Forças Armadas, passeatas fardadas, “liberdade de expressão” — insubordinação pública — com cobertura da Imprensa (vide “Sargento pedindo esmola fardado” etc.). É interessante notar que tudo é focalizado com se fossem reivindicações de vantagens pessoais, salários e gratificações, sem nenhuma preocupação com a preservação da Instituição com o respeito merecido e a dignidade atingidos.

A partir deste momento, ficará claro, na mente dos brasileiros, qual o real objetivo de todo este trabalho: desmoralização e descrédito das Forças Armadas. Será, então, tarde demais...

E qual o objetivo destes maus brasileiros? E de todo esse jogo sujo e desleal?

Comandar, remota e legalmente, os destinos de nosso País, através da formulação e aprovação de leis, como por exemplo, as de proteção ao índio — demarcação de áreas estratégicas, nas fronteiras riquíssimas, em benefício de nações indígenas apátridas; enfraquecimento do nosso poder de reação armada às invasões de nossas fronteiras; intervenção direta em nossa soberania (ex.: Granada, Panamá, Cuba, Haiti etc.) e mais outras, inúmeras e incontáveis.

É bom lembrar que assim nasceu a antiga URSS.

Já somos o alvo, é só aguardar os disparos...

Recentemente, às Forças Armadas foi entregue a representação do banditismo no Rio de Janeiro e, conseqüentemente, a manutenção da segurança do cidadão. Interessante... ao invés de serem exigidas condições especiais de trabalho, para os militares, foram-lhes impostas condições restritivas de ação.

Entramos em uma guerra de brinquedo. Não se pode prender, não é permitido atirar e existem inúmeras restrições impostas pelos direitos humanos dos bandidos.

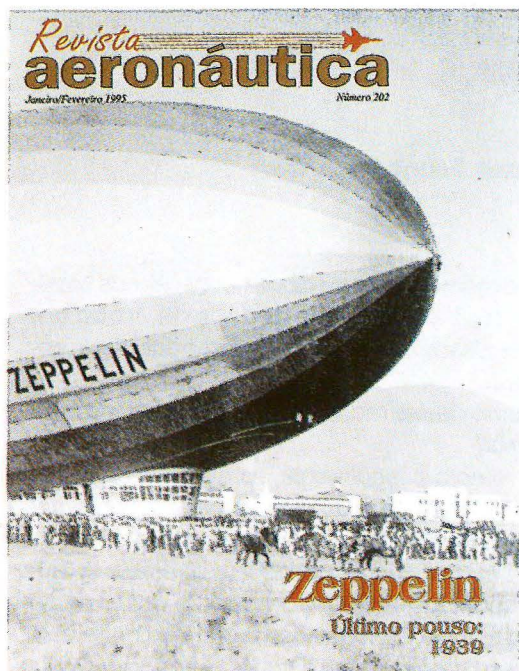
Incrível, mas verdadeiro.

Devemos esperar que os bandidos ajam da mesma forma? Lançaram um menino, com uma atiradeira e três pedras, em uma jaula infestada de leões famintos...

Por sua vez, a Imprensa, de que falamos, já está agindo.

Uma charge do general Câmara Senna, dentro de um forte, ensinando a defesa de sua família, foi a primeira tentativa de criar uma crise dentro dos quartéis. É como dizer: “eu estou seguro, vocês que se defendam”. Manchetes como “O Exército intimida Policiais Civis” é como lançar um desafio entre as forças em atuação. Dizer que o Ten Marcos foi assassinado por vingança de companheiros, também Oficiais do Exército; que o desvio de armas preocupa o Exército, por ter como agentes, Oficiais das Forças Armadas e inúmeras outras, deixam bem claro que o momento chegou.

É uma questão de tempo e velocidade. A de um projétil de fuzil é de 800 metros por segundo.



CAPA

"Numa límpida manhã de maio, os cariocas saíram mais cedo da cama e apreciaram aquela beleza flutuando nos céus do Rio de Janeiro, refletindo na sua carcaça os primeiros raios de sol."

crônica 14

Quem precisa de relógio digital?

Jorge Longuiño

saúde

Diabetes

19

homenagem

Nero Moura: Patrono da Aviação de Caça Brasileira

05

história da aviação

O Último Pouso: 1939... e ainda na memória de todos

Brig Everaldo Breves e Aloízio Quadros

7

cultura

11

O ensino superior como fator de integração Civil-Militar

Delano Teixeira Menezes

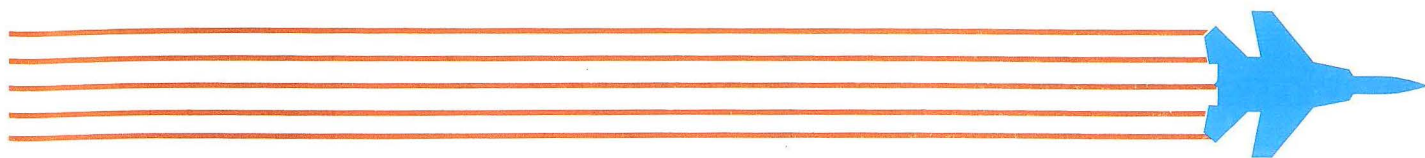
2ª guerra mundial

Aviões Brancos no Atlântico Sul (I)

Paulo J. Pinto

17





aventura

Um dia de treinamento com Rapel e McGuire

Dirce Silva Brízida

22

espionagem

Ultra-enigma

O mais bem guardado
segredo do Séc XX

Antonio G. Moreira Bento

24

atualidade

25

Guerra Urbana

Aldo Alvim

habitação

31

Casa própria:

duas questões fundamentais

Luiz Pedro Miranda da Costa

replicação

Acidentes de aviação

Ten Brig Med Dr. Edgard Tostes

38

opinião

Secretaria da Formação

Newton de Góes Orsini de Castro

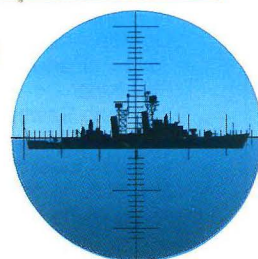
41

Submarinos em ação

O enigma vem à tona

Ivo Gastaldoni

28



economia

36

Resgate Justo de uma dívida nobre

Renato Paiva Lamounier

Seções

01 Página Um

33 Bate Papo

34 Fatos & Gente

43 Aviação

Nossa próxima Revista...

HELIRIO '95 - RJ

Fokker 75 anos

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 Longuiño

Aloísio Quadros

Marco A. M. Rocha

Araguaryno Cabreiro dos Reis

Revisão

Dirce Silva Brízida

Fotolito:

Gráfica:

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

Marcus Flávio - Produção

Roberto Amarante - Editor

(RG-MT/RJ 18256)

Design/Diagramação:

Gisela Martine

Montagem/Produção:

Deni Robson

Revisão:

Laura Figueira/Gisela Martine

*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



Em recente conversa com Oficiais de gerações mais novas, pude constatar que um grande número deles tem pouco conhecimento da importância dos Clubes Militares na História Política do Brasil. Desconhecem que inúmeras decisões político-militares assumidas pelos nossos governantes, corrigindo caminhos ou orientando decisões, foram delineadas nos salões de reunião destes Clubes, ou mesmo em reuniões informais de seus integrantes.

Porém, por trás de todos estes movimentos, como um suporte de identidade, pairava a imagem sólida e compacta da *Representatividade*. A totalidade dos nossos oficiais era associada aos Clubes Militares e isto fornecia um aval significativo para um trabalho reivindicatório eficaz.

Com o correr dos tempos, por motivos que não nos compete comentar no momento, houve um afastamento gradual e contínuo da oficialidade dos nossos Quadros Sociais, o que, de certa forma, reduziu a nossa representatividade e diluiu o nível das informações acerca de nossas atividades em favor da classe militar.

Felizmente, fruto de campanhas esclarecedoras, estamos verificando que, também, gradual e continuamente, os nossos companheiros estão retornando ao convívio do Clube.

Com vistas a sanar as deficiências resultantes da falta de informação, constatadas como decorrentes do vazio existente entre os nossos associados e as atividades representativas do Clube de Aeronáutica, estaremos freqüentemente comentando, nesta coluna, as agendas e alguns detalhes advindos das reuniões da Comissão Inter-Clubes Militares.

Em nossa primeira reunião do ano de 1995, dia 18 de janeiro, foram abordados, entre outros, assuntos referentes à Remuneração dos Militares, o novo projeto da LRM (Lei de Remuneração dos Militares), a Revisão Constitucional e o Ministério da Defesa.

As conversas e trocas de opinião ficaram em torno da repulsa geral causada pelas atitudes casuísticas dos Parlamentares e pela necessidade de se estabelecer, de forma definitiva, uma remuneração salarial digna e justa para os militares. Como forma prática, de efeito duradouro e definitivo, vislumbrou-se, como meta principal dos trabalhos a serem desenvolvidos, a desvinculação dos militares das demais categorias de servidores civis da União. É oportuno lembrar que estão em andamento dois trabalhos que, se devidamente acompanhados, dentro de uma ação política coordenada e bem orientada, poderão dar à pretensão, o destino buscado: a Reforma Constitucional e a nova LRM.

CLUBE DE AERONÁUTICA DIRETORIA

Presidente

Maj. Brig. R/R Octávio Monteiro de Araújo

1º Vice-Presidente

Maj. Brig. R/R Wilson Freitas do Valle

2º Vice-Presidente

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Departamentos:

Administrativo

Brig. Guilherme Sarmento Sperry

Patrimonial

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Ten Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Desportivo

Brig. Eng. R/R Edison Martins

Cultural

Cel. Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Finanças

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Beneficente-Cooperativo

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

Assessoramentos Especiais:

Secretaria Geral

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil

Assessoria Jurídica

Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda

Assessoria de Relações Públicas

Ten Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Superintendente da Sede Campestre

Brig. Eng. Edson Martins

Superintendente da Sede Social

Ten. Cel. R/R Caio Phidias Torres da Silva

Superintendente da Sede Lacustre

Ten. Av. Ref. Adelino Franklin L. Freitas

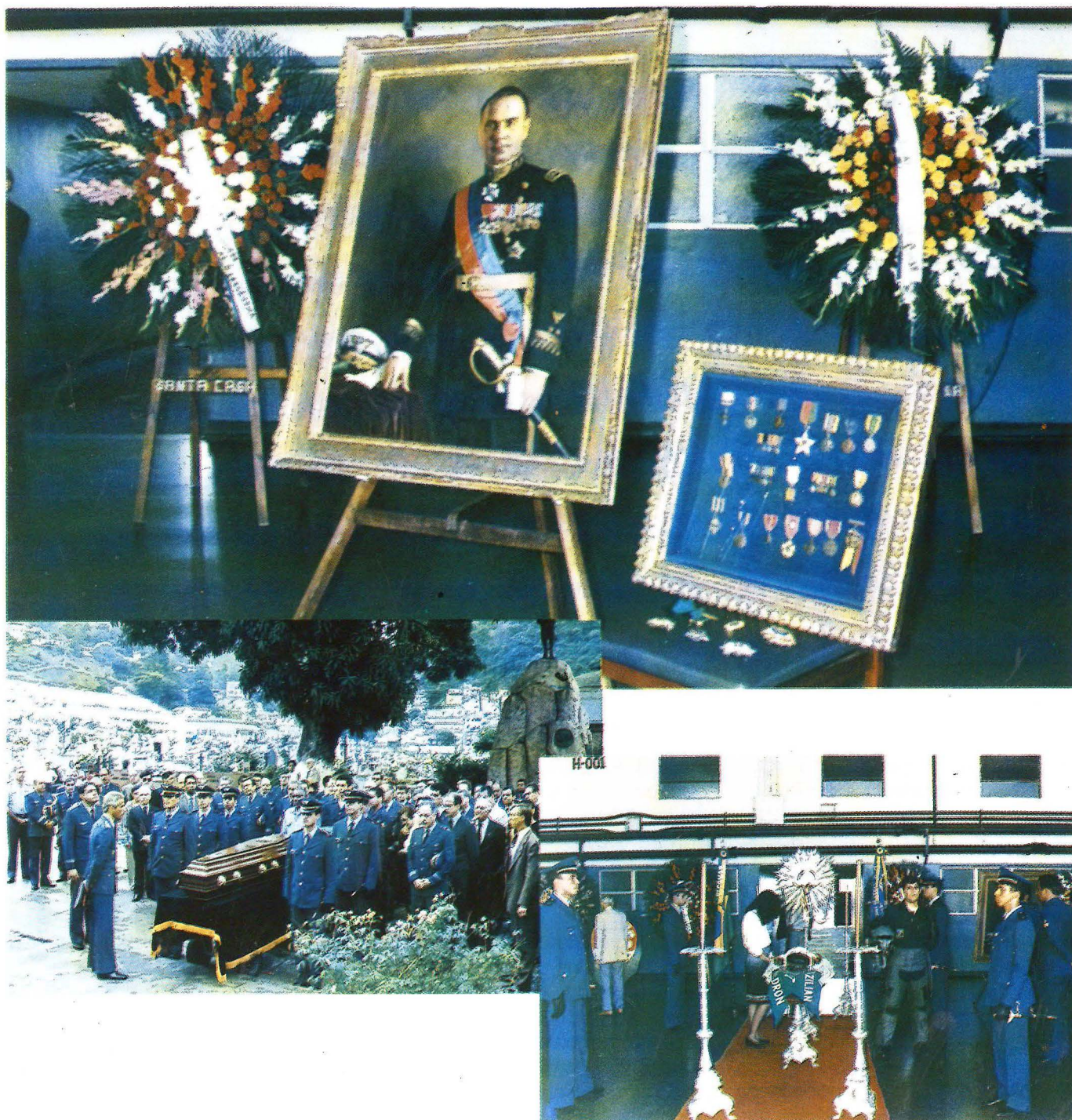
CHICAE

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Britto

COOPCAR

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

HOMENAGEM DA REVISTA DE AERONÁUTICA AO BRIGADEIRO NERO MOURA



O Brig-do-Ar Nero Moura, herói e primeiro Comandante do Primeiro Grupo de Aviação de Caça, Esquadrão da Força Aérea Brasileira que combateu durante a Segunda Guerra Mundial, nasceu em Cachoeira do Sul (RS), no dia 30 de janeiro de 1910. Seus primeiros estudos foram no Ginásio Rio Branco, em sua cidade natal, e no Colégio Militar de Porto Alegre. Em abril de 1927, ingressou na Escola Militar de Realengo, no Rio de Janeiro, RJ, tendo sido declarado Aspirante da Arma de Aviação em novembro de 1930. Nessa ocasião, conheceu Getúlio Vargas, chefe do recém-empossado Governo Provisório da revolução, que naquele ano derrubara Washington Luiz.

Em 1932, combateu a Revolução Constitucionalista de São Paulo, realizando 63 missões aéreas na frente do Vale do Paraíba, entre julho e setembro. Em 1934, foi escolhido pelo Comando de Aviação Militar para fazer um curso de aperfeiçoamento na École D'Application de l'Air, em Versalhes, França, onde permaneceu durante um ano. De volta ao Brasil, participou da repressão à Revolta Comunista de 1935, bombardeando as instalações do 3º Regimento de Infantaria, na Praia Vermelha, ocupado pelos rebeldes.

Em 1938, Nero Moura foi designado piloto do Presidente Getúlio Vargas, recebendo treinamento específico no avião presidencial Lockheed 12. Nos anos seguintes, além dessa função, foi instrutor-chefe da Escola de Aviação Militar e, junto com outros oficiais do Exército e da Marinha, participou das discussões que antecederam a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, em janeiro de 1941.

Neste mesmo ano de 41, ainda como piloto de Vargas, foi nomeado Oficial-de-Gabinete do Ministro da Aeronáutica e Chefe da Seção de Aviação de Comando, Unidade que

BRIGADEIRO NERO MOURA

*RS 30 Jan. 1910
+RJ 17 Dez. 1994

daria origem ao Grupo de Transportes Especial (GTE), ainda hoje responsável pelo transporte das mais importantes autoridades nacionais.

Em dezembro de 1943, foi escolhido para comandar o recém-criado Primeiro Grupo de Aviação de Caça, que ficaria famoso como o "Senta a Pua", Unidade que lutou na Itália durante a Segunda Guerra Mundial. Após realizar 69 missões de combate contra o inimigo, tornou-se um verdadeiro herói por seu exemplo, bravura e capacidade de comando, qualidades que o transformaram em Patrono da Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira.

Ao regressar da Itália, foi designado para comandar o 1º Regimento de Aviação, sediado em Santa Cruz-RJ e um dos mais importantes do país àquela época. Com o golpe de outubro de 1945, que pôs fim ao Estado Novo, Nero Moura declarou sua lealdade ao presidente deposto e abandonou a vida militar,

passando para a reserva em novembro daquele ano.

Com a eleição de Vargas para a Presidência da República, em 1950, Nero Moura foi chamado a ocupar a Pasta da Aeronáutica, tendo sido empossado em 31 de janeiro de 1951. Em agosto daquele mesmo ano, foi promovido "ex-officio" ao posto de Brigadeiro, com base em uma lei que permitia uma segunda promoção na reserva aos oficiais que haviam participado da repressão à Revolta Comunista de 1935.

A crise militar ocorrida no governo Vargas por causa do atentado contra o jornalista Carlos Lacerda, em que foi morto o Major da Aeronáutica Rubem Vaz, levou-o a pedir demissão, deixando o cargo no dia 16 de agosto de 1954.

Hoje, possui 12 condecorações nacionais e 18 estrangeiras. Em 1993, foi condecorado, juntamente com todos os ex-combatentes do Primeiro Grupo de Caça, com a "Presidential Unit Citation", a mais alta condecoração militar dos Estados Unidos da América, em reconhecimento pelos feitos heróicos nos céus da Itália durante a Segunda Guerra Mundial, quando combateu ao lado de unidades aéreas americanas.

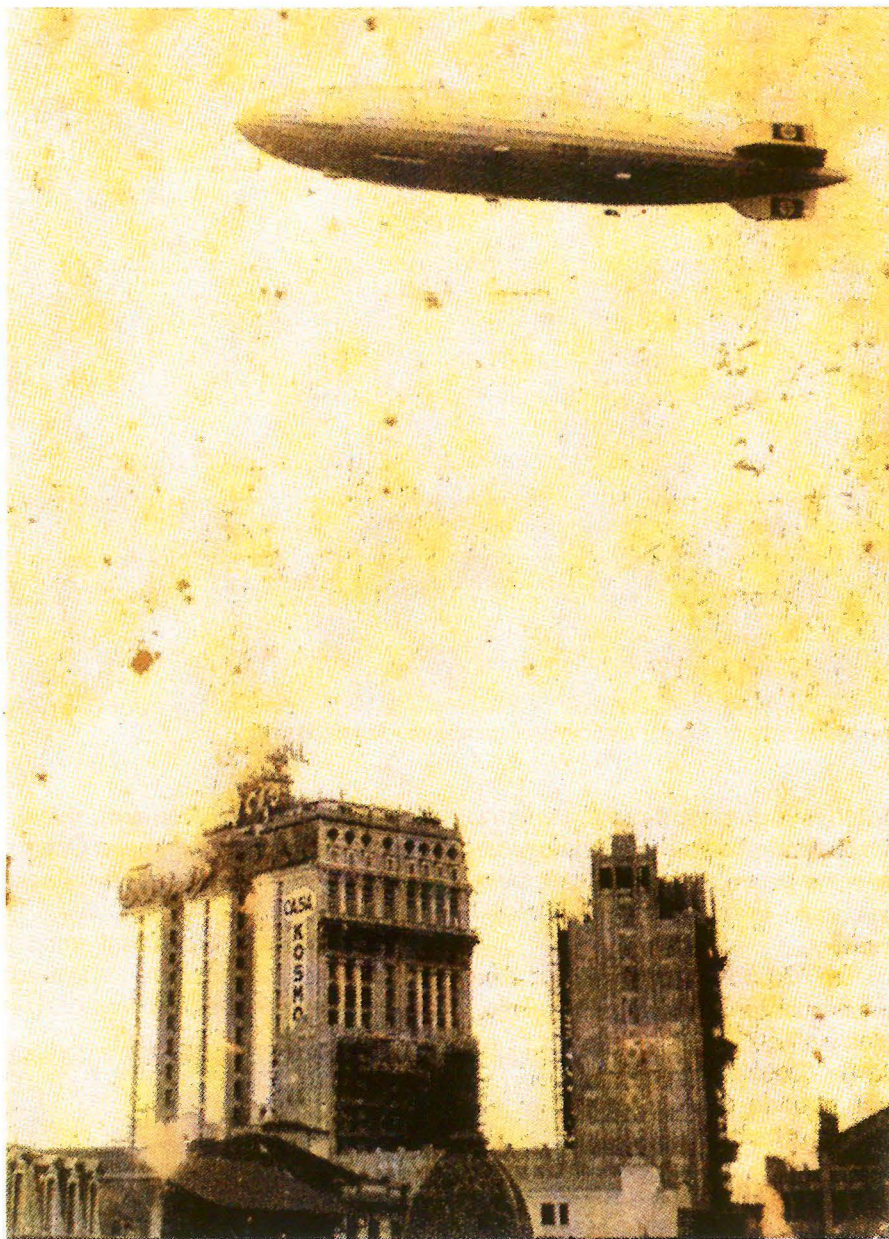
O ex-Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Nero Moura, faleceu às 7h15min do dia 17 de dezembro de 1994 no Hospital da Força Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro.

É o piloto brasileiro com o maior número de missões de combate:

- 63 no Vale do Paraíba e
- 69 na Itália durante a Segunda Guerra Mundial.

É finalmente considerado o "PATRONO DA AVIAÇÃO DE CAÇA BRASILEIRA"

Ao Brigadeiro Nero Moura, as homenagens póstumas da Revista de Aeronáutica.



Hindenburg D-LZ129 sobrevoando São Paulo, em 1936.

O Último Pouso: 1939 ... e Ainda na Memória de Todos

Brig. Everaldo Breves e Aloizio Quadros

O Conde Ferdinand von Zeppelin (1836), velho pesquisador do balão e de sua dirigibilidade, contribuiu de forma decisiva, com seu trabalho e sua fortuna, para a concretização da navegação aérea com aparelhos mais-leves-que-o-ar. Sua presença foi tão marcante e fecunda que os balões dirigíveis para transporte de passageiros e carga, com forma alongada de charuto, tornaram-se conhecidos no mundo ocidental pelo seu próprio nome: os "zeppelins".

Em 1896, já reformado, ostentando as divisas de General, fundou uma sociedade (um milhão de marcos) cujo propósito era "construir balões com finalidades científicas e patrióticas". Ele mesmo integralizou a metade do capital, como resultado de longas palestras com o Imperador Guilherme II e com o Rei de Württemberg, conseguiu a participação financeira de ambos. Apoiado num razoável esquema de divulgação dos seus planos, vendeu o remanescente das ações ao público alemão.

O lugar escolhido para a construção dos balões foi Mazel, perto de Friedrichshafen, às margens do lago Constança (sul da Alemanha). O primeiro aparelho ficou pronto no ano de 1900. Foi construído com tecido embebido em alumínio, media 126 metros de comprimento e pesava dez toneladas. Tinha estrutura de forma cilíndrica, facetada, como um longo prisma. No seu bojo, 17 balonetes acumulavam 11.300 metros cúbicos de hidrogênio e, no seu exterior, havia apenas dois leves motores de 16HP cada, que pareciam suficientes para garantir a dirigibilidade do balão. À ré do cilindro, um imponente leme vertical encerrava o visual do aparelho. As duas barquinhas para acolher os tripulantes desempenhavam, também, o papel de flutuadores.

A oficina onde fora construído era, ao mesmo tempo, o seu hangar, edificado sobre pilotis dentro do lago Constança.

O voo experimental do aparelho ocorreu em julho de 1900 e terminou com um pequeno acidente, ainda sobre o lago, regressando o balão à base, rebocado por lanchas, sob as vistas de



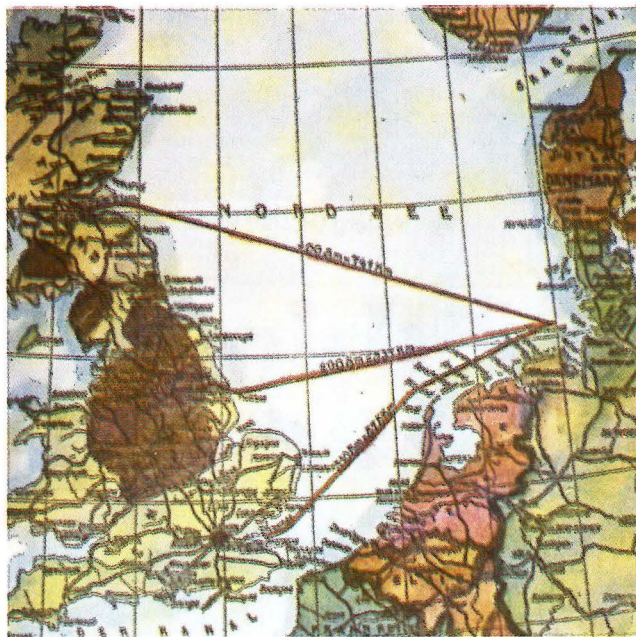
1930. Graf Zeppelin sobrevoando o Pão de Açúcar na Baía da Guanabara - Rio de Janeiro.

mais de 20 mil pessoas maravilhadas com aquele gigante prateado voador. prontamente reparado, fez novas tentativas de vôo, mas sem resultados satisfatórios, apresentando constantes defeitos que impediam o cumprimento do programa, até que a sequência dos acidentes levou a sociedade à insolvência. Mas, o Conde ainda inspirava a confiança do Kaiser Guilherme II e, menos de cinco anos depois, financeiramente apoiado pelo Imperador, iniciou a construção de um novo balão, que respondeu bem aos exigentes testes iniciais. Os esforços de todos foram recompensados quando o aparelho fez um vôo de duas horas, com onze pessoas a bordo, sobrevoando mais de 110 quilômetros de extensão, com satisfatório controle direcional. O Governo alemão se interessou, então, pelo projeto e subvencionou o empreendimento (1906), passando a estudar a aplicação militar dos aparelhos. Vários balões foram construídos, inclusive um modelo para passageiros encomendado pela recém-fundada empresa DELAG. Este balão portava 20 mil m³ de gás e estava equipado com três potentes motores

de 140 HP, o que lhe proporcionou firme dirigibilidade, conforme princípio estabelecido pouco antes, em Paris, pelo aeronauta brasileiro Alberto Santos-Dumont.

Em 1910, o próprio Conde Zeppelin, sempre confiante no empreendimento, pilotou o "LZ-7", batizado de "Deutschland", inaugurando a linha Friedrichshafen-Dusseldorf (300 milhas), em que foram transportados vinte passageiros, ao preço de 100 marcos, numa confortável viagem panorâmica de nove horas. Com o sucesso obtido, os pedidos ao fabricante sucederam-se. Ainda em 1910, surgiu o "Schwaben" (LZ-10), depois o "Viktoria Luise" (LZ-11), o "Hansa" (LZ-13) e o "Sachsen" (LZ-17). Entretanto, o relacionamento entre os países

da Europa Central se deteriorou, dando início pouco depois à Primeira Guerra Mundial. Os alemães lançaram mão do seu grande trunfo — os "zeppelins" —, utilizando-os em rudimentares bombardeios sobre os inimigos. Essas máquinas aéreas, privilegiadas pela capacidade



Mapa alemão mostrando as três rotas principais do Zeppelin para a Inglaterra, entre 1914 e 1917.

de atingir 6 mil metros de altura, lá se mantiveram fora do alcance da incipiente aviação de caça e da artilharia antiaérea, ainda muito primária. Alguns dirigíveis, entretanto, destruíram-se, vítimas das tempestades, e uns poucos foram alvos da artilharia quando, a baixa altura, procediam missões de reconhecimento ou lançamento de bombas. Além disso, durante as operações de enchimento de gás ou nas lentas manobras de atracação, tornavam-se alvos fáceis para os aviões inimigos. Por sua vez, os aviões de caça subtraíram dos "zeppelins" o seu principal elemento de defesa, conjuntura negativa esta que conduziu o Alto Comando alemão a lançar os dirigíveis nas monótonas e intermináveis patrulhas marítimas. No pós-guerra, já falecido (1917) o Conde von Zeppelin, alguns aparelhos foram transferidos aos aliados, a título de indenização de guerra. Mas, decorridos alguns anos, os alemães voltaram a fabricar dirigíveis que viriam a deslumbrar o mundo com suas imprevistas aventuras, durante cerca de dez anos consecutivos. O "Graf Zeppelin" LZ 127 (1918), cuja imagem foi conhecida mundialmente, custou 2 milhões de marcos, sendo a metade da soma obtida por subscrição popular. Sob o comando do Dr. Hugo Eckener, atravessou o Atlântico Norte e pousou com rigorosa precisão em Nova York. Um sucesso para a época. E, logo no ano seguinte (1949), deu uma cronometrada volta ao mundo, no sentido contrário ao do sol, sobrevoando o hemisfério norte, ainda aquela vez, comandado pelo competente Dr. Eckener. Foi premeditada uma rota espetacular: deslocar-se da sua base até Lakehurst e, dali, iniciar o périplo via Friedrichshafen, aproando para o norte, e sobrevoar a Sibéria em demanda da capital japonesa; de Tóquio, sobrevoar o Oceano Pacífico rumo a Los Angeles, iniciando um "coast-to-coast" até a etapa final, Nova York. Durante vinte dias e quatro horas, precisamente, o mundo acompanhou pelo rádio o deslocamento firme de uma equipe decidida, que exibiu uma coordenação perfeita entre os serviços do ar e o apoio nas escalas,

no mínimo invejáveis. Esse dirigível era apenas o campo experimental para o futuro orgulho nacional alemão: a fabricação de outra aeronave maior e mais perfeita que, cerca de quatro anos depois, viria a ser concretizada com o nome de "Hindenburg".

Em 1930, um "zeppelin" cruzou pela primeira vez a linha do Equador. Era o "Graf Zeppelin" que, após escalar em Sevilha, atravessou o Atlântico Sul, vindo pousar no legendário Campo dos Afonsos, onde militares da antiga Aviação Militar colaboravam com o serviço de atracação (guindagem dos cabos). Numa límpida manhã de maio, os cariocas saíram mais cedo da cama e apreciaram aquela beleza flutuando nos céus do Rio de Janeiro, refletindo na sua carcaça os primeiros raios de sol. A partir de agosto do ano seguinte, passaram a se firmar os vôos comerciais regulares sobre o Atlântico, com serviço de passageiros, carga e correio. Os aparelhos inspiravam extrema confiança, tanto que o chefe do governo brasileiro, à época Getúlio Vargas, viajou do Nordeste à capital (Rio de Janeiro) a bordo do LZ-127 "Graf Zeppelin". Com relação a esta viagem, o Presidente do Brasil enviou a seguinte mensagem ao Presi-

dente Von Hindenburg: *"Ao chegar hoje no Rio de Janeiro, após um percurso de 24 horas no "Graf Zeppelin", tive durante a viagem tal impressão de conforto e segurança que me congratulo com Vossa Excelência por esta forma normal de transporte aéreo que o gênio alemão revelou ao mundo".*

Em resposta, recebeu o seguinte telegrama: *"Agradeço sinceramente as felicitações transmitidas por Vossa Excelência. Aprecio grandemente esta comunicação direta entre os nossos países que, espero, contribuirá para desenvolver ainda mais os laços de amizade que ligam a Alemanha ao Brasil".*

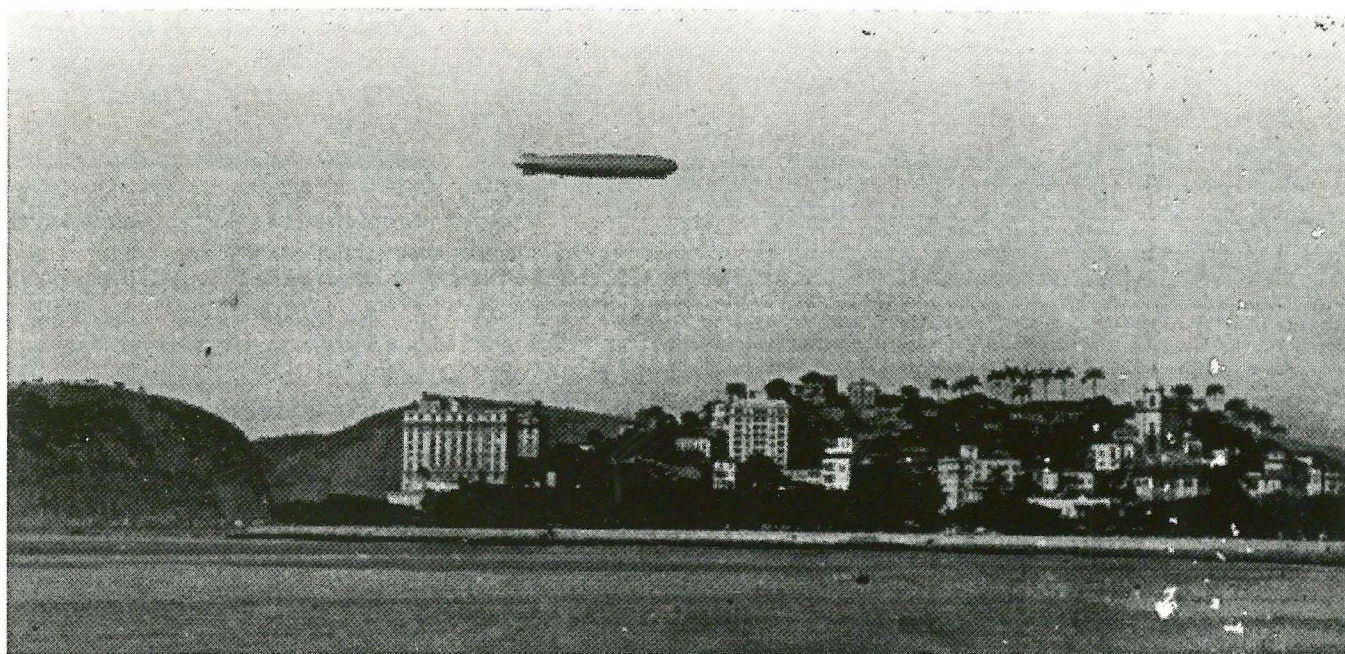
Cerca de um ano após, o robusto dirigível empreendeu uma audaciosa viagem à calota polar, pousando sobre o Oceano Glacial Ártico, testando o comportamento dos motores e do instrumental de bordo sob temperatura baixíssima.

O "Graf Zeppelin", durante os nove anos em que esteve em atividade, realizou 650 viagens e 144 travessias do Atlântico.

Percorreu mais de um milhão de milhas, transportando cerca de 18.000 passageiros.



O Graf Zeppelin sobrevoando o bairro imperial de São Cristóvão, em 1930



1930. Graf Zeppelin sobrevoando o Morro da Viúva, entre Flamengo e Botafogo - Rio de Janeiro.

Nunca sofreu acidente algum com gravidade tal que pudesse colocar em perigo a vida dos passageiros ou da tripulação. Por essas razões, foi considerado o melhor e o mais popular dirigível rígido construído pelos alemães.

Alguns oficiais da antiga Aviação Militar brasileira viajaram, na rota Rio-Frankfurt, neste notável dirigível: Ten.-Cel.-Av. Eduardo Gomes, Maj.-Av. Ignácio de Loyola Daher, Cap.-Av. Armando Perdigão e os Ten.-Av. Rui e Ary Presser Bello.

O hoje Ten-Brig. Ary Presser Bello, já reformado, é o único remanescente daqueles que tiveram a oportunidade de viajar no "Graf Zeppelin" e muitos dos registros desta reportagem vêm de suas memórias. Um dos fatos interessantes que ele nos relata está ligado ao sistema de captação de água, não só para efeito de lastreamento como, também, para suprir as necessidades de bordo. Quando necessário, o piloto buscava nuvens com precipitação de chuvas, sendo a água canalizada através de ranhuras existentes na fuselagem para os reservatórios internos.

Em 1932, a ligação comercial aérea com a América do Norte tornou-se frequente e o mundo percebeu que cruzar

os oceanos regularmente objetivava o adestramento do pessoal e o aperfeiçoamento do equipamento, muito mais do que apurava lucros financeiros. A esse tempo, outras nações européias tentavam ligações aéreas com as Américas, utilizando aviões cujos resultados não eram muito animadores. Os aviões tinham a seu favor o fator velocidade, mas perdiam longe no que se referia a volume de passageiros, carga e segurança. Até superar estes pontos negativos, os "zeppelins" atraíam para si a atenção mundial.

Enquanto esta luta surda se desenrolava, cheia de interesses comerciais e apreensões militares, o colosso "Hindenburg" tomava forma, desde 1936. Com alta tecnologia, luxo, conforto e dimensões inimagináveis, o requintado transatlântico do ar preparava-se para rodar pelo mundo moderno. No Rio de Janeiro, dispunha do descomunal hangar construído no Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, em Santa Cruz (hoje, sede do 1º Grupo de Caça), cujo comprimento era da ordem de 274 metros e a altura de 58 metros, sendo dotado de portas corrediças, pesando várias toneladas muito bem contrabalançadas, o que permitia a

abertura e o fechamento do hangar com um mínimo de esforço. Ao seu lado, foi instalado um globo de aço para armazenamento do gás para o dirigível. Ali, pernoitava o "Hindenburg". O dirigível exibiu-se nos quatro cantos, sempre acolhido com grande admiração e exaltado por uma imprensa generosa em elogios. Em maio de 1937, completou mais uma travessia do Atlântico Norte, como sempre irrepreensível. Contudo, no momento da atracação em Lakehurst, New Jersey, foi consumido por violenta explosão de origem desconhecida, em 37 segundos, sacrificando 36 pessoas. O fogo, alimentado por grande quantidade de hidrogênio, reduziu o orgulho alemão a cinzas. Acidente? Sabotagem anti-nazista? Agora, não faz diferença. A catástrofe encerrou de maneira brutal o ciclo de ouro dos dirigíveis, iniciado em 1928. Os demais "zeppelins" circularam ainda um pouco mais, porém, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, desapareceram do panorama. Deles, só ficou a memória.

**Os autores são Brigadeiro-do-Ar R/R e Pára-Quedista, respectivamente.*

Ainda que os militares ao longo da história do Brasil tenham estado vinculados à sociedade através de diversas instâncias, objetivamente existem determinados âmbitos nos quais a relação entre os militares e os civis, particularmente durante este século, foram progressivamente sendo degradadas em prejuízo dos dois segmentos e, infelizmente, em prejuízo das causas mais nobres da Nação.

O desconhecimento recíproco entre civis e militares não tem sido bom para o país, firmando uma de suas causas na escassa interação de ambos nos processos educativos, em que pese a enorme participação na sociedade dos Colégios Militares e Escolas Preparatórias na educação média. Nos colégios ou escolas civis, ao longo do país, a situação não é diferente, porquanto tem sido tradicional a presença de militares em palestras e aulas aos alunos de ensi-

no primário e médio, constituindo-se esta ação em um inestimável instrumento para cooperar na formação dos valores pátrios de nossa juventude. Entretanto, os níveis mais altos de formação acadêmica, onde a interação é mais produtiva para a nação, têm mostrado um cenário curioso aonde convivem uma certa indiferença por parte dos civis em relação aos temas relativos à Defesa Nacional e uma situação em que os próprios militares — por esta omissão dos civis — monopolizam o interesse pelos temas da defesa, sem se preocuparem em superar esta falência de integração.

O currículo dos centros de estudos civis até o final dos 80, mais claramente das Universidades, é fiel espelho da indiferença de grande parte da sociedade em relação a temas de defesa e denotam um escasso interesse por se estudar aqueles aspectos

do saber que se vinculam às ciências ou artes militares. Por outro lado, os próprios militares foram se afastando dos centros acadêmicos, por diversas razões, agravadas pelo fato de que a crescente precariedade econômica têm-lhes impedido de estudar nas Universidades. Esta crescente fenda que separa os civis dos militares, gerada por incompreensão mútua, nunca foi benéfica para o país no passado e será extremamente danosa se persistir no novo cenário que se configura para o século XXI.

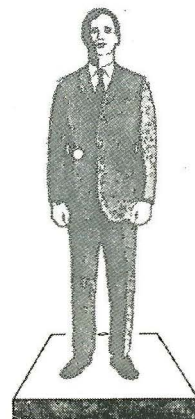
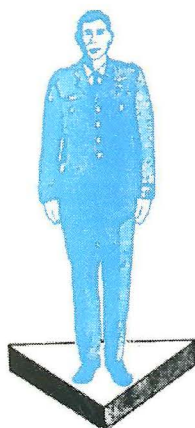
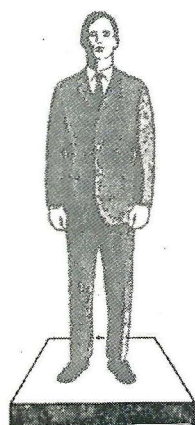
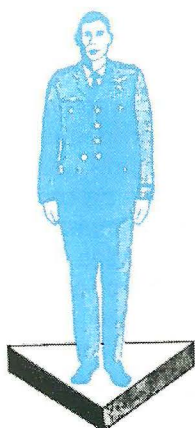
Não teria sido possível evitar ou amenizar alguns conflitos neste país se os civis e militares se conhecessem melhor?

Não se poderia ter feito mais em benefício do desenvolvimento do país se os civis houvessem conhecido melhor as capacidades e potencialidades dos militares que podem ser usadas a serviço do país?

O Ensino Superior como Fator de Integração Civil-Militar



Delano Teixeira Menezes*



As nossas Forças Armadas não poderiam estar em melhor situação se os futuros dirigentes do país tivessem tido a possibilidade de conhecer a realidade estratégica, geopolítica do país e as condicionantes e características das Forças Armadas?

Estas são algumas perguntas que sugerem mais que uma reflexão sobre o passado, um desafio para o futuro.

Diante dessa situação, as Forças Armadas podem contribuir, mediante diversas iniciativas, de maneira eficiente e que permita entregar, através da Educação, instâncias de conhecimento concreto que possibilitem sanar o desconhecimento recíproco entre civis e militares para que, desta maneira, derivem-se ações concretas que sanem as deficiências do passado.

Uma das primeiras iniciativas será propor um corpo de leis que determine o caráter de entidade de Educação Superior aos diferentes centros de estudos das Forças Armadas, entre os quais, obrigatoriamente, deverão ser incluídos a Escola de Comando e Estado-Maior e, principalmente, a Escola Superior de Guerra. Além disso, a legislação deverá deixar claro que estas Escolas, além de contarem com as atribuições de entregar os títulos profissionais correspondentes, possam entregar, também, os graus acadêmicos de licenciado, mestre e doutor em Ciências Militares. Estes títulos profissionais e graus acadêmicos, naturalmente, deverão ter valor equivalente, para todos os efeitos legais, aos de similares características que outorgam as outras instituições de Educação reconhecidas pelo Estado.

É evidente que os citados estabelecimentos de ensino terão que passar por um trabalho de modificações de suas estruturas educacionais, criando Departamentos de Pesquisa, de Pós-graduação e de Extensão, para poderem assim sistematizar as atividades que se derivarão dessa nova estrutura e incorporar pessoas e meios para desenvolverem estas novas funções.

Um segundo passo será determinar o alcance que estas disposições

legais devam ter, definindo a quem serão dirigidos os programas de ensino e que fins deverão cumprir, mantendo claro que os ditos cursos não deverão afetar a formação dos oficiais de Estado-Maior. Assim, mediante a reestruturação dos programas de ensino, as Escolas de Estado-Maior estariam aptas a outorgar o grau acadêmico de licenciatura em Ciências Militares.

Quanto à obtenção do grau de mestre em Ciências Militares, deverão ser determinadas duas linhas ou características dos cursos que se realizam na Escola Superior de Guerra: os que terão caráter científico, que envolverão profissionais civis e militares na qualidade de alunos e os de caráter profissional, somente para fardados, para aperfeiçoá-los no mais alto nível de política e estratégia militar com a finalidade de servir aos interesses das instituições. Com isso, os cursos de política e estratégia ministrados por cada Força Armada poderão ser concentrados em um só, que será realizado na Escola Superior de Guerra. A visão de estado e a magnitude dos pensamentos políticos e estratégicos que devem ter os generais das três Forças poderão ser homogenizadas sob os Objetivos Nacionais e não somente sob os de cada Força. Um general de alto nível, enquanto detém um grande conhecimento de sua Força, não pode deixar de ter a larga visão de um estadista. Deve ter a capacidade não só de usar uma fração de sua arma, mas toda ela em proveito de uma estratégia militar conjunta que seja afínente aos interesses do estado. A menor fração de força que o general mais novo pode comandar nunca operará só, o emprego de meios de outras forças sempre será necessário. Portanto, o mais alto curso de política e estratégia para oficiais das três Forças que postulam o generalato deverá ser único.

O terceiro passo deverá ser o de determinar as exigências e os requisitos dos programas para a obtenção das graduações acadêmicas, mantendo a tradicional excelência dos

centros de ensino militar e adaptando-os a exigências acadêmicas das entidades civis importantes que realizem programas de Pós-graduação, particularmente nas áreas de Ciências Políticas e de Estudos Internacionais. Por outro lado, os institutos militares poderão conveniar-se com Universidades civis para elaboração de programa de mestre em Ciências Militares com menção em "Preparação, Avaliação e Gestão de Projetos de Defesa", de caráter científico, para profissionais civis, militares e especialmente diplomatas.

Mas, enfim, para que servirão estes programas nas relações civis-militares?

Além de servirem aos interesses de aperfeiçoamento da formação profissional do militar e do diplomata, existirá outro benefício não menos importante que será a presença e o intercâmbio de qualificados acadêmicos civis nas salas de aulas militares e, como produto dessa interação, as próprias entidades civis solicitarão a presença de professores militares em seus centros de estudos.

Assim, em diversas universidades e centros de estudos, a ótica dos militares sobre a Defesa Nacional, a Estratégia, o Conflito, a Sociologia, a História Militar e outras disciplinas cooperarão com a formação integral de seus alunos, entregando a estes futuros profissionais e dirigentes de distintas índoles aquela perspectiva da defesa que lhes falta e uma perspectiva cultural dos militares que os próprios acadêmicos civis passarão a considerar.

Levando em conta a ideologia liberal da sociedade brasileira, que repele instintivamente qualquer consideração militar, o convencimento, pela razão, dos assuntos de defesa nacional será mais aceito se visto de um ângulo científico e com a relevância política que merece. Mesmo que não sejam alcançados altos índices de aceitação desses assuntos entre os civis e que os militares devam continuar quase com o monopólio da questão, se pelo menos as idéias e os pleitos dos militares passarem a ser considerados

e não somente escutados, já será um grande progresso.

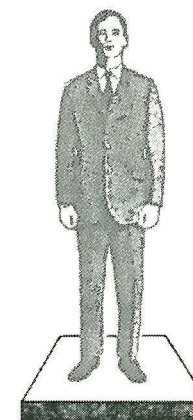
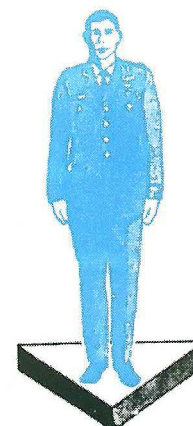
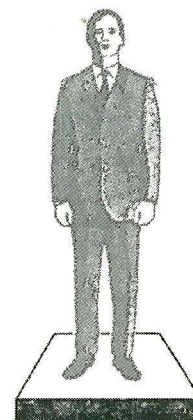
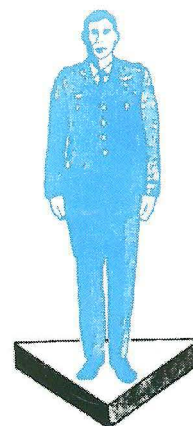
As decisões sobre os temas relativos à defesa nacional, queiramos ou não, hoje e no futuro, estarão cada vez mais radicadas em novas esferas de decisão diferentes das tradicionais, das quais certamente participarão novos atores. Isto demanda um melhor conhecimento dos temas de defesa, o que deve ser o objetivo das Forças Armadas e também o que requer o país para enfrentar o século XXI com a dimensão que a sua estatura geopolítica e maturidade exigem.

Num cenário em que o conhecimento adquire, a cada dia, maior importância, iniciativas como esta significam construir, sobre bases sólidas para o futuro; é um passo transcendente até a modernidade, que se inscreve no contexto geral do processo de conhecimento das questões de defesa do Brasil e que contribuirá, de maneira significativa, para superar os problemas que caracterizaram as relações entre civis e militares no passado.

Se a sociedade brasileira — particularmente os intelectuais — conhecer a problemática estratégica nacional, as características das Forças Armadas e seu potencial a serviço do país; se reconhecer por detrás de supostas bandeiras ou posicionar adequadamente o componente histórico das Forças Armadas e a motivação que justifica as decisões que os militares adotam para enfrentar determinadas situações, o resultado será bom para o país e permitirá que estas questões no Brasil passem dos discursos aos fatos, das salas de aulas às ações concretas.

A Defesa Nacional e os temas relativos a ela são muito sérios para que sigam postergados a um segundo plano. Uma análise com visão de longo prazo a respeito de seus temas transcendentais, com toda a sociedade tomando parte naquilo que lhe corresponde, é uma atitude adequada para a aproximação dos civis e militares, em proveito do país.

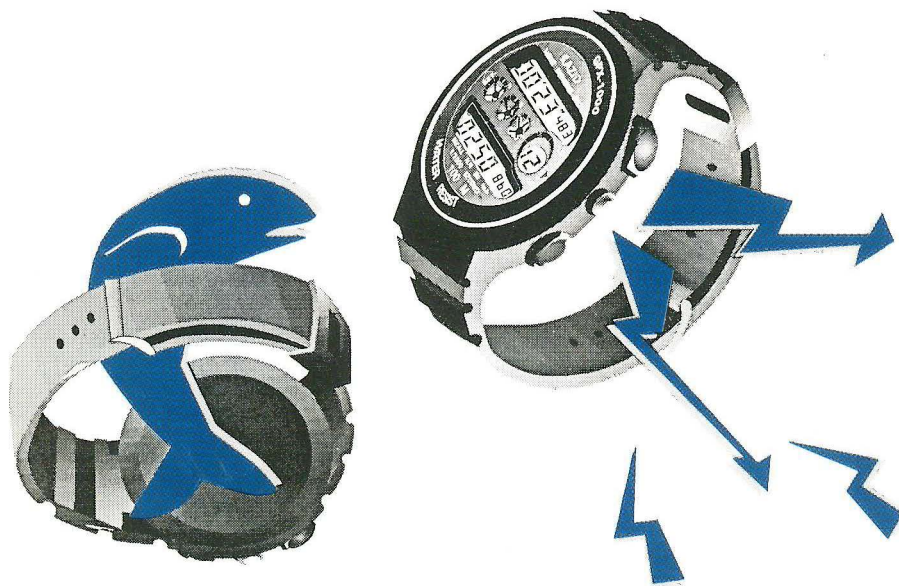
O autor é Coronel-Aviador.





QUEM PRECISA DE RELÓGIO DIGITAL?

Jorge Longuinho*



**OU, ONDE ESTÃO OS
FAMOSOS OVOS DE
COLOMBO??**

Quando Santos-Dumont subiu em seus primeiros balões, ele sentiu a necessidade de ter suas mãos livres para mover cabos e cordas de comando, conseguindo assim a melhor dirigibilidade, se é que era possível obtê-la naquelas condições tão incipientes. Além disso, era um descompasso quando ele tinha que soltar uma das tantas cordas para ver, em seu relógio de algibeira, o tempo que faltava para o regresso ao solo, em função de ventos ou luminosidade. Daí veio a idéia do relógio de pulso e tudo se resolveu; o grande piloto já podia ver horas sem prejudicar a pilotagem.

A engenharia de cabine dos aviões, matéria tão desenvolvida, veio trazer grandes vantagens para os pilotos e evitar muitos acidentes, mas não sabemos ao certo se os inventores dos tais "HUD" ou dos painéis são pilotos ou pesquisam junto a eles se o novo visual dos instrumentos é o mais adequado à pilotagem.

O tempo disponível para uma ação acertada em um momento de emergência é de crucial importância, pois pode determinar a sobrevivência da tripulação. Instrumentos e comandos inadequados foram muito estudados nos acidentes aeronáuticos, porque pilotos não perceberam as luzes de atenção, buzinas e até mesmo o formato dos punhos, para serem distinguidos pelo tato, por causa de sua inadequabilidade às percepções humanas para determinadas informações. Os velhos pilotos se lembram dos tempos em que recolhiam o trem de pouso na pista, em vez do flap, simplesmente porque os comandos eram idênticos ao tato e colocados lado a lado nos consoles.

E o que tem a ver esta história com os relógios?

É para dizer que, por mais estranho que possa parecer, não medimos o tempo com os nossos relógios analógicos!!! Medimos ângulos e, principalmente, espaço, o que quer dizer que um relógio mede distância e não horas. Em muitos casos, os relógios comuns são inadequados para nossas necessidades assim como os instrumentos em nossos painéis de aviões ou mesmo carros.

Quando um conferencista olha para a parede ao fundo do auditório, onde existe um relógio analógico, ele quer ver o espaço que falta para acabar sua conferência. Ele não precisa ver os minutos que faltam, porque o cérebro mede muito mais depressa o espaço, (no caso medido em graus), do que a conta de subtrair entre a "hora cheia" (hora do término da palestra) e a hora

observada. Esse tempo não é nada em termos absolutos, mas o conforto é muito maior para quem precisa da informação sem ter que fazer contas.

Quando queremos apenas ver a hora, o relógio digital cumpre a sua finalidade. Porém, se esta consulta for motivada pela preocupação com a hora de um compromisso, conhecida e pré-determinada, existirá a necessidade de um confronto mental entre a leitura da hora atual e a hora do compromisso. Neste caso, será muito mais rápido e preciso para o cérebro ver o espaço disponível e não números registrados.

Será que os engenheiros fazem testes de percepção por tempo de reação com pilotos e motoristas?

Poderíamos dar uma série de exemplos de instrumentos dos aviões e mesmo automóveis, onde os mostradores são belíssimos, com luzes de todas as cores. Mas... e o tempo para o piloto ou motorista olhar-reconhecer-identificar-solucionar-acionar um comando de segurança?

O que desejamos que um velocímetro nos informe?

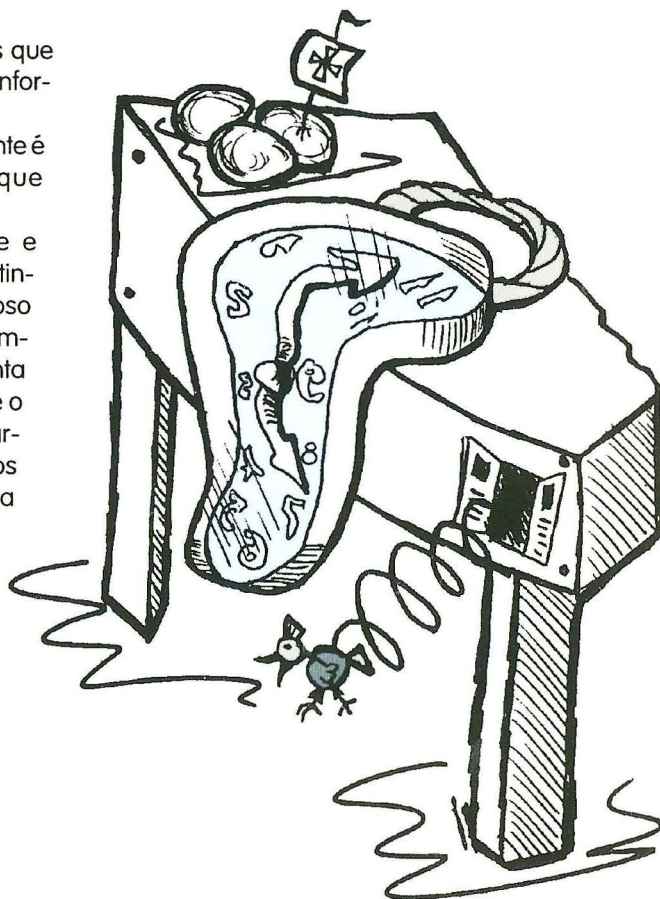
O menos importante é a velocidade em que estamos dirigindo.

Para quem dirige e quer saber se está atingindo um nível perigoso ou não (parâmetro comparativo), há uma conta a ser feita, entre o que o instrumento está marcando e o que temos registrado em nossa

mente como velocidade perigosa. Se a diferença é pequena, tiramos o pé, e se é grande, apertamos um pouco mais. Se mudamos de carro, aí então os parâmetros, já mentalmente registrados, se perdem e o motorista se confunde. Quantas vezes já dirigimos durante meses com o cabo do velocímetro partido? E quem precisou dele?

O que precisamos ter em um velocímetro é uma informação rápida do parâmetro de segurança já comparado. Isso acontece com os carros da Fórmula Indy. Sendo acelerados, uma barra colorida vai caminhando sobre um marcador, independentemente de números, porque para o piloto não interessa saber se está a 200 ou 300 km por hora, mas, sim, qual "espaço" (margem branca complementar) ele tem que criar, disponível, até a próxima curva, coerente com o espaço real que ele tem no asfalto. Para o cérebro, essa coerência é extremamente confortável. Sobra

**OU AINDA ... É, O
TEMPO É MESMO
RELATIVO!!**



"tempo" para ser utilizado em outras funções.

Esse tempo é inexpressivo?

Mude seu microcomputador de um 386 para um 486 e veja como os microssegundos fazem diferença.

Quando você estiver em seu carro, faça uma experiência: mesmo em velocidades numéricas, você não lerá a velocidade em que estará indo, mas simplesmente dará uma "triscada" no instrumento e saberá que o seu ponteiro estará formando um "ângulo" a que você já se acostumou, indicando que está indo pouco ou muito veloz. Todos os carros deveriam ter seus velocímetros exatamente com os mesmos "ângulos" para velocidades idênticas;

os motoristas estariam muito melhor condicionados e, portanto, mais seguros. Por exemplo, todos os velocímetros deveriam ter a marcação dos 80km com o ponteiro, ao "meio-dia", mudando para o vermelho, e daí em diante.

Nos instrumentos que medem a pressão de fluidos, não nos interessa saber números, mas, apenas, se estamos bem, regulares ou mal, de acordo com um padrão pré-estabelecido. Nestes casos, as luzes do tipo verde-amarela-vermelha ou apagada-piscando-continua vermelha são suficientes.

Por que os instrumentos que mostram a posição dos trens de pouso não são digitais, medindo os ângulos, desde o todo baixado (90 graus), até o todo recolhido (zero grau), como nos flaps?

Porque ficou entendido, desde os tempos remotos, que para os pilotos só interessa saber se os trens estão em cima, em baixo, travados ou não; daí os excelentes mostradores com aqueles quadradinhos acesos verdes ou vermelhos. Por que os engenheiros não

têm estes cuidados ao criarem os outros instrumentos de medidas?

Outro teste? Acredito que 90% dos motoristas não têm condições de precisar a capacidade dos tanques de combustível de seus carros, nem valores intermediários, mas sabem perfeitamente que devem abastecer quando o marcador está "na reserva", assim mesmo sem nenhuma precisão. Desta forma, tais marcadores deveriam esmerar-se em marcar o que o "dono" quer, ou seja, precisão nas marcações próximas à hora de abastecer, ou seja, precisão litro a litro, ou com luzes de emergência, a famosa "luz da bruxa". Com isso, seriam diminuídas as muitas paradas por falta de combustível, fruto de planejamentos mais elaborados, aumentando a segurança no tráfego.

Marcadores importantes — como consumo das pastilhas dos freios, condições das baterias, condições de amortecedores, travas de portas, condições de mangueiras de água e outros — evitam muitos acidentes por chamar a atenção de pilotos e motoristas. Será que anos e anos serão necessários para surgirem os tais instrumentos chamados "ovos de colombo"?

Quando chegará a era dos "instrumentos perceptométricos" ("all rights reserved")?

Quando chegar este tempo, algumas perguntas terão respostas modernas e bem esquisitas:

— A que velocidade você dirige normalmente o seu Porsche?

— Quem, eu? Normalmente, a 320 GRAUS!!

ou:

— O seu carro japonês é econômico na estrada?

— O meu é bem econômico... do Rio a São Paulo, ele só fica AMARELO em Cumbica!

ou ainda:

— Quanto tempo vai durar a sua conferência?

— Humm ... uns 270 GRAUS!!



* O autor é Coronel Aviador R/R

É mais ou menos generalizado o conhecimento de que, durante a Segunda Guerra Mundial, os americanos tenham estabelecido algumas bases de aviação no Brasil, especialmente no nordeste, com o objetivo maior de fazer a travessia para o Teatro de Operações europeu.

Natal se celebrou como o "Trampolim da Vitória" e por lá passaram, entre idas e voltas, alguns milhares de aviões aliados. Fortaleza, também, teve a sua participação. E, por Belém, passaram todos, com um movimento, por conseguinte, maior do que o de Natal.

Mas, o que é quase ignorado ou, pelo menos, ainda pouco conhecido é a participação da aviação naval americana na guerra antissubmarina, no Atlântico Sul, a partir do nosso litoral.

Estiveram baseados em nosso país Esquadrões de Catalinas (PBY5), Venturas (PB1), Martin Mariners (PBM3), Liberators (PB4Y) e Blimps (Mod.K).

O primeiro Esquadrão da *US Navy* a chegar ao Brasil foi o VP-52. Os Esquadrões de vôo da *US Navy*, até hoje, são

identificados por uma sigla alfanumérica cujo primeiro símbolo é sempre a letra "V" e o segundo, a letra designadora da missão da Unidade, sendo o numeral subsequente a sua identidade. Logo, o VP-52 era uma Unidade de Patrulha. No dia 11 de dezembro de 1941, quatro dias, portanto, após o ataque a Pearl Harbour, amerissavam no rio Potengi, em Natal, alguns hidroaviões "Catalina" desse Esquadrão, que passaram a operar da Rampa. Era apenas um Destacamento cujo comando havia permanecido no Parnamã.

Com a chegada ao Campo de Parnamirim do Esquadrão VP-83, com os novos PBY5 anfíbios, os hidroaviões do VP-52 voltaram para sua sede na Zona do Canal.

O VP-83, com "Catalinas", posteriormente redesignado VB-107, com Liberators, permaneceu em Natal de 7 de abril de 1942 até 8 de janeiro de 1945, tornando-se a mais destacada Unidade de Patrulha/Bombardeio da *US Navy* na Segunda Guerra Mundial, tendo, inclusive, sido con-

decorada com a *Presidential Unit Citation*.

Ao todo, a Unidade afundou diretamente 6 submarinos alemães (tendo sido partícipe do afundamento de outros 2) e 1 submarino italiano. Durante o período, foram perdidos 3 "Liberators" para a ação antiaérea inimiga (2 para submarinos e 1 para um navio "furador de bloqueio").

Aliás, para se ter uma idéia da dimensão da luta contra os submarinos do Eixo no Atlântico Sul, deve ser dito que a *US Navy* perdeu 44 tripulantes em ação contra o inimigo durante a operação no Brasil.

Subordinados à "Fleet Airship Wing 4", também sediada em Recife, operaram dois Esquadrões de "Blimps", o ZP-41 e o ZP-42, cada um com 8 "Blimps" Mod. ZNP-K.

Esses Esquadrões de aeronaves mais-leves-que-o-ar foram verdadeiros nômades entre a chegada ao Brasil, em setembro de 1943, e o regresso para os EUA, em julho de 1945. Os "Blimps" operaram em Igarapé Assú, São Luís, Fortaleza Pici, Noronha, Maceió, Salva-

Paulo J. Pinto*



dor, Caravelas, Vitória e Santa Cruz, com destacamentos permanentes nestes locais.

É interessante anotar que a FAB enviou tripulações para treinamento nos EUA e estava prevista a entrega dos "Blimps" do Esquadrão ZP-41 a uma Unidade brasileira que seria criada (o que acabou não ocorrendo).

Não se sabe até hoje se, por sorte ou por azar, algum "Blimp" chegou a se defrontar com qualquer submarino inimigo, embora eles hajam participado ativamente do acompanhamento de comboios. Os resultados de um possível confronto certamente seriam duvidosos, principalmente após os submarinos adotarem a tática de permanecer na superfície e combater ao serem detectados.

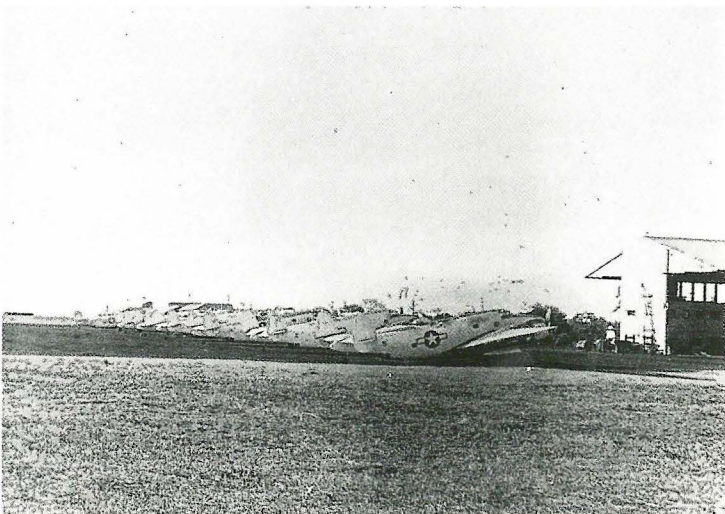
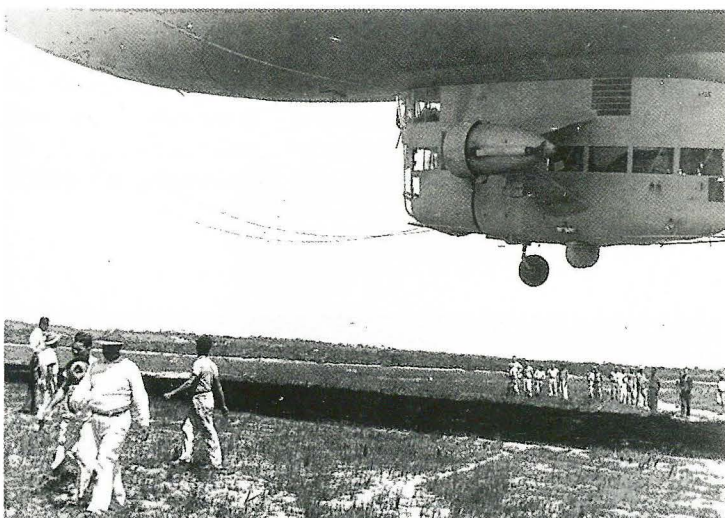
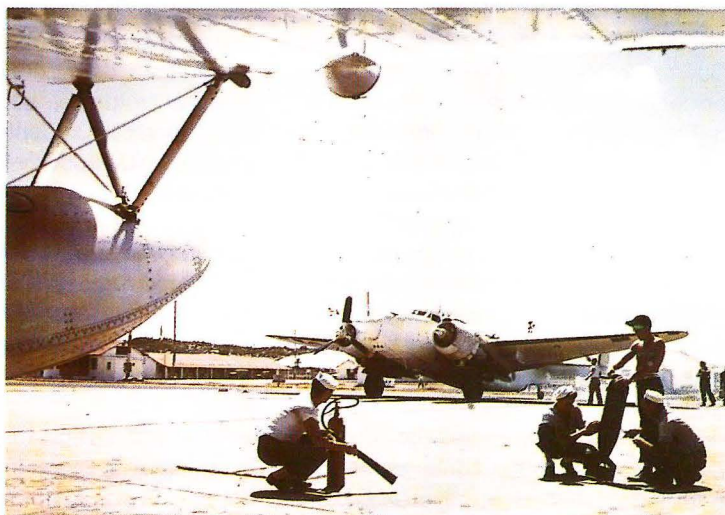
Oportunamente, voltaremos ao assunto com informações específicas sobre as missões voadas pelos aviadores americanos no Brasil, porquanto existem episódios fascinantes para serem contados.



As seguintes Unidades operaram no nosso país, subordinadas à "Fleet Air Wing 16", que por sua vez estava sob o comando da Quarta Frota Americana, com sede em Recife:

- Esqd VP-83/VB-107 - Sede Natal; 12 PBY5/12 PB4Y; abril de 1943 a janeiro de 1945
- Esqd VP-74 - Sedes Rampa/Aratu; 12 PBM3; março a outubro de 1943
- Esqd VP-94 - Sedes Natal/Belém/Maceió/Salvador; 15 PBY5; janeiro de 1943 a dezembro de 1944; os "Catalinas" deste Esquadrão foram entregues para a FAB no Galeão, em 12 de dezembro de 1944.
- Esqd VB-127 - Sedes Natal/Fortaleza Pici; 12 PV1; março a setembro de 1943; o "Ventura" que caiu na foz do rio Potengi e do qual nos fala Gustavo Wetsch, em artigo anterior, era deste Esquadrão.
- Esqd VB-129 - Sedes Natal/Recife/Salvador; 12 PV1; junho de 1943 a fevereiro de 1944; o "Ventura" encontrado na Baía da Traição era deste Esquadrão (desapareceu em 19 junho de 1943).
- Esqd VB-130 - Sede Fortaleza Pici; 12 PV1; agosto de 1943 a maio de 1944.
- Esqd VB-143 - Sedes Recife/Salvador; 12 PV1; agosto de 1943 a maio de 1944.
- Esqd VB-145 - Sede Natal; 14 PV1; setembro de 1943 a janeiro de 1945.
- Esqd VB-211 - Sedes Galeão/Aratu/Natal; 12 PBM3; setembro de 1943 a maio de 1945.
- Esqd VP-203 - Sedes Aratu/Galeão; 12 PBM3; outubro de 1943 a maio de 1945.
- Esqd VB-134 - Sedes Recife/Natal; 14 PV1; janeiro de 1944 a março de 1945.
- Esqd VP-45 - Sedes Belém/Salvador; 15 PBY5; abril de 1944 a maio de 1945.
- Esqd VPB-126 - Sede Natal; 12 PV1; janeiro a maio de 1945.
- Esqd VPB-125 - Sede Natal; 12 PV1; fevereiro a abril de 1945.

* O autor é Cel. Av.R/R





Diabetes*

Grande tem sido a incidência verificada, nos Centros de Atendimento Médicos da Força Aérea, de casos de "diabetes", cujos portadores queixam-se de tudo, menos da doença, por desconhecerem seus sintomas fundamentais. O CEMAL — Centro de Medicina Aeroespacial — tem tido um grande número de reprovações dentre os postulantes da atividade aérea, quando submetidos a exames no sistema de captação de energia do corpo humano. Este artigo, extraído de um folheto de medicina popular, tem por objetivo fazer com que os nossos leitores saibam o que é preciso saber para detectar, tratar e educar-se quanto a DIABETES.

O que é Diabetes ?

O diabetes é uma condição na qual o corpo não pode utilizar os alimentos apropriadamente.

Quando o alimento é digerido, ele se decompõe em um açúcar chamado "glicose", que é usado pelo corpo para

gerar energia. A insulina é um hormônio produzido por uma glândula chamada "pâncreas". O pâncreas libera insulina na corrente sanguínea quando a glicose no sangue aumenta, após as refeições. A insulina ajuda a glicose a passar do sangue para as células.

Principais Sintomas

O açúcar, ou glicose, aparece na urina quando os níveis de glicose no sangue atingem 170mg/100ml. O aumento no volume urinário (poliúria) ocorre quando o corpo tenta eliminar o excesso de açúcar. A água é retirada das células para formar mais urina.

A sede excessiva (polidipsia) ocorre quando o corpo tenta repor a água que está sendo eliminada.

Fadiga, fraqueza e perda de peso ocorrem porque o corpo é incapaz de usar ou armazenar glicose.

O apetite aumenta (polifagia) numa tentativa de fornecer ao corpo mais alimento para gerar energia.

Outros sintomas podem incluir infecções, cicatrização lenta, coceira,

dormência, dor ou formigamento nas mãos ou nos pés e alteração na visão.

Os sintomas do diabetes podem ser controlados com tratamento adequado.

Quem Está Predisposto ao Diabetes ?

É muito grande o número de indivíduos com diabetes no Brasil. Muitos deles não estão cientes de sua condição. A causa do diabetes é desconhecida, mas os fatores que contribuem para o seu desenvolvimento incluem hereditariedade, obesidade, gravidez, "stress" físico ou emocional e idade. Quando o diabetes se desenvolve em indivíduos acima de 40 anos, o pâncreas geralmente produz insulina, mas esta não é suficientemente ativa ao nível das células. Este é o chamado "Tipo II" ou diabetes não dependente de insulina. O tratamento consiste em dieta, exercícios, controle emocional e, às vezes, insulina.

O "Tipo I", ou diabetes dependente de insulina, geralmente se desenvolve

em indivíduos jovens. O pâncreas produz pouca ou nenhuma insulina e a aplicação diária de injeções de insulina se faz necessária. Dieta, exercícios e controle emocional também são importantes no tratamento do diabetes "Tipo I".

Tratamento

O tratamento do seu diabetes é indicado pelo seu médico. É baseado no tipo do seu diabetes, destinando-se a controlar o nível de açúcar do seu sangue. O tratamento e o controle cuidadoso da sua doença podem prevenir complicações a longo prazo.

A chave para um bom controle é o equilíbrio entre a dieta adequada, exercício, controle emocional e medicamento.

A Dieta

A dieta do diabético consiste em refeições regulares bem balanceadas para ajudar a controlar a taxa de açúcar no sangue.

O seu médico irá prescrever um plano de refeições baseado em suas necessidades individuais. Alimentos ricos em açúcar serão restringidos porque liberam rapidamente o açúcar no sangue e exigem grandes quantidades de insulina para restabelecer o equilíbrio.

Algumas diretrizes para o controle da dieta:

- Siga o plano de refeições que lhe foi prescrito.
- Faça as refeições e tome os lanches indicados nos horários regulares, diariamente.
- Não deixe de fazer as refeições ou os lanches prescritos.
- Elimine alimentos ricos em açúcar, tais como: geléias, doces, melado, bolos, tortas e refrigerantes.
- Evite alimentos ricos em gorduras saturadas e colesterol, que podem contribuir para complicações.
- Pergunte ao seu médico a respeito de bebidas alcoólicas. O álcool pode interferir temporariamente no controle do açúcar no sangue. O álcool, se

usado, deve ser considerado no seu plano de dieta.

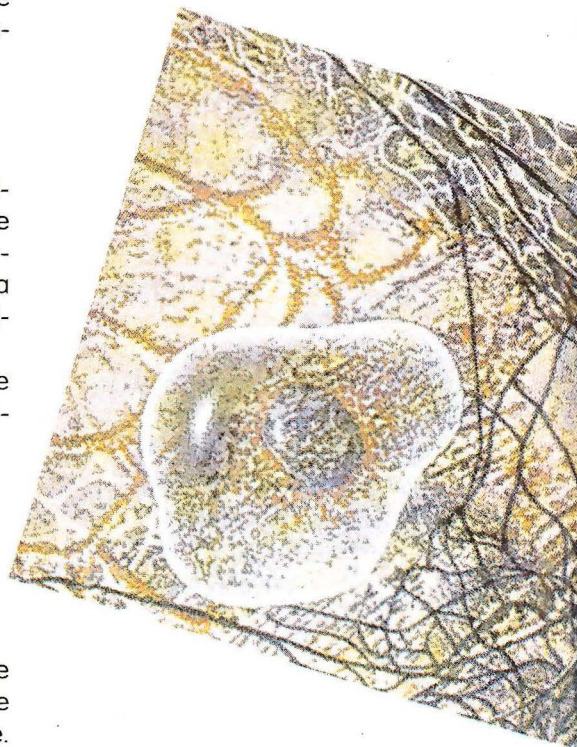
- Leia todos os rótulos de alimentos, cuidadosamente. Evite alimentos cuja lista de ingredientes inclua açúcar, ou que sejam ricos em dextrose.
- Quanto aos alimentos dietéticos, deve-se ler atentamente o rótulo e ingeri-los com moderação.
- O excesso de peso aumenta a necessidade de insulina e complica o controle do seu diabetes.
- A perda de peso é essencial caso você esteja com excesso de peso.
- Quando comer fora de casa, substitua o seu plano de refeição por alimentos e porções adequados.
- Se uma refeição for adiada, sirva-se de sua porção de fruta, suco ou leite, no horário normal da refeição. Isto visa evitar um período de baixo nível de açúcar no sangue (hipoglicemia).
- Peça ao seu médico informações sobre alimentos comercialmente preparados e servidos em lanchonetes.

Exercícios

Exercícios diários regulares constituem uma parte importante do controle do diabetes, porém, para iniciar os exercícios, você deverá estar com sua glicemia de forma estável. Os exercícios ajudam a:

- Utilizar a glicose eficazmente, o que reduz a quantidade de insulina necessária.
- Aumentar a circulação sanguínea para todas as partes do corpo.
- Controlar o peso.
- Aliviar "stress" e tensão.

Pergunte ao seu médico sobre a intensidade de exercícios diários que você deve fazer. Dieta, insulina e exercícios devem ser equilibrados de forma a controlar o açúcar no sangue. Exercícios em excesso, sem alimentação adequada, podem baixar demasiadamente o seu nível de açúcar no sangue. Se você está planejando se exercitar mais do que o faz normalmente, sirva-se de uma porção de leite ou fruta antes da atividade. Isto equivale a



100 gramas de carboidrato para cada hora de exercício sugerida pela Associação Americana de Diabetes.

Exercícios prolongados requerem um lanche à base de proteínas e carboidratos para fornecer um suprimento mais longo de açúcar ao sangue.

Medicamentos

Para alguns indivíduos, a dieta e os exercícios devem ser combinados com medicamentos para um controle adequado. Os medicamentos que são prescritos para controlar o açúcar no sangue são a insulina e os agentes hipoglicemiantes orais.

Se um destes medicamentos for prescrito, você deverá saber:

- O tipo e a ação do medicamento.
- Quando sua ação começa (início).
- Quando produz o seu maior efeito (pico).
- O período de sua eficácia (duração).

Controles Domiciliares

Atualmente, o diabético dispõe de métodos eficazes para o controle de sua taxa de açúcar em seu domicílio, realizando exames de glicemia (taxa de açúcar no sangue) ou glicosúria (taxa de açúcar na urina).

Glicosúria

O teste de presença de açúcar na urina é uma forma de reconhecer se o seu diabetes está bem controlado. Por quê?

Quando a quantidade de açúcar ultrapassa um certo nível, este surgirá na urina. A presença do açúcar pode indicar que seu diabetes está fora de controle.

Glicemia

A glicemia realizada no domicílio através de fitas reagentes, com o auxílio ou não de um aparelho chamado glicosímetro, apresenta resultados comparáveis àquela executada em um laboratório.

Em síntese, esta técnica consiste em fazer uma punção de ponta de dedo com lanceta e colher a gota de sangue de forma a preencher toda a área da fita. Seguir as instruções de acordo com a fita que será empregada.

Lembretes

- Siga o plano de refeições e medicamentos e o programa de exercícios prescritos.
- Visite o seu médico, dentista e oculista periodicamente.
- Faça testes de urina regularmente e registre os resultados.
- Se você estiver usando insulina, traga sempre consigo algum tipo de açúcar quando estiver fora de casa.
- Use identificação.
- Tome apenas drogas ou medicamentos indicados pelo seu médico.
- Consulte o seu médico quando:
 - você estiver doente ou quando o controle do seu diabetes estiver alterado.
 - os teste de urina forem positivos para cetonas.
 - qualquer ferimento que não cicatrizar ou desenvolver uma infecção.
 - você tiver reações à insulina.
 - você estiver planejando uma gravidez ou um procedimento cirúrgico.
- Informe ao dentista, pedicuro e oculista que você tem diabetes.
- Saiba como controlar o seu diabetes de forma que a sua vida possa ser ativa e saudável.

Identificação

Para assegurar cuidados apropriados em situações de emergência, você deverá estar sempre identificado como indivíduo com diabetes.

Identificação especial, braceletes, medalhões e cartões podem ser solicitados ao seu médico.

** Extraído da publicação "Viver com Saúde" - uma iniciativa PREDIMAR.*

Era estranho: de repente, meu medo de voar se esvaziava. O frio que costumava percorrer meu estômago desaparecia e uma euforia quase infantil começava a tomar conta de mim. Voar de novo, de helicóptero, era maravilhoso!!! Tudo parecia um ritual que eu não fazia há muito tempo: vestir o camuflado, encontrar o pessoal envolvido na missão, separar papel e lápis para o registro da operação-treinamento. Definitivamente, era ali mesmo que eu queria estar naquela manhã!

Aos poucos, o cenário começou a se delinear para mim; não estava acostumada àquele tipo de missão. Afinal, luz, câmera, ação não é bem o forte do meu trabalho. Primeiro, foi a equipe que se reuniu ao lado da Sala de Autoridades, no pátio do Terceiro Comando Aéreo Regional: um capitão, um tenente, três cabos e um taifeiro pertencentes a um Grupo de Operações Especiais do Batalhão de Infantaria do III COMAR. Em seguida, juntamo-nos à tripulação do helicóptero CH 34 "Super Puma" do 3º/8º Grupo de Aviação: um capitão, um tenente e dois sargentos. Enquanto os dois oficiais do 3º/8º acompanharam o capitão do BINFA 3 ao gabinete do Comandante, aproveitei para saciar minha curiosidade perguntando e ouvindo relatos sobre situações de perigo e histórias de missões e resgate no mar e na selva. Eu precisava saber a versão dos fatos de quem os vivenciara. E, enquanto ouvia, lembrei-me de histórias

Um dia de Treinamento com Rapel e McGuire



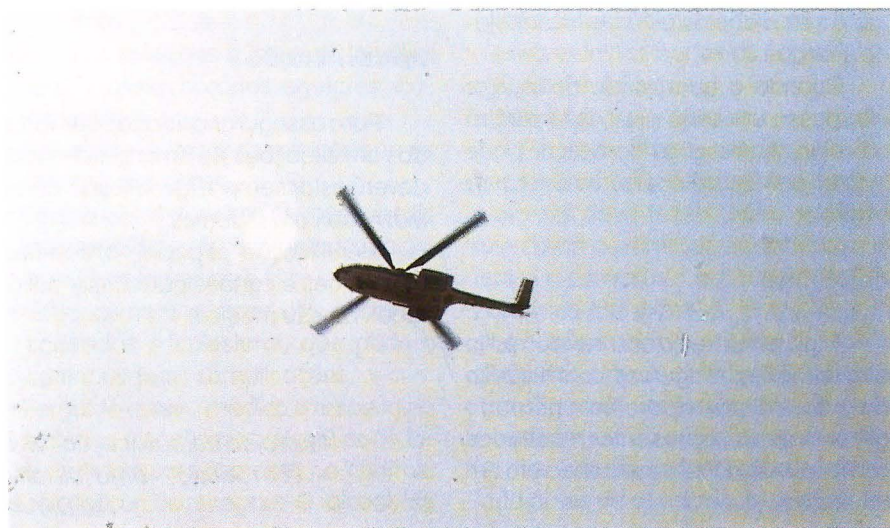
Dirce Silva Brízida*

que me contaram no Clube de Aeronáutica e nas reuniões dos pioneiros do Ministério da Aeronáutica. Eram histórias de medo, tensão e de muita coragem; histórias de fabianos que viveram situações de perigo no ar, no mar ou mesmo em terra; outras brotaram do coração de mães e de esposas que perderam seus filhos e maridos em treinamentos, em simples missões, ou em campos de batalha. De novo, o frio no estômago e o medo de voar. Mas, não tive tempo de pensar mais no assunto; o capitão do BINFA, responsável pelo treinamento, chamava-me, um pouco irritado pela minha aparente displicência em não

acompanhar a simulação no solo. Apressei-me em atendê-lo, anotando a sequência da operação.

Em poucos minutos, após o "briefing" com um dos pilotos do helicóptero, embarcamos para realizar o treinamento para a operação que se realizaria dali a três dias, na passagem da Guarda no Monumento aos Pracinhas mortos na Segunda Guerra. Reunidos, nomearam a operação de Operação Colares, em homenagem a um companheiro acidentado algumas semanas antes, em um treinamento de descida por meio de cordas, também em um CH 34 "Super Puma". Voltei a sentir aquele aperto no peito e veio-me à memória a missão avançada do Hospital Tático, em 1986, em uma cidadezinha perto de Januária, quando o piloto do helicóptero fez o possível e o impossível para que os estagiários médicos e eu passássemos mal e pedíssemos "arrego". Mas, de repente, olhei aqueles homens bem nos olhos, um a um, e em seus rostos calmos busquei tranquilidade, pondo-me a fazer o que realmente interessava: o registro da Operação Colares.

Os oito homens amarrados pelos rabos de macaco a um gancho central do helicóptero, sentados, a princípio não se mexiam. Em suas fisionomias, olhares distantes: era evidente a





concentração. O que pensavam, o que sentiam, iria depender única e exclusivamente da minha interpretação. Não havia rabo de macaco para mim e, para não comprometer a segurança mantendo-me solta no interior do "Puma", com as portas abertas, abdiquei de assistir à missão toda, presenciando apenas o que ocorreria mais tarde. Pressa ao cinto de segurança, em um dos bancos, olhava distraída a paisagem—Flamengo, Botafogo, Urca, que belo espetáculo da natureza—e, ao mesmo tempo, observava aqueles homens, militares como eu, mas com experiências de vida e de FAB tão diversas das minhas. Concentrados, em silêncio, o que estariam pensando? Na família, na falta de dinheiro, ou somente no sucesso da operação? À medida que se aproximava a hora do pairado sobre o Monumento, começavam os preparati-

vos: verificar ganchos, fazer as azelhas nas cordas que seriam presas aos ganchos, verificar o armamento... Seus olhos faziam, agora, movimentos rápidos e direcionavam-se não mais para algum lugar, mas, apenas, para aquela aparente brincadeira com os nós, as cordas, os ganchos e as armas. Sentia-me, agora, como um pássaro curioso escondido; a minha presença parecia não perturbá-los, tal a desenvoltura com que ultimavam os preparativos. Quanto mais próximos ao local de desembarque, mais modificações fisionômicas ocorriam. Seus rostos contraídos, dentes trincados, mostravam próximo o início da descida. Seus olhares cruzavam-se a uma velocidade enorme, como que para certificarem-se de que todos estavam a postos e prontos. Os dois sargentos da tripulação, praticamente pendurados do lado de fora do helicóp-

tero, fizeram sinal de que estavam na posição acertada para o desembarque dos homens. Imediatamente, o capitão com nome de índio olhou para fora, para certificar-se da posição correta. Nesse momento, olhei-o firmemente e já não mais o reconheci, assim como aos outros; seus rostos haviam mudado de cor e tamanho; seus olhos saltavam, esgazeados e perdidos, em uma visão que eu não podia nem de longe imaginar. Valia, apenas, a destreza e a precisão dos movimentos adquiridos com a exaustão dos treinamentos, pois mais tarde eu ficaria sabendo que de quase nada lembravam com certeza, tal a quantidade de adrenalina no sangue. Por momentos, pensei que não mais respiravam, mas, ao grito de "Agora" do capitão, lançaram-se para fora do helicóptero, em uma descida frenética que eles chamam de "Rapel". Recolhidas as cordas, o "Puma" saiu do pairado e sobrevoou a Baía de Guanabara, enquanto lá no solo quatro homens simulavam um combate. Alguns minutos se passaram; pareceram horas. O capitão com nome de índio pôs-se a fazer amarrações nas pontas das cordas, para ajudar no resgate de seus companheiros. Finalmente, uma fumaça cor de laranja indicou que era hora de retornar aqueles homens à segurança da aeronave. As cordas foram jogadas novamente e vozes graves romperam o barulho ensurdecedor das hélices do helicóptero: "—Vamos, tá na hora de recolhê-los!". Os homens, então, prenderam-se às cordas e, num abraço de quatro, deixaram o solo presos ao helicóptero, em manobra de resgate chamada "Mcguire".

Foram sete minutos de manobra. Sucesso total!

Para mim, valeu o exemplo desses homens que não aprendem só nos livros, mas têm a vida forjada na dedicação, no profissionalismo e na solidariedade com que realizam seu trabalho, tal como no grito de "Ooooh", na decolagem, mãos umas sobre as outras, como a dizer: "—Um por todos, todos por um".

* A autora é 1º Ten QFO

1938... Um mecânico polonês trabalha em uma fábrica, na Alemanha, que constrói artefatos. O jovem operário analisa corretamente as peças como ligados a uma espécie de máquina de codificação de mensagens. Como o polonês não morre de amores pelos alemães e como é observador sagaz, toma nota cuidadosamente dos variados componentes que ele e um amigo estão fazendo. Dias depois, uma verificação de rotina da Gestapo descobre sua nacionalidade, e ele é desmoralizado e mandado de volta à Polônia.

Mas, seu acurado senso de observação o faz perceber a importância do que havia visto e elaborado, levando-o a contactar um agente inglês em Varsóvia. Sigilosamente, é levado a Paris e colocado junto a um hábil marceneiro para reproduzir, em madeira e com a maior fidelidade possível, "aquilo" que vira, a máquina estranha.

A análise dos especialistas ingleses da maquete logo identifica o aparato: a máquina de cifrar alemã, alcunhada de "Enigma".

Numa ação coordenada com o Serviço Secreto Polonês, envolvendo inclusive alta cifra em dinheiro, logo têm em mãos, em Londres, uma "Enigma" original, completa, já então sabedores de que aquela seria a peça vital de todo o sistema secreto de comunicações do Alto-Comando alemão.

Fins de fevereiro de 1940 marca o momento em que o pequeno grupo de técnicos ingleses, altamente especializado em decodificação de códigos, oriundo dos comandos regionais, centrais e do Alto Comando alemão, comparando, ajustando e compondo os sinais que começam a encher os céus, possibilita finalmente o conhecimento integral e instantâneo de todas as mensagens militares alemãs em cifra pretensamente inviolável. Resumindo, a partir de fevereiro de 1940, a Inteligência Militar Britânica e, por extensão, a americana, têm o conhecimento antecipado de todos os movimentos militares alemães e japoneses em todas as Armas — Exército, Marinha e Aeronáutica.

É compreensível o ainda reduzido número de militares, em todo o mundo, a não ter sequer notícia do "Código Ultra" — seu nome secreto entre os aliados.

Apenas um livro inglês, do coman-

dante F.W. Winterbottom, da equipe inicial ULTRA, existe no mercado. Difícil de ser encontrado, mesmo nos Estados Unidos ou na Europa.

Logicamente, ULTRA faz alguns generais aliados parecerem supergênios e outros, tolos.

A má vontade do General Mark Clark com as equipes ULTRA, por exemplo, certamente está por trás do mal sucedido e mal conduzido desembarque anfíbio norte-americano nas praias de Auzio, na Itália.

Em compensação, ULTRA salva o Exército britânico em Dunquerque, varre a Luftwaffe dos céus da Inglaterra, sempre conduzindo as poucas unidades de "Hurricane" e "Spitfires" ao exato ponto em que chegam os atacantes alemães. Não é o radar, é ULTRA. Destrói Rommel no deserto, cria o mito Montgomery, permite aos americanos vencer as vitais batalhas do Mar de Coral e Midway.

Yamamoto é morto a bordo de uma aeronave japonesa, no Pacífico, em viagem de inspeção, revelada por ...ULTRA.

Porém, há também fatos trágicos, cruéis: o bombardeio alemão de Coventry, Londres, com terríveis perdas civis, é do conhecimento de Winston Churchill horas antes de ser realizado. Providências acauteladoras, entretanto, revelam ao

Serviço de Inteligência Alemão a quebra do sigilo de sua máquina de cifras, supostamente de decodificação impossível. O bombardeio deixa Londres em chamas...

ULTRA permanece secreta por 35 anos. Somente agora, é parcialmente exposta pelo homem que conduziu todo o projeto, desde seu primeiro momento. Certamente, no futuro, mais informações, documentos ainda confidenciais tentarão explicar como foram possíveis ou permitidas ações aliadas catastróficas, como Auzio, e as altíssimas perdas em pessoal e material nos bombardeios aliados sem escolta aérea, em Ploesti e Ravensburg. Por que se permitiu a chacina dos bombardeios e caças aliados sobre Berlim, em 1945, enfrentando caças e jatos alemães ME 263 e HE 16? Por que Pearl Harbour?

O afundamento de mercantes americanos e brasileiros, antes da entrada de ambos os países no grande conflito, certamente um dia terá uma explicação mais próxima da realidade histórica.

História, densa, enigmática e misteriosa, quando revelarás todos os teus segredos?

* O autor é Maj-Av R1



Os jornais mostram a foto de nossos fuzileiros, fortemente armados, protegidos por casamatas de sacos de areia. É uma foto igual a qualquer outra da Bósnia ou do Oriente Médio. Estamos em guerra não declarada.

O Governo passou a atribuir ao tóxico a causa de toda violência urbana. Entretanto, algumas cidades européias e norte-americanas têm o consumo de drogas maior que o do Rio de Janeiro e a violência urbana é apenas uma diminuta parcela da nossa.

Um incêndio é sempre grave, mas é muito mais grave numa refinaria de petróleo do que numa engarrafadora de água mineral. O mesmo acontece com o tóxico, que num ambiente de violência, como aquele em que vivem nossas grandes cidades, adquire conotação catastrófica.

Na época dos governos militares, os Estados Unidos pressionaram o Brasil para trazer a guerra do tóxico para nossas fronteiras. Queriam que o Brasil impedisse o tóxico de ir para os Estados Unidos. Nossos militares reagiram, dizendo que a guerra do tóxico nos Estados Unidos era problema deles e não nosso. O Governo Collor, entretanto, capitulou a esta exigência. Segundo denúncias de um deputado do Rio Grande do Sul, isto provocou o incremento do nível zero de toxicômanos, no Brasil, para 6 milhões, enquanto nos Estados Unidos caíram de 24 milhões para 12 milhões. Isto, às custas de uma verdadeira guerra urbana no Brasil, na Colômbia e na Venezuela. Nossa polícia está quase toda voltada para impedir o tóxico de sair do Brasil, aviltando suas atribuições internas, o que aumentou a insegurança contra todos os tipos de crimes.

O tóxico usa armas porque o ambiente das nossas grandes cidades é de violência e não teve opção. Suas armas preferidas estão na corrupção. As favelas praticamente não consomem drogas, apenas atuam como intermediários. Quem consome a droga é a classe média e também a classe alta. Conforme denúncias feitas na TV por um deputado, nos morros cariocas, foram criados os bailes FUNKS com a finalidade de vender tóxico para as classes média e alta. Tudo é feito em

Guerra urbana

Aldo Alvim*



ambiente aberto. O som é alfíssimo e o local cercado de carros luxuosos. Quando o Exército faz "blitz", controlando o acesso às favelas, "eles" diminuem o som e os carros luxuosos desaparecem. Quando o Exército alivia a barra, estão de volta o som alto e os carros luxuosos.

Uma das maneiras de assegurar a nossa desagregação social, que interessa a poderosos grupos externos, é alimentada por várias associações que se propõem a defender os direitos humanos. Quando famílias de miseráveis estão ao relento, inclusive com crianças de colo, estes defensores sequer aparecem. Entretanto, se um fiscal apreende um sistema de alto-falantes clandestinos que incomoda a sociedade, "eles" logo aparecem, ameaçando o fiscal com 2 anos de prisão por cercear os direitos do cidadão de se comunicar. O mesmo acontece quando a polícia prende um assaltante ou um distribuidor de tóxico que se diz menor. Logo aparece um defensor dos direitos humanos para proteger o delinquente. O tráfico de drogas, com muita habilidade, usa um exército de inocentes úteis, proveniente também de organizações de ilibado valor, para, em prol dos direitos humanos, limitar a ação policial.

A violência urbana que envolve nossas cidades tem causas internas e externas. Vamos analisar neste trabalho as causas internas, isto é, aquelas que só dependem de nós para serem modificadas.

Quando terminou a Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos impuseram ao Japão uma reforma agrária dividindo as terras. Foi o maior, e possivelmente o único insucesso do labor japonês. Este fracasso foi tão grande que o preço da soja japonesa é dez vezes mais caro que o da brasileira. O conceito tradicional de reforma agrária, dividindo terras está arruinado; vem fracassando ou experimentando pouco êxito nas regiões onde foi tentado. Substituir o latifúndio pelo minifúndio não leva a nenhuma solução. Pouco depois de implementado, verifica-se que as áreas em poder dos grandes proprietários rurais cresceram mais ainda.

Alimentados pelas gordas indenizações do Governo, os grandes devoram os pequenos. Agricultores inexperientes administrativamente e descapitalizados, na primeira dificuldade, passam "nos cobres" seus lotes, por preços aviltados.

Com a industrialização agrícola e a agricultura voltada para a exportação, a questão agrária tornou-se um dos mais graves problemas brasileiros. Para atender às exigências de preços baixos do mercado externo, os agricultores mecanizaram suas agriculturas, dando preferência a produtos como grãos, que permitem isto. Como não necessitam de muita mão-de-obra, passaram a expulsar, pressionar seus peões e tirar deles as condições de sobrevivência. Sob o fantasma da reforma agrária tradicional, que prega a divisão de suas terras para entregá-las aos peões, e aterrorizados com o primarismo das ligas camponesas, suas palavras de ordem passaram a ser: alijar de suas terras os camponeses. Criaram os bôias-frias que moram em favelas periféricas das grandes cidades e só vão ao campo para as colheitas. Mas, a quantidade de braços, com a mecanização agrícola, sobrava e sobra. Milhões de brasileiros foram arrancados do campo e jogados nas cidades.

Governantes e políticos, em vez de lutarem contra esta degradação imposta nas cidades e na classe média urbana, procuraram tirar proveito deste grande manancial de votos sem dono. Estimularam cada vez mais a criação de favelas, em áreas de risco, encostas, mangues, destruindo o cinturão verde que deveria proteger a cidade. Mas, o manancial de gente que demandava e demanda a cidade era e é tão grande, que as favelas transbordam de gente. Famílias, com crianças e seus cacarecos, passaram a morar sob marquises, viadutos e até ao relento. Tudo isso, num país rico e abundante em terras como o Brasil.

As duas frentes para conter este caos — limitar o êxodo rural, com medidas adequadas de fixação do homem ao campo e a expansão das cidades em novos bairros, com ênfase no transporte de massa — jamais foram

levantadas pelos políticos. Ao contrário, acabaram com o metrô e a rede ferroviária urbana, que tem a metade de suas composições sucateadas, tudo para beneficiar negociatas com empresas de transporte privado. Para fazer mais negociatas, acenam com um caríssimo sistema de blocos de apartamentos, que cinicamente chamam de populares, quando o problema das moradias proletárias não é a construção, mas o local de construir. Casa, eles mesmos constróem por um preço muito menor.

Como consequência deste caos, o custo de vida para a classe urbana dobrou, pois tem que atender não só suas necessidades, mas as de toda esta gente que foi colocada em sua porta. Tem que pagar colégios, hospitais e todo o serviço público em dobro. Paga para ter escola pública, mas tem que colocar seus filhos em colégios particulares. Paga para ter hospitais, mas tem que pagar planos particulares de saúde, pois os serviços hospitalares públicos estão degradados por esta enorme solicitação. As empresas de serviços públicos já desistiram de lutar contra os "gatos" ou ligações clandestinas. O resultado é que as contas de energia elétrica e de água de quem paga são mais de 30% mais caras, para compensar o custo das de quem não paga.

Como se todos estes males não bastassem, a falta de empregos urbanos para toda esta massa humana que inchou as cidades, seu despreparo para o trabalho urbano e seu desajuste educacional criaram o maior índice de violência jamais vivido. Vive-se um constante pavor de assaltos e seqüestros. Os serviços de segurança estão deteriorados. A polícia e a justiça são impotentes





para esta avalanche de desordem urbana. Os carros transitam de vidros fechados, mesmo sob o forte verão. Casas, edifícios e até igrejas se protegem com grossas grades de ferro. O turismo, que deveria aliviar esta falta de empregos, entrou em colapso, a população aterrorizada prefere o lazer em casa.

Mesmo a casa não oferece mais segurança, devido a sua proximidade com áreas que se deterioraram. Mo-

radadores da classe média querem vender suas casas e mudar, mas não conseguem compradores. E vêem seu patrimônio, de toda uma vida, se desfazer.

Ser pobre ou favelado não significa ser criminoso. Mas, quando se juntam muitos indivíduos num ambiente restrito, sem condições de sobrevivência, criam-se condições de desenvolvimento da violência, o que é confirmado em experiências de laboratório com pequenos animais. Numa população de milhões de pessoas nesta situação, apenas cinco por cento podem representar um tenebroso exército de mais de duzentos mil indivíduos, só numa cidade como o Rio de Janeiro.

O Governo solta foguetes, dizendo que os Estados Unidos passaram de um país rural a um país urbano, em cem anos, e que o Brasil fez isto em apenas 10 anos.

Esta afirmação, elogiosamente macabra, demonstra que o aviltamento urbano foi deliberadamente provocado pelos donos do poder no Brasil, que é predominantemente rural.

No Império, este poder rural desmedido quase acabou com o Brasil. Privatizaram o Exército, criando a Guarda Nacional, onde os grandes

fazendeiros eram coronéis e os soldados seus jagunços. Quando surgiu a Guerra Cisplatina, sem Exército, o Brasil foi facilmente derrotado pelos caudilhos da região. Uma situação que limitou o acesso brasileiro a toda a bacia do Paraná, ou seja, a quase toda a região sul. Quando o Brasil quis reagir, foi contestado pela Guerra do Paraguai. Após sofrer inúmeras derrotas, o Brasil só foi vitorioso depois que criou um Exército adequado.

Revoltado com a libertação dos escravos, o poder rural mandou o imperador embora, envolvendo os militares, que pouco depois foram aliçados. Fizeram do Congresso um fantoche, criando a política dos governadores, também chamada de "Café com Leite", pois quem mandava de fato eram os grandes fazendeiros de Minas e São Paulo. Até 1930, o dinheiro era só para os proprietários rurais. Agora, para ter só vantagens e se livrar de despesas, jogam todo seu ônus no meio urbano.

O Governo fala em melhorar o sistema de impostos. Será mesmo? Todos os impostos rurais do Brasil somam menos do que arrecada um só município urbano do ABC paulista.

A violência urbana é a projeção da violência rural, onde sempre se matou por questões de terra. Inúmeros escritores, como Jorge Amado, retrataram os detalhes desta violência em seus romances, uma violência sempre de convivência com a política.

A violência do tráfico de drogas, em nossas cidades, não tem paralelo com a violência em outros países. A razão disto é que o tráfico opera em um ambiente urbano desequilibrado, de riquezas e favelas. O jovem favelado que não tem voz para o meio artístico, nem habilidade para o futebol, só no tráfico encontra porta aberta para um enganoso sucesso financeiro. Um sucesso violentamente disputado por milhares de outros favelados deixados de fora.

Basicamente, temos uma degradação política, que se ramifica em múltiplos tentáculos.

Os fazendeiros têm medo de que os direitos de posse dos colonos, instigados por organizações de esquerda,

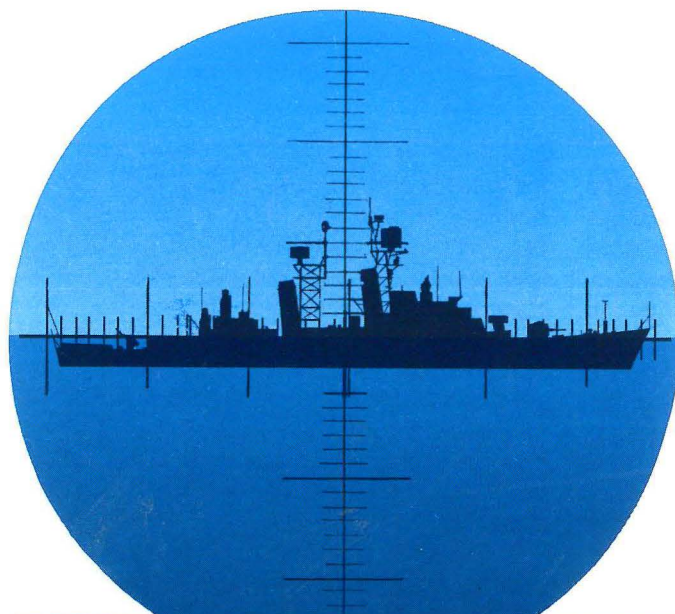
possam abocanhar suas fazendas e passem a limitar cruelmente a moradia dos colonos, expulsando-os de suas terras, substituindo-os por máquinas e criando os "bóias-frias", sempre que podem.

É uma situação que não pode continuar. Ou mudamos a sistemática da propriedade rural, ou terminam por acabar com o Brasil. O atual sistema de propriedade rural só deveria valer para pequenos lotes de poucos hectares, como sítios, hortas e pequenas unidades de subsistência familiar ou lazer. As grandes áreas rurais deveriam ter o sistema de propriedade modificado. As terras seriam todas do Governo, que daria aos empresários rurais o direito de explorá-las, como acontece com as jazidas minerais, as linhas aéreas, as telecomunicações e as redes de rádio e TV. Um novo código agrário deverá privilegiar as necessidades sociais, econômicas e ecológicas.

O Presidente eleito, Fernando Henrique, declarou que quer receber projetos, mesmo não partidários, que auxiliem seu Governo. Colaborando com esta intenção, que nunca antes foi explicitada por nenhum Presidente, apresento este artigo, com algumas idéias sobre um novo código agrário e rural.

- 1 - Todas as áreas com mais de 100 hectares pertencem à União, não importando os títulos de propriedade anteriores.
- 2 - O Governo dará concessões de exploração destas áreas para os empresários capazes.
- 3 - Terão prioridade nestas concessões os atuais proprietários.
- 4 - O Governo poderá fazer nestas áreas rodovias, portos e aeroportos, sem nada pagar, a não ser para indenizar benfeitorias que venham a ser destruídas ou prejudicadas.
- 5 - As fazendas deverão ter, em suas áreas, um percentual para peões e suas residências.
- 6 - O Governo não poderá ser empresário rural, a não ser em fazendas experimentais ou educacionais.

* O autor é Ten-Cel-Int R/R



Submarinos em Ação

O Enigma Vem à Tona

Ivo Gastaldoni

Nos primeiros meses de 1943, já era perceptível o arrefecimento da campanha submarina alemã. Para comprovarmos este declínio, é só montar uma equação que confronte, de um lado, o crescimento da frota de submarinos em ação; do outro, a queda na tonelagem de navios mercantes afundados, somada ao aumento progressivo dos submarinos destruídos mês a mês.

Entretanto, convém ressaltar que não foram apenas os dispositivos eletrônicos instalados nos aviões, nem o emprego de uma força aérea cada vez mais numerosa e nem mesmo a evolução das técnicas de combate os únicos responsáveis por essa reviravolta no cenário de operações. Há que se destacar, também, a contribuição do serviço de informações no esforço para dobrar o joelho dos alemães. Voltemos, pois, a 1941, para reconstituir um episódio que teve papel decisivo nessa história.

O personagem principal foi o submarino alemão U-110, um barco do tipo IX-B, ou seja, com 75m de comprimento e 1200 toneladas de deslocamento, que estava em missão de guerra no meio do Atlântico Norte, pouco abaixo do Círculo Glacial Ártico. Sob o comando do Capi-

tão-Tenente Fritz-Julius Lemp, de 31 anos de idade, o submarino patrulhava aquela área, desde março de 41. Já nesse primeiro mês de missão, o U-110 foi responsável pelo afundamento do navio britânico *Erodona*, dia 16, e do navio norueguês *Sirealm*, dia 23. Em abril, no dia 26, atacou e afundou o navio francês *André Moyrant*, mas foram os fatos ocorridos no dia 9 de maio que pretendemos aqui reconstituir.

Na manhã do dia 9, o comboio OB-318, oriundo de Liverpool com destino a Boston, via Canal do Norte, aproximase da área esquadrihada pelo submarino. Informado da presença do comboio, o Comandante Lemp, em manobra arriscada, decide atacá-lo, apesar da forte escolta inglesa que acompanha os cargueiros. O centro de controle do submarino agita-se, enquanto comandante e imediato examinam a situação e preparam o plano de ataque. A tática a ser adotada será a de esperar que o comboio chegue mais perto, de modo a iniciar uma interceptação pelo flanco, utilizando o mínimo de máquina para não alertar a escuta da escolta. Com todos os tubos lançadores de torpedo carregados,

Lemp fará a aproximação de ataque evitando os vasos de guerra e lançará os quatro torpedos dianteiros, manobrando para iniciar a fuga e lançando, então, os dois torpedos de ré.

São 11h58min quando os torpedos da proa são lançados, dois a dois: a primeira dupla endereçada ao navio inglês *Esmond* e a segunda ao também britânico *Bengore Head*. Um vigia avista as esteiras dos torpedos e dá o alarme, mas é tarde demais. Nenhuma manobra poderá evitar o impacto. As explosões se sucedem e os dois navios atingidos vão para o fundo do mar, cerca de 200 milhas a sudoeste da Islândia, na posição 60. 45 N-33.02W, deixando atrás de si o pânico generalizado dos sobreviventes e a frenética operação de resgate que se segue. Ao mesmo tempo, três navios de guerra que integram a escolta partem velozmente na direção denunciada pelas esteiras dos torpedos: a corveta *Aubrietia* e os destróieres *Bulldog* e *Broadway*.

A corveta, mais à frente, capta em seus hidrofones o ruído das hélices do U-110 e, logo em seguida, os impulsos sônicos indicam a direção onde se en-

contra o submarino. Ao aproximar-se do alvo, a belonave perde os ecos do sonar, sugerindo que o inimigo encontra-se imediatamente abaixo. Nesse momento, a corveta lança uma bomba fumígena para marcar o local e afasta-se. Ao avistar o marcador de fumaça, os dois destróieres abrem cada um para um lado, iniciando o enquadramento do U-110. Tem início uma caça de gato ao rato que, no jargão naval, chama-se tática de "gambito".

Os submarinistas, por sua vez, detectam a rápida aproximação de um navio e concluem que se trata de um vaso de guerra. Assim, quando a corveta passa por sobre o submarino, o Comandante Lemp ordena uma guinada de 90° e a paralisação total das máquinas, na esperança de iludir os hidrofones do caçador. Bem antes que a corveta possa manobrar e voltar, o U-110 sente a veloz aproximação de um segundo navio de combate e o desespero se instala a bordo. Já não adianta mais manter as máquinas paradas, uma vez

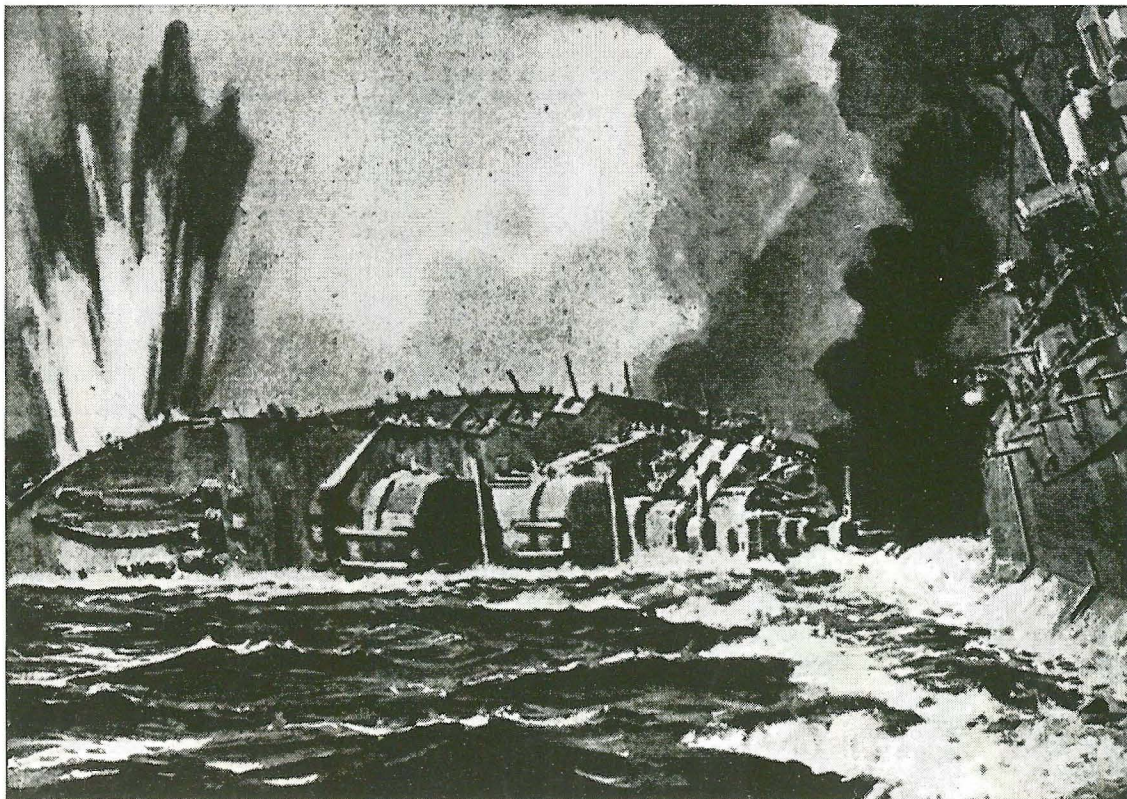
que, com dois equipamentos de sonar rastreando a sua presença no fundo, ele será fatalmente encontrado.

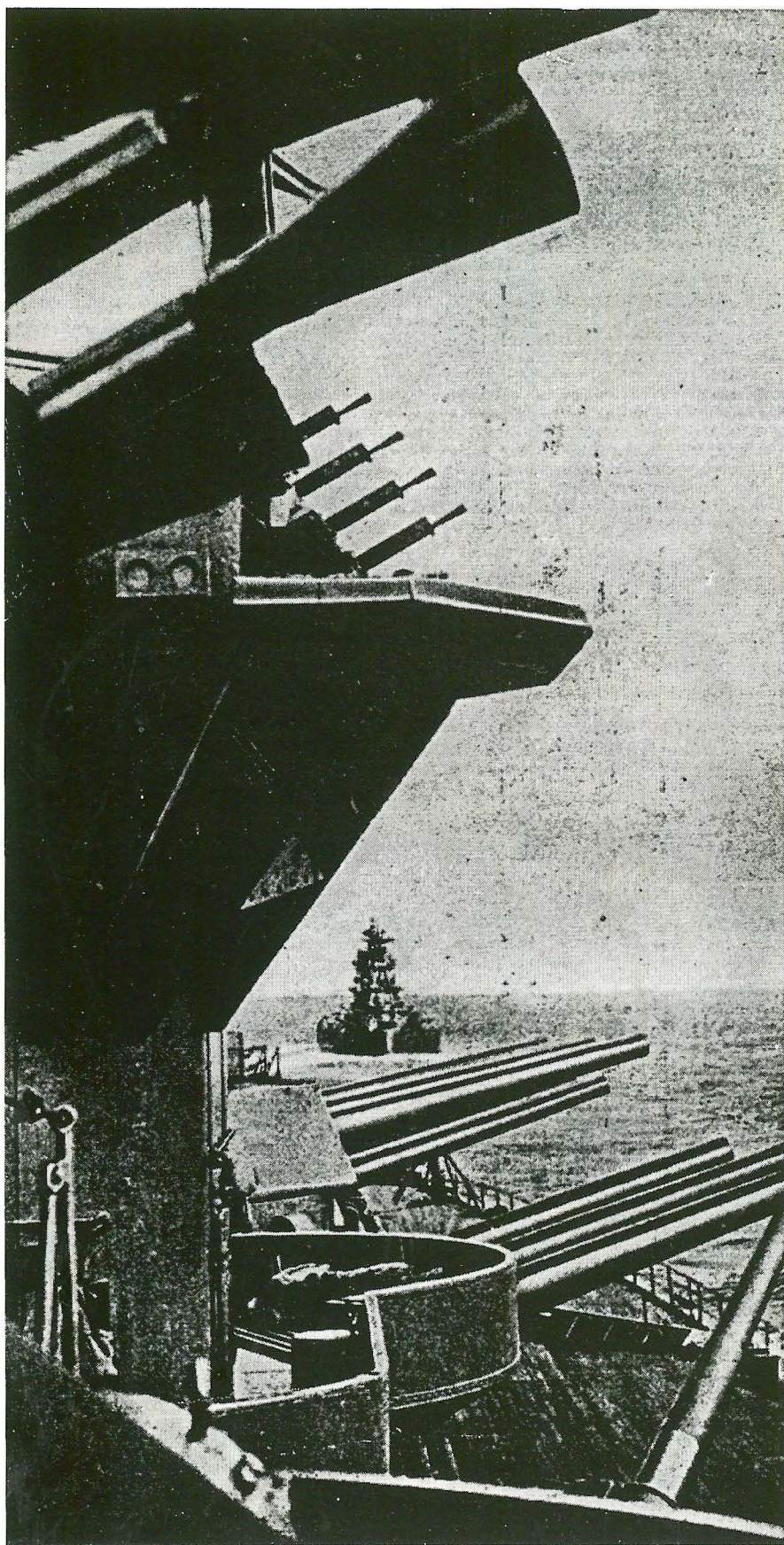
Acuado, Lemp conduz seu submarino com toda a força à frente, no exato instante em que o primeiro destróier passa e lança outro sinalizador de fumaça. Pouco tempo depois, o U-110 é violentamente sacudido pelas explosões das cargas de profundidade despejadas pelo segundo destróier, sem nenhum dano aparente. Não demora muito, porém, novas cargas de profundidade explodem ao redor do submarino, desta feita lançadas pela corveta que volta para o ataque. Novamente sacudido pelo deslocamento de água provocado pelas detonações, o U-110 começa a apresentar sinais de desgaste. Os tripulantes agarram-se desesperadamente para não serem jogados contra as anteparas, enquanto as luzes piscam de modo irregular e alguma água já se infiltra pela escotilha da torreta. O "gambito" continua implacável, por mais de uma hora, e as cargas

de profundidade lançadas pelos três navios se sucedem...

A tentativa de descer a maior profundidade revela-se infrutífera, uma vez que o aumento da pressão agrava a infiltração e faz surgir vazamentos em outros locais. Uma explosão mais próxima acaba apagando completamente a luz do submarino e os feixes luminosos das lanternas cruzam-se na escuridão, iluminando de passagem um ou outro rosto aterrorizado. Um cheiro acre, irritante, torna a ar irrespirável e a equipe encarregada de controlar as avarias perde as esperanças. Lemp não vê sentido em sacrificar as vidas de seus tripulantes e resolve render-se. O U-110 assoma à superfície e desfralda um galhardete branco. Encontra-se a exatas 16 milhas do local onde havia afundado os dois navios do comboio.

Algumas baleeiras são arriadas para recolher os tripulantes que bóiam nas águas geladas. Uma delas, sem perda de tempo, dirige-se ao submarino levando a equipe de abordagem





designada para tomar posse do barco inimigo. Lá chegando, os ingleses encontram grande quantidade de água inundando o piso da embarcação e constatarem que os alemães, antes de abandonarem seus postos, haviam aberto as válvulas de fundo do U-110 para fazê-lo soçobrar, impedindo assim que o submarino pudesse ser capturado. Com uma rapidez surpreendente, as válvulas são fechadas e tem início a faina para bombear a água invasora e impedir o afundamento. Nesse ínterim, o oficial de informações que participa da equipe encontra e apresa livros de código e uma máquina de cifrar tipo *Enigma* e o faz de modo tão discreto que os demais integrantes do grupo, ocupados com o salvamento da embarcação, nem se dão conta. Mas, este pequeno detalhe acaba se constituindo no grande trunfo daquela abordagem, uma vez que o U-110 naufraga a meio caminho da Islândia, quando o navio que o reboca cruza com uma das temidas tempestades do Mar do Norte.

Pouco tempo depois, o Serviço Secreto Britânico, que já tinha conhecimento do sistema *Enigma* e tentava, sem sucesso, desvendar o seu processo criptográfico, consegue encontrar o "elo perdido". Com a ajuda do material secreto trazido do U-110, os Aliados passam a conhecer as combinações secretas e o código de mensagens curtas que orientavam as transmissões radiofônicas do Alto Comando Alemão para os seus submarinos, passando a decifrá-las. Cientes, portanto, da movimentação dos barcos alemães com antecedência, os Aliados conseguem, a um só tempo, minimizar seus ataques e persegui-los implacavelmente.

O apresamento realizado no U-110 e a descoberta da codificação *Enigma* foram dois dos mais bem guardados segredos da 2ª Guerra Mundial e acabaram se constituindo em peças-chave para o desmantelamento da temida frota submarina alemã, que tantos prejuízos causou, inclusive a nós brasileiros.

* O autor é Maj.-Brig. Ref.

CASA PRÓPRIA



Duas Questões Fundamentais

Luiz Pedro Miranda da Costa*

"Com a aquisição da casa própria, ganha-se, além de dinheiro e renda, estabilidade, segurança e, principalmente, um endereço que é pré-requisito da cidadania", (Citado no Informativo do SINDUSCON—PR, nº 334, que transcreve artigo de José Luiz Schuchovski, publicado na "Folha de São Paulo").

Passamos do sonho da casa própria para uma necessidade vital, inclusive como garantia de um lugar na sociedade onde todo indivíduo, ciente de suas obrigações, aspira a sua inserção como cidadão dotado de direitos.

Ultimamente, esses aspectos da necessidade básica do indivíduo de morar decentemente, como uma proteção para si, sua família e seus bens, além de distingui-lo como habitante-cidadão, parecem não estar merecendo prioridade.

Muitos são os empecilhos para a implementação de uma política habitacional capaz de reduzir o grande déficit que já atinge mais de dez milhões de famílias. Seus efeitos se fazem sentir

nas submoradias, na favelização, nas tribos que habitam as ruas e outras mazelas mais sentidas nas grandes cidades do nosso rico país.

É bom lembrar que, de 1964 em diante, foi tentada uma política séria de habitação, através de um Sistema Nacional de Habitação associado à criação da caderneta de poupança, do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e do Banco Nacional da Habitação.

O tempo passou; houve aumento de emprego na construção civil, especialmente para mão-de-obra não-qualificada; foram construídas milhões de casas populares; muitos municípios foram dotados de infraestrutura básica de saneamento e os programas criados no Sistema Financeiro da Habitação atendiam aos vários estratos salariais da nossa população.

Dentro desse contexto, o Ministério da Aeronáutica, tal como já existia na Marinha e no Exército, criou um órgão para usar os meios e dispositivos do SFH em proveito do seu pessoal.

Assim, foi criada, em 1979, a Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica — CFIAe —, visando atender militares e servidores civis, ativos e em inatividade na Aeronáutica.

Nos seus primeiros anos de atividade, a CFIAe atendeu inúmeras famílias do pessoal da Aeronáutica, com recursos do Sistema e até com recursos próprios decorrentes de sua profícua atuação como elemento de intervenção no SFH.

Não se sabe exatamente quando o sonho acabou; se com a extinção do BNH, se com o crescimento da inflação, ou se com uma combinação de vários fatores, onde se destacou a falta de uma política definida e ativa para aplicação no acesso à moradia, para atender desde os mais carentes à sofrida classe média, onde situamos os mais bem remunerados militares de nossas Forças Armadas.

O fato é que se constata hoje, a meio caminho da última década do nosso emocionante século, uma omis-

são de providências tendentes a amenizar a grande falta de moradias ao alcance da população.

Podemos encarar a satisfação dessa necessidade—a habitação—como um direito a conquistar por parte de todo cidadão que aspira à independência econômica, ou que constitui família e necessita de um lar.

Na busca dessa conquista, ao cidadão cumpridor de seus deveres, aquele que efetua o pagamento de tributos e que cumpre as posturas nos três níveis de governo, deve ser fornecido o equipamento necessário para que, onde construir sua casa, ele possa dispor dos serviços públicos que sejam o retorno do pagamento de suas obrigações.

Sabemos, também, que a maioria dos cidadãos que desejasse poupar uma importância, para um dia dispor do valor suficiente para efetuar a compra de um imóvel à vista, levaria tantos anos que não desfrutaria desse bem por muito tempo de vida.

Uma das soluções para colocar a moradia ao alcance dos assalariados, sejam os de baixos salários, sejam os da classe média, está na concessão de empréstimos para a construção de conjuntos habitacionais ou financiamentos individuais.

Tais concessões dependem de programas dentro de uma política habitacional combinada com a atuação de municípios economicamente fortes e capazes de dotar as novas moradias da infra-estrutura de saneamento básico, rede escolar, sistema de transporte e de saúde que permitam

uma vida civilizada para todos.

Deixando a questão dos serviços municipais e estaduais para outra discussão e detendo-nos na política habitacional, vamos às duas questões fundamentais que nos preocupam.

A primeira é a existência de recursos dentro de um sistema financeiro da habitação que, a exemplo do criado em 1967, seja capaz de atender todas as camadas da população, através de programas com juros muito baixos e prazos longos para os mais necessitados e, à medida que sobe a capacidade do público visado, cobrar juros maiores e prazos menores de forma a equilibrar o investimento total, possibilitando o retorno suficiente para remunerar o montante empenhado e possibilitar novas aplicações.

O investimento inicial deve ser substancial e, nesses dias em que a poupança interna não é de grande vulto, deve-se buscar a poupança externa que existe, dando-lhe uma segurança e atrativos que motivem a aplicação.

A segunda questão fundamental é a do salário do qual possamos destinar uma quota para o pagamento da prestação do imóvel adquirido. São ligadas a essa questão: a necessidade de uma poupança, porquanto os programas, à exceção dos destinados aos de menor renda, geralmente não atendem a 100% do valor de venda; do pagamento das chamadas despesas cartoriais e de legalização; o imposto de transmissão e de uma quota para a instalação. Tudo isso requerendo uma economia prévia para possibilitar a conquista definitiva

do desejado teto.

Se por um lado é lícito investirmos esperança na existência, em breve, de recursos para aplicação no Sistema Financeiro da Habitação, por outro, a desilusão quanto à melhoria da capacidade de obtenção de financiamento para aquisição de moradia digna e adequada para o pessoal da Aeronáutica é motivo de grande preocupação.

Tomemos um exemplo que reflete com crueza a dificuldade que enfrentamos: a CFIA desenvolveu um projeto, em área de sua propriedade, especificamente para o público a que se destinava, isto é, de como seriam moradias para sargentos, tomamos como referência a capacidade de compra de um Segundo-Sargento. Aprovado o projeto, feita a licitação, contratada a obra, quando as unidades forem entregues, anos depois, só estarão ao alcance de um Major, que certamente se candidatará, porquanto o imóvel é condizente com seu salário.

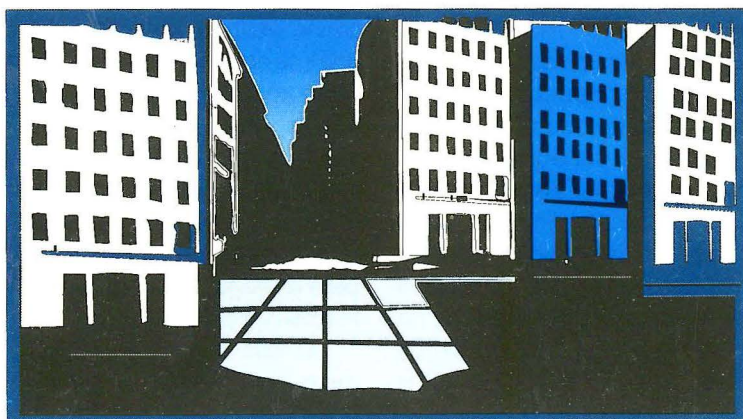
As necessidades de moradia da família de um Sargento são as mesmas de um oficial; no entanto, a escala de remuneração na hierarquia militar, como na civil (pública e privada), é feita em função da antiguidade e de outros requisitos legais. Fazemos esta ressalva para evitar fugir da questão principal: a perda da capacidade aquisitiva da remuneração dos militares e servidores civis do Poder Executivo.

Com o Programa Econômico em desenvolvimento, esperamos que a inflação seja dominada e os preços não mais galopem. Porém, como será a recuperação salarial dos nossos beneficiários?

A segunda questão fundamental da aquisição da casa própria está nas mãos de poucas pessoas; rezemos para que sejam sábias as suas decisões; realimentemos nossas esperanças no florescer de uma nova etapa da vida nacional, mas não nos iludamos com soluções mágicas, aceitáveis apenas no terreno da fantasia.

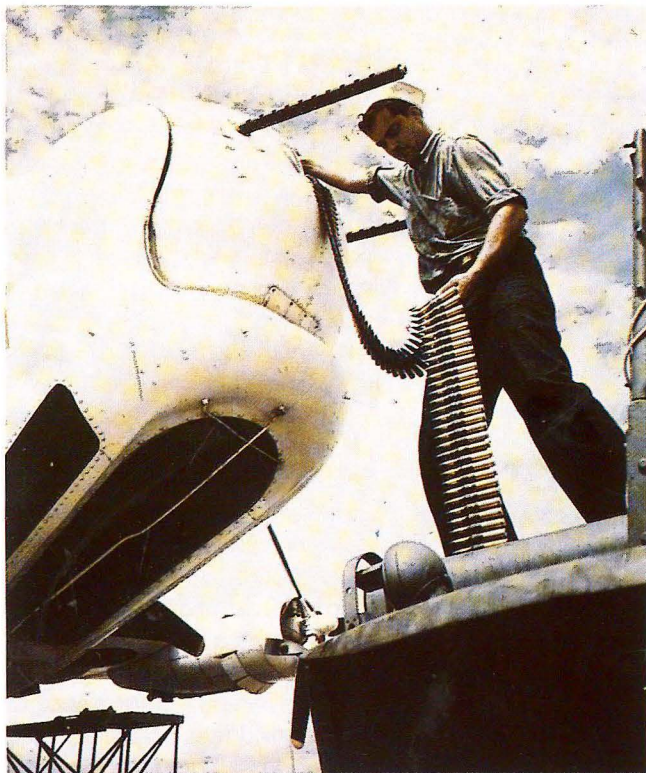
Maecte animo generose puer...

** O autor é Cel.-Av. R/R*



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:



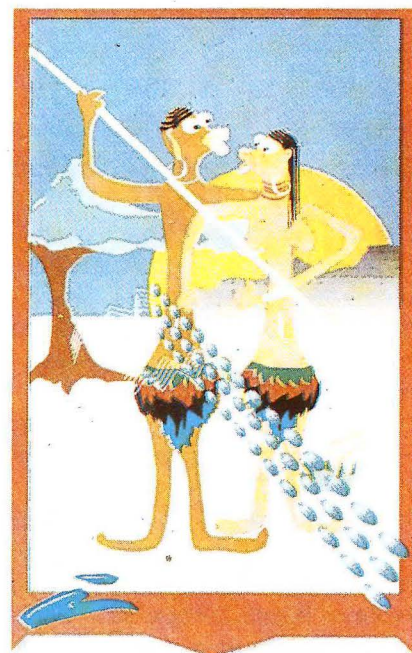
Aviões Brancos no Atlântico Sul (2)

Você sabia que a unidade aérea que mais submarinos afundou, durante a 2ª Guerra Mundial, estava baseada no Brasil?

Tesoura-de-Vento



A "tesoura-de-vento" é, sem dúvida, a grande preocupação dos pilotos e dos controladores de voo.



bate papo

Falha nossa!!!

Por ocasião do lançamento da Revista de Aeronáutica nº 200, várias circunstâncias impeditivas como falta de papel, greve nos Correios etc., resultaram no atraso de sua publicação. Devido ao tumulto criado por estas situações, outras falhas ocorreram, com prejuízo da qualidade gráfica da Revista e alguns reflexos na parte editorial. Uma delas, pela qual publicamente nos desculpamos com os nossos leitores e, em particular, com os nossos colaboradores, foi a não introdução da correção dos textos após a última revisão, em alguns artigos, ocasionando sua publicação com inúmeros erros. Os artigos mais prejudicados foram:

- Submarinos em Ação • O Colapso do BT-18 e • Jubileu de Ouro: Turma Cel Fontenelle.

Ao Brig Ivo Gastaldoni e ao Cel Newton Burlamaqui Barreira, as nossas desculpas e o reconhecimento da "Falha Nossa".

fatos & gente

HELIRIO '95/RJ

Estará acontecendo, entre os dias 15 e 19 de março próximo, na Sede Campestre do Clube de Aeronáutica, junto ao Aeroporto de Jacarepaguá, o evento HELIRIO '95/RJ.

Trata-se de uma realização conjunta da GPM Eventos, Promoções e Informática, do Clube de Aeronáutica e da Associação Brasileira de Giroaviação.

Do evento constarão, entre outras atrações:

- Segundo Campeonato Brasileiro de Helicópteros;
- Primeiro Campeonato Brasileiro de Girocópteros;
- Primeiro Campeonato Brasileiro de Aeromodelismo de Asa-Rotativa;
- Curso de Juízes e Auxiliares de Campeonato;
- Seminário de Segurança de Voo;
- Primeiro Congresso da Associação Brasileira de Giroaviação.

Tudo isso em meio a uma belíssima exposição estática de material aeronáutico, movimentadas e alegres demonstrações aéreas e, após o encerramento das atividades do dia (todos os dias), animados "Happy Hours" nas instalações do Restaurante e à beira das piscinas do Clube.

É um evento que não pode ser perdido.



"RESGATE 3": INTEGRAÇÃO DE TODAS AS ARTES

Foi um sucesso o show "Resgate 3" no último dia 17, nos salões do Clube de Aeronáutica. A Produtora Cultural Marly Faro conseguiu reunir, em um único show e de uma só vez, numerosos e famosos artistas. Estiveram participando da festa: José Augusto Branco, Miguel Falabella, Arlete Sales, Ademilde Fonseca, Peri Ribeiro, Cristina Pereira, Gracindo Junior, Nora Esteves, Sonia Delfino, entre muitos outros que dançaram e cantaram pela campanha "Ação pela Cidadania, Contra a Miséria e pela Vida". Finalizando o show, a orquestra de Marcos Szpielman, à maneira das "big

bands", mostrou à juventude como é bom dançar ao velho estilo "cheeck to cheeck".

RESGATE 3

Nos salões do INCAER, houve também uma grande exposição de artes, alerta a todas as tendên-

cias, com presenças marcantes como Marly Faro, Camões, Christina Oiticica, Dora Parentes, J. Longuiño, Reginha Pujol, Fuka, Christina Hermes, Carlos Magno, Pimenta e muitos outros.

O Clube de Aeronáutica e o INCAER deram, desta forma, a sua significativa contribuição para a campanha e proporcionaram aos Associados uma boa oportunidade de fazer mais um contato com a Cultura.



EMBRAER Privatizada sim... Parada não...

A primeira venda da Embraer privatizada foi concretizada na última quarta-feira, dia 11, com a InterBrasil Star — Sistema de Transporte Aéreo Regional, que tem como principal acionista a TransBrasil. Foram vendidas três aeronaves EMB-120 Brasília, que deverão operar em rotas de Goiás, Santa Catarina e Paraná. (Bandeirante - Jan/1995)

O diretor-presidente da Embraer, eng. Ozires Silva e o comandante Lacerda assinam o contrato: 3 EMB-120 para a InterBrasil Star

Prêmio SANTOS-DUMONT

O Prêmio Santos-Dumont de jornalismo - 1994 chegou ao seu término. Assim, às 17 horas do dia 8 de fevereiro, foi realizada, em sua sede, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, a sessão de encerramento, com a premiação dos vencedores nas diversas categorias. A Juri Especial, que avaliou os trabalhos inscritos, apontou os seguintes vencedores:

- Categoria "MATÉRIA REDACIONAL — AVIAÇÃO COMERCIAL":
- Fernando Hupsel de Oliveira, com a matéria "Vôo Cego: Crise Toma Conta da Aviação Civil", publicada no Jornal A Tarde, em 17/07/94.
- Categoria "MATÉRIA REDACIONAL — AVIAÇÃO EM GERAL":
- Mário Vinagre, com a matéria "Embraer: Uma História de Sucesso", publicada na revista Flap Internacional, número 262A
- Categoria "COLUNA DE AVIAÇÃO":
- José Jesus Silva — Coluna "Aviação", no Jornal do Commercio — RJ.
- Categoria "VEÍCULO ESPECIALIZADO":
- Roberto Pereira de Andrade, com a revista Aero Magazine.

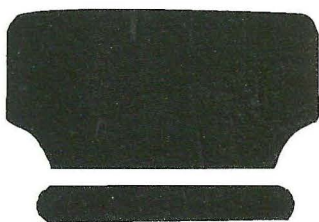


Arrefecido o furor privatizante, foi chegada em dezembro último a hora da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) deixar o rol das estatais, o que, espera-se, tenha sido sem a comoção do início do processo de desestatização da economia. Assim, o momento é oportuno para a abordagem de um aspecto bastante peculiar daquela empresa, sem dizer respeito ao mérito da questão geral, isto é, privatizar ou não uma determinada indústria de um segmento estratégico, de avançada tecnologia e de elevadíssimo custo. Esta questão geral é assunto muito amplo e complexo a requerer considerações especiais e exclusivas. A peculiaridade citada está ligada à maneira como foi constituído o seu capital inicial. Após várias tentativas frustradas de estabelecer uma indústria aeronáutica, no passado, entre iniciativas privadas e oficiais, resolveu o governo transferir o seu esforço nas fábricas militares para a solução que culminou com a criação da EMBRAER, em 19/08/69. Buscava, assim, a agilidade empresarial, flexível, competitiva e livre dos entraves burocráticos indispensáveis à gestão da coisa pública. Em benefício da brevidade, os comentários ao nascimento daquela empresa limitam-se, neste caso, a quatro pontos: 1 — a existência do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), que desde 16/01/50 veio viabilizar o surgimento da EMBRAER, através da massa crítica representada pelas centenas de engenheiros aeronáuticos por ele formados em padrão de excelência reconhecido internacionalmente; 2 — a garantia do governo em manter encomendas além do "break-even point" de forma a tornar o empreendimento economicamente factível; 3 — o aporte financeiro em volume e prazos compatíveis com a demanda de capital em todas as fases, desde a instalação da empresa em terreno do Ministério da Aeronáutica (M. Aer.) até edificações, aparelhagem, equipamentos, ferramental e fabricação de aviões; e 4 — o financiamento direto, ou o aval para obtenção de re-

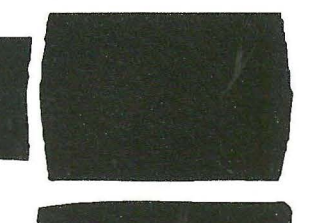
ursos, prestado pelo M. Aer., inclusive na comercialização dos seus produtos. Até aí, nada de inédito, pois sendo uma atividade de resultados incertos, alta especialização, dirigida a um mercado restrito, exigente e arduamente disputado, a indústria aeronáutica em todos os países tem que receber decidido apoio dos seus governos. Por isso, nem é de se estranhar, tampouco, o desenvolvimento e a fabricação dos protótipos do Bandeirante — avião de sucesso mundial que se tornaria por um bom tempo o carro-chefe da EMBRAER, em diferentes versões — pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), onde técnicos competentes e patriotas notáveis foram dirigidos pelo não menos competente e patriota Osires Silva. Esta rápida introdução se faz necessária para entendermos a tomada de decisão de criar a EMBRAER. Os acontecimentos posteriores são outra história para uma

outra oportunidade. No momento, o objetivo é ressaltar a participação de cada militar da Força Aérea (FAB), não só no entusiasmo, mas com o seu dinheiro pessoal. Explicamos: grande parte dos recursos injetados na EMBRAER foram oriundos do Fundo Aeronáutico através de um procedimento perfeitamente legal. Dentre as fontes previstas em lei, é o Fundo Aeronáutico também aquinhado com as receitas advindas da rubrica "Economias", fruto da criteriosa administração das dotações orçamentárias e, em especial, dos recursos destinados ao rancho. Contudo, não é sem uma grande parcela de sacrifício, até mesmo privação e provação, que se consegue economizar a escassez. A propósito, nunca houve dúvidas quanto à licitude na formação e destinação deste Fundo, bem como quanto à probidade dos seus gestores. Para não repetir um termo da moda, diremos apenas que tudo sem-

RESGATE



JUSTO



DE UMA DÍVIDA NOBRE

Renato Paiva Lamounier*

pre foi muito cristalino, por serem notórias as ações e públicos os documentos. Dúvida há, sim, quanto à justiça de envolver o Fundo de Saúde da Aeronáutica (FUNSA) nesta operação. Isto ocorreu da seguinte forma: em 04/08/69, surgiu o Decreto-Lei 728 aprovando o Código de Vencimentos dos Militares (CVM), em substituição ao antigo Código de Vencimentos e Vantagens dos Militares (CVVM), quando foi então instituído o Fundo de Saúde para cada uma das Forças Singulares, através do parágrafo 2º do seu artigo 82. Sem qualquer tardança, o Sr. Ministro da Aeronáutica, pela Portaria 079/GM6 de 17/10/69, determinava o desconto de dois por cento do soldo de cada militar para o referido Fundo. O benefício e o encargo continuaram a vigir através da legislação subsequente, porém com substancial aumento no desconto, o qual era — é importante dizer — plausível, justo e até mesmo majorável. Entretanto, os recursos do FUNSA, por estar este ainda carente de regulamentação, eram incorporados ao Fundo Aeronáutico. Somente em 24/08/72, três anos mais tarde portanto, foi baixada a primeira norma para aplicação do FUNSA, através da Portaria 076/COGEFE. Até aquela data, os militares e seus dependentes indenizavam integralmente o atendimento médico-hospitalar, odontológico e laboratorial, muito embora já descontassem para o FUNSA há três anos. Hoje, a indenização é feita na proporção de 20%. Para se ter uma idéia dos valores em jogo e para não cansar o leitor, tomem-se como amostragem os seguintes dados: no ano de 1975, foram arrecadados Cr\$ 23.625.525,00 e gastos Cr\$ 9.972.974,00, com saldo igual a Cr\$13.652.551,00. Em 1976, a receita foi de Cr\$ 29.292.131,00; a despesa de Cr\$11.725.420,00 e o saldo de Cr\$17.566.711,00 (Fonte: Serviço de Estatística da Aeronáutica — Anuários de 1975 e 1976). Em dois anos apenas, o saldo total foi de Cr\$ 31.219.262,00, o equivalente a US\$ 3.434.462,28. Diante da descomunal inflação brasileira e das quatro mudanças do padrão monetário, nos últimos 10 anos, é forçoso adotar



As estatais e outros órgãos do governo engordam os fundos privados dos seus funcionários, a eles destinando contribuições muito além do permitido por lei e, mais, transferindo-lhes a propriedade de valiosos imóveis para os quais passam a pagar altos aluguéis. No caso do M. Aer., aliás do seu segmento militar, a FAB, ocorreu o inverso: a caixa privada dos seus integrantes foi quem financiou, a fundo perdido, a atividade estatal.



um referencial a fim de não se perder a noção de valor. Considerando-se, por conseguinte, a moeda norte-americana como referência e levando-se em conta a inflação média anual de cinco por cento sobre o dólar e os modestos juros de seis por cento ao ano, desde 1975, esta importância ascende a US\$ 27.681.765,24. Deste montante pode-se inferir o volume arrecadado para o FUNSA, desde 1969 e, incorporado ao Fundo Aeronáutico, o qual por sua vez subsidiou a instalação e o funcionamento da EMBRAER. O verdadeiro significado deste acontecimento, numa dimensão nacional, pode ser dado em duas simples comparações: quando resolveu o governo brasileiro não mais imprimir o nosso papel-moeda no American Bank ou na inglesa Thomas de la Rue e, para tanto, remodelou e aparelhou a Casa da Moeda, o que teria acontecido se, para tal, usasse os recursos das Caixas de Assistência dos Funcionários do Banco do Brasil, do Banco Central ou da Caixa Econômica Federal? E se, quando foi buscar petróleo no fundo do mar, tivesse a PETROBRÁS custeado esta caríssima e necessária empreitada com o dinheiro da PETRUS, a caixa de assistência dos seus funcionários? Por muito menos, mas muito menos mesmo, estas categorias já paralisaram o país. O mesmo raciocínio é verdadeiro também para as

empresas estatais de telecomunicações e eletricidade, para os poderes legislativo e judiciário federal e estaduais e, quiçá, legislativos municipais. Há aqui um paradoxo: as estatais e outros órgãos do governo engordam os fundos privados dos seus funcionários, a eles destinando contribuições muito além do permitido por lei e, mais, transferindo-lhes a propriedade de valiosos imóveis para os quais passam a pagar altos aluguéis. No caso do M. Aer., aliás do seu segmento militar, a FAB, ocorreu o inverso: a caixa privada dos seus integrantes foi quem financiou, a fundo perdido, a atividade estatal.

Ao final desta exposição, é importante ressaltar não ter ele qualquer intento contestatório. Seria isto amesquinhar uma realização fruto de tamanho desprendimento. Tem, isto sim, o propósito de um registro histórico, para que não se perca no tempo e na memória nacional este gesto de doação, exemplo vivo do que são capazes o ideal, o espírito de sacrifício e outros valores hoje tão aquecidos em nossa sociedade. É com orgulho visceral, apropriada e literalmente falando, que se propõe reaver para o FUNSA e para o Fundo Aeronáutico pelo menos um pouco do muito que ambos colocaram na EMBRAER. É preferível tentar salvar alguma coisa do que vê-la recolhida ao erário público e dele se esvaír pelos ralos do desperdício aos quais muito bem se referiu o então Senador Fernando Henrique, enquanto Ministro da Fazenda. Isto para não mencionar os desvios criminosos. Assim, a conclusão lógica, serena e razoável é pretender-se o reembolso ao FUNSA daquilo que lhe foi tirado, sem quaisquer outras considerações além deste puro objetivo. Restituir a ele a parte da arrecadação obtida com a venda da EMBRAER será não somente um ato de justiça, mas de sensatez diante da penúria dos hospitais da Força Aérea, carentes de tudo para o seu funcionamento e manutenção. Os seus usuários não só o reclamam por direito, mas o merecem por gratidão.

** O autor é Cel.-Av. R/R*



ACIDENTES DE AVIAÇÃO

Republicação
Rev. nº 6. Ano I - Set/Out 1959

Ten Brig Med Dr. Edgard Tostes

O presente artigo faz parte de um conjunto de matérias selecionadas pela REVISTA AERONÁUTICA para republicações eventuais. Trata-se de matérias que refletem o pensamento vigente no seio da Força Aérea, na época de sua publicação, e que acreditamos poder servir de embasamento no campo político, doutrinário e na estratégia de condução das nossas organizações, trazendo, desta forma, maiores possibilidades de sucesso no desempenho atual destas unidades.

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

O controle de aproximação e a torre de controle constituem o centro de comando de um aeroporto; devem dispor de todo o equipamento que permita identificar, orientar e instruir todos os aviões voando dentro de sua área de controle. Dispõe, por intermédio do centro de transmissão, dos meios de comunicação com os diversos serviços que cuidam do apoio ao voo, transmitindo por fonia suas instruções às aeronaves em voo, ou ainda no chão. Essa vigilância constante necessita uma atenção constante e uma precisão absoluta nas instruções dadas, sobretudo

quando a visibilidade é má ou nula, ou nas horas em que o tráfego aéreo é particularmente denso.

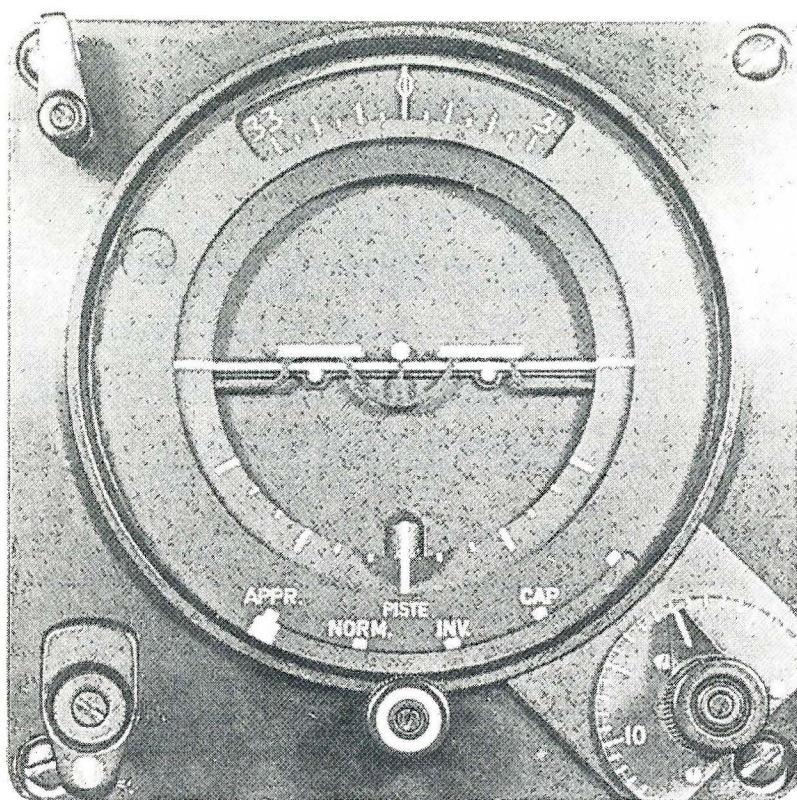
A eficiência do serviço de controle requer, todavia, uma perfeita disciplina dos pilotos na obediência às ordens emanadas do centro de comando.

A aterrissagem, com má visibilidade ou sem ela, foi sempre a preocupação dos técnicos de aviação, não sendo mais admissível a ausência de um aparelhagem adequada nos aeroportos internacionais.

Em 1949, a "ICAO" (International Civil Aeronautical Organization) recomendou a instalação do sistema "I.L.S." (Instrument Landing System), como auxiliar-padrão em todos os aeroportos internacionais, onde a densidade do tráfego o justificasse, recomendando, por outro lado, um sistema de radar para ser instalado nos aeroportos onde aterrassem aeronaves não equipadas para a utilização do sistema "I.L.S.".

O sistema ideal, em uso em todos os aeroportos de primeira categoria, é a combinação do sistema de "radar" com o sistema "I.L.S.", porquanto o sistema "I.L.S." permite ao piloto controlar a precisão das instruções emanadas pelo operador do sistema de radar.

As lacunas na proteção ao voo em breve se tornarão ainda maiores, à medida que os movimentos de aviões aumentarem.



O primeiro sintetizador "CHOMBARD - GTA" — com informações de ILS, VOR e TACAN — colocado em serviço em 1956, equipando aeronaves "VANTOUR".

"A infra-estrutura de apoio e comunicações na América Latina é muito mais escassa e mais velha do que nos Estados Unidos."

O apoio aéreo em todos os momentos do voo tem sido objeto, nos últimos anos, de numerosos artigos em revistas técnicas ou nos jornais, sendo que nestes o noticiário tem sido provo-

cado pela sucessão de acidentes verificados, e que estão reclamando uma medida de caráter urgente para os problemas do

controle e da circulação aérea, isto é, da proteção ao voo.

É interessante citar aqui o que escreveu um oficial da Força Aérea Norte-Americana, na revista "Aviation Medicine", sobre os aeroportos na América do Sul: "A infra-estrutura de apoio e comunicações na América Latina é mui-

to mais escassa e mais velha do que nos Estados Unidos. O voo por instrumentos é feito apenas por meio de goniômetros. Não há instalações de controle pelo radar, nem sistema "I.L.S.", como auxiliar para pousos com má visibilidade. As torres centrais e estações intermediárias estão comumente fechadas ao anoitecer, ou só falam em espanhol ou português. As comunicações com as estações de destino ou com as intermediárias, durante a viagem, são difíceis ou quase impossíveis. Tudo isso a diminuir a confiança do piloto, o que contribui para a insegurança, a ansiedade, a fadiga e a pobreza de julgamento."

Os acidentes de aviação podem trazer ensinamentos preciosos quando bem analisados e apurados; podem esclarecer problemas técnicos, falhas operacionais, recomendar novos processos na técnica de pilotagem ou indicar pontos vulneráveis na estrutura do avião, até então desconhecidos, como no caso dos "Comets"; podem demonstrar uma deficiência de instrumentos e despertar a atenção para os azares naturais, como turbulências, nevoeiros, descargas elétricas etc. Os acidentes podem revelar, também, a falibilidade do homem, por mais bem treinado, mais consciente, mais saudável ou mais forte que seja.

Existe em aviação certo grupo de pessoas que condenam as discussões públicas de um acidente, criticando acerbamente a maneira como são noticiados nos jornais e alegando que esse noticiário é publicado mais pelo sensacionalismo mórbido do que pelo lado informativo

Essa maneira de pensar está errada nos dias de hoje.

Os acidentes aéreos são em geral dramáticos, e qualquer desastre que implique em perda de vidas interessa a todos: os jornais falhariam na sua missão, se não dessem essas notícias ao público.

A aviação não é uma coisa sagrada, que não possa ser criticada por suas falhas. Em todos os países do mundo, as conclusões dos inquéritos

de acidentes são tornadas públicas para que constituam ensinamentos e contribuam para evitar repetições das mesmas falhas e erros. O caráter confidencial dos inquéritos tira o seu efeito corretivo no futuro.

Muitos pensam que uma discussão pública sobre esses desastres é prejudicial à aviação. Parece, entretanto, pela experiência adquirida, que quanto mais ampla, independente e construtiva for essa discussão, maiores serão os benefícios para o aperfeiçoamento e progresso da aviação.

Os acidentes da aviação impressionam pelas circunstâncias que os caracterizam. Tendem a vir em ondas; há períodos que eles ocorrem dentro de curto tempo, e há certos tipos de acidentes que parecem vir juntos.

O conhecimento que se tinha, outrora, dos aviões e motores era limitado; as falhas mecânicas eram constantes, o que, na realidade, predominava era o espírito de aventura e competição entre os pilotos nas suas arriscadas evoluções a baixa altura. Assim, muitos acidentes se deram em consequência de erros de pilotagem. Desde essa época, parece, é quase um hábito atribuir-se ao piloto o acidente aéreo.

Antigamente, era considerado perigoso um piloto confiar nos instrumentos de seu avião, e ele aprendia, então, a voar pelos seus sentidos; hoje, ensina-se ao piloto justamente o contrário.

Nos dias em que o piloto era dono de si mesmo e decidia quando queria ou não voar, quando podia inspecionar o seu próprio aparelho, quando era seu próprio navegador e seu próprio calculador de altitudes e distâncias, seu próprio sistema de aproximação e pouso, seu próprio "radar", como se diz na gíria. Nesta época, podia-se culpar o piloto exclusivamente pelos seus acidentes.

O início do voo por instrumentos, também chamado, na época, de voo cego*. Foi o começo de um balanço de responsabilidades.

Com a responsabilidade dividida entre uma série de pessoas em terra, responsáveis, direta ou indiretamente,

pela segurança de voo, não se pode mais aceitar a versão de erro de pilotagem sem as provas mais completas e convincentes.

A quantidade de funções que um piloto tem a seu cargo e o número de coisas entre as quais precisa dividir sua atenção têm aumentado com a modernização da aviação. O piloto, mais e mais, é sobrecarregado de instrumentos para ler e interpretar, tem vários manuais para dizer-lhe quais os "checks" a fazer, quando e como fazê-los; entretanto, quando chega o momento crítico da aproximação e do pouso, tem que voltar ao julgamento visual, a não ser, é claro, em condições desfavoráveis que interferem com a vi-

"Os acidentes da aviação impressionam pelas circunstâncias que os caracterizam. Tendem a vir em ondas; há períodos que eles ocorrem dentro de curto tempo, e há certos tipos de acidentes que parecem vir juntos."

"Antigamente, era considerado perigoso um piloto confiar nos instrumentos de seu avião, e ele aprendia, então, a voar pelos seus sentidos; hoje, ensina-se ao piloto justamente o contrário."

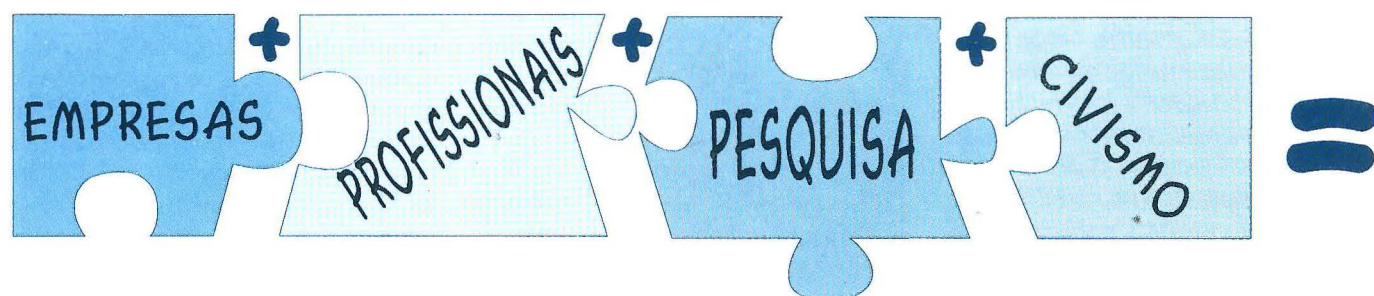
sibilidade e os obriga, então, a fazer essa manobra, segundo as informações dos instrumentos de bordo e instruções de terra.

As repartições oficiais tornam-se, aparentemente, imunes a qualquer conceito das comissões de inquérito, enquanto que o piloto serve de "bode expiatório".

** O autor foi Diretor Interino da Diretoria de Saúde da Aeronáutica e Diretor do ISC (Instituto de Seleção e Controle). Promovido a Ten-Brig-Med. e transferido para a Reserva Remunerada por decreto de março de 1954. Faleceu no Rio de Janeiro em 18 de junho de 1980.*

Secretaria da Formação

Newton de Góes Orsini de Castro*



DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Carla Godoi

Tomando como exemplo a Áustria, a Suécia, a Noruega, a Dinamarca e o Japão a fim de indicar pesquisas posteriores ao nobre leitor, verificamos que essas nações, quando planejam desenvolvimento econômico, consideram necessariamente as conseqüentes ações sociais que se impõem ao processo estabelecido. Todas as transformações organizacionais e estruturais ocasionam mudanças na configuração do relacionamento humano. Sem um posicionamento que integre o indivíduo à sociedade, identificaremos, sempre, um acentuado desequilíbrio social e o surgimento de setores integrados por marginais, pessoas improdutivas e criminosas, impossibilitadas de submeterem-se a um reajustamento criador e condenadas a um estado de antiinstitucionalidade.

Hoje, observamos essa triste realidade em processo de sistematização. Aqueles que trabalham, que têm meios de subsistência, não podem caminhar sossegadamente pelas ruas. Poderão ser assaltados e possivelmente assassinados. Não adianta sermos a décima economia do mundo, funcionando para quinze por cento da nossa

população.

O desenvolvimento nacional deve se fundamentar na formação do cidadão. Desta forma, tornam-se imperativos a profissionalização, o preparo, a orientação e a criação de mercado de trabalho para os membros da comunidade nacional, dentro dos objetivos desenvolvimentistas fixados, para que cada um tenha a oportunidade de possuir um lugar reservado na sua coletividade e, assim, trazer a sua colaboração. A responsabilidade é de toda a sociedade.

É conveniente que o esforço feito estimule não só o desenvolvimento das atividades estatais como o das instituições privadas. Assim, responder-se-á à ansiedade e à pressão crescente que se observa na população, principalmente na juventude que deseja uma posição a sua espera na sociedade. Deste modo, criaremos o progresso e evitaremos lutas de classes e desordens.

Para desenvolvermos eficientemente uma política nacional, necessitamos de um mínimo de ordem e estabilidade. Sem desenvolvimento social, um grau mínimo de ordem e estabilidade, não é possível. Para tentarmos solucionar este problema, como providência inicial, fun-

damental e inadiável, além da rede de ensino público normal, devemos criar em nível nacional, a "SECRETARIA DA FORMAÇÃO", com as seguintes responsabilidades para com o jovem carente, além de assistência médica e alimentar para as gestantes do mesmo nível social:

- alimentação rica em proteína, do nascimento até três anos.
- alimentação e moradia, até a maioridade.
- formação cívica.
- assistência médica.
- formação escolar até técnico de nível médio.
- preparação de mão-de-obra específica para cada mercado de trabalho, urbano e rural.

Para alcançarmos tal fim, torna-se necessário:

- municipalizar a profissionalização e o atendimento social do jovem carente.
- mobilizar a iniciativa privada para usar todos os meios existentes e incentivar novos investimentos, nesta área, através de legislação pertinente.
- repassar verbas específicas para os municípios e/ou pagar a iniciativa privada para dar a assistência desejada através da criação e administração de educandários. Todavia, garantir,

amparado por legislação de rito sumário e altamente punitiva, o controle e a fiscalização dos serviços prestados.

- evitar na criação da referida Secretaria dimensionamento inadequado. Deverá ter somente dois setores: um de planejamento e outro de controle e fiscalização. A atividade-fim será executada pelos municípios e/ou pela iniciativa privada.

Deverá desenvolver suas atividades em convênio com os Estados e com os Municípios, de modo que, descentralizadamente, possa incentivar a criatividade, atendendo, assim, as realidades sócio-político-econômicas de cada região, emanadas dos planejamentos municipais.

À União caberá pesquisar, estudar, analisar, caracterizar as necessidades nacionais, avaliar as características dos educandários, definir padrões, identificar regiões geoeconômicas, planejar em nível federal, fazer estatística, participar dos planejamentos municipais com informações sócio-econômicas e repassar verbas aos Municípios.

A Secretaria da Formação terá, ainda, a responsabilidade expressa de orientar, controlar, fiscalizar, aplicar multas, cassar licenças e processar judicialmente as instituições conveniadas e contratadas (responsáveis pela administração dos educandários).

A União poderá delegar condicionalmente aos Estados o controle e a fiscalização dos serviços prestados. Contudo, da decisão de cada inquérito, caberá recurso à Secretaria da Formação.

Observações:

- 1 - Se fizermos uma análise retrospectiva histórica, verificaremos que qualquer providência isolada sem atacarmos o problema em sua totalidade não nos levará a nada. Como também, sem legislação adequada, particular, objetiva e altamente punitiva, sem controle e sem fiscalização, nenhuma providência alcançará resultados convenientes.
- 2 - Qualquer órgão estadual ou federal já existente não cumprirá essa tare-

fa corretamente. Existem outras responsabilidades e vícios sistematizados.

Conseqüências da criação da Secretaria da Formação:

- Organização federal que somente planejará, fiscalizará e controlará.
- Centralização em um só órgão para tratar de um problema de forma global.
- Possibilidade de começar sem vícios e incompreensões.
- Planejamento específico de mão-de-obra para cada mercado de trabalho municipal e de área geoeconômica.
- Diminuição do êxodo rural.
- Retirada das crianças das ruas.
- Problema esquematizado em sua totalidade.

Elementos básicos para a estruturação da Secretaria da Formação:

- Legislação específica, objetiva e clara, que evite corrupção e desvios.
- Sistema de planejamento, controle e fiscalização interligado, estruturado e informatizada
- Funcionários equilibrados psicicamente e selecionados por excepcional capacidade, criatividade e probidade. Bem remunerados.
- Identificação das populações carentes, qualitativa e quantitativamente, por Município e/ou por região geoeconômica.
- Levantamento e projeção das necessidades de mão-de-obra nos Municípios e/ou nas regiões geoeconômicas.

Com relação aos dois últimos itens, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) já possui esses levantamentos, estando capacitado para aperfeiçoá-los especifica e objetivamente.

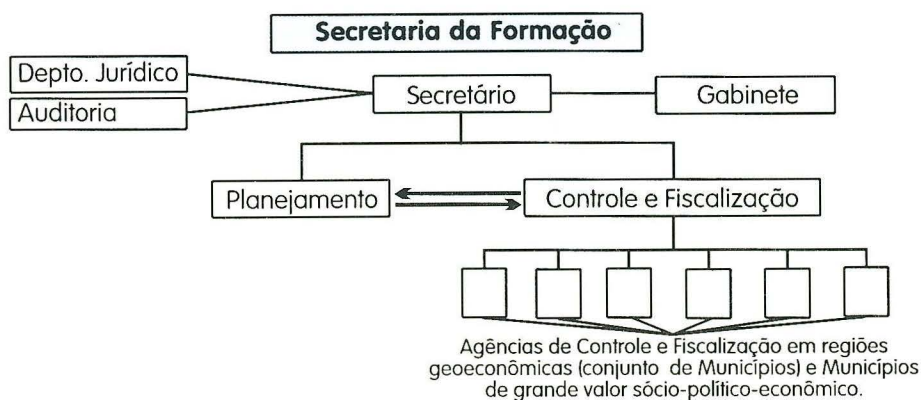
Por outro lado, o ensino estabelecido pela iniciativa privada, para os demais segmentos sociais, como atividade empresarial, não sofrerá ação do poder público quanto a sua organização e administração, desde que cumpra os currículos mínimos estabelecidos em lei. Para que assim seja, a rede pública de ensino deverá atender a demanda nacional, de forma que o ensino privado não seja essencial (falta de escolas). Dessa forma, haverá liberdade para iniciativa privada, condicionando-a a um elevado nível de ensino.

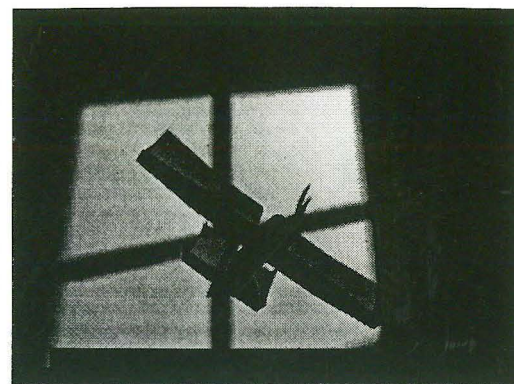
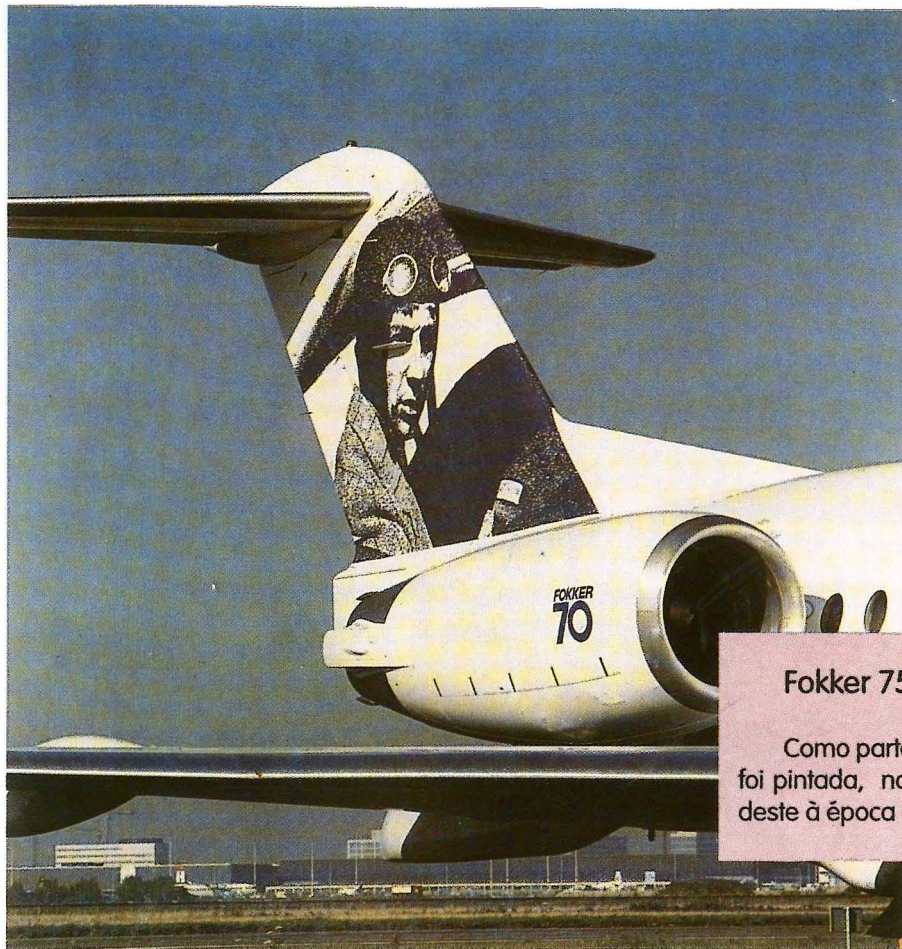
Quando o Sistema — a nossa elite — se elevará à consciência?

Não existem maiores dificuldades para colocarmos em prática esta ou outra solução. Não há, na realidade, vontade política de resolver este problema, a fim de que políticos possam ser eleitos em troca de um "quilo de feijão", por eleitor, manipulando mentiras que enganam aos que não têm meios para julgar e decidir. Por outro lado, consagra a remuneração aviltada, bem como reduz a competição no mercado de trabalho, proporcionando maiores oportunidades aos apadrinhados politicamente e aos filhos de abastados pouco capazes.

* O autor é Cel. Av. R/R

Organograma





a v i a ç ã o

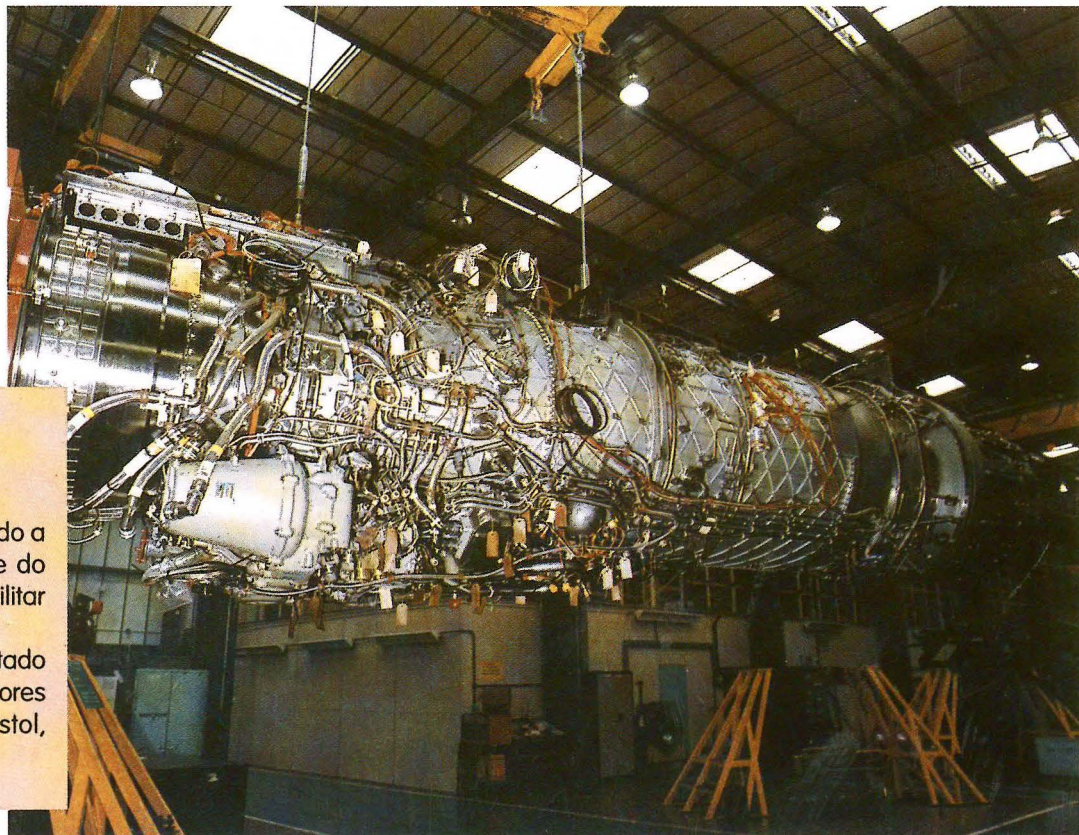
Fokker 75 Anos

Como parte das homenagens prestadas a Anthony Fokker, foi pintada, na cauda de uma aeronave "Fokker 70", a figura deste à época da fundação — julho de 1919.

EJ 200 — A nova turbina de combate da Rolls-Royce

A Rolls-Royce está desenvolvendo a mais moderna turbina de combate do mundo: a EJ 200, para o programa militar do avião "Eurofighter 2000".

Na foto, o motor EJ 200 sendo testado no banco de provas da fábrica de motores militares da Rolls-Royce, em Bristol, Inglaterra.



A Argentina reforça o Clube Europeu

De acordo com o contrato firmado em março de 1994, a Aerolineas Argentina inicia seus vôos com o "Airbus A310-300" ligando Buenos Aires às cidades da costa oeste e leste dos Estados Unidos. O modelo adotado está equipado com 2 PW 4452 da PRATT & Whitney com 23.600 kg de empuxo e poderá transportar 190 passageiros às capitais americanas eleitas para o atendimento.



Mais um Boeing 747-400 Cargo no ar

A Asiana Airlines, da Coreia, recebeu seu primeiro Boeing 747-400 cargueiro, tornando-se o quarto operador desta aeronave.

Além da Asiana, outros operadores do 747-400F são: Cargolux, Cathay Pacific e Singapore Airlines.



Boeing 777: novo recorde

Em novembro de 94, com a temperatura oscilando em torno de 21 graus centígrados abaixo de zero, condição ideal para os testes de ar condicionado da cabine e do sistema de controle da temperatura, o Boeing 777 estabeleceu um novo recorde no vôo de volta, fazendo o trajeto Kiruna (Suécia) — Seattle (EUA) em apenas 8 horas e 34 minutos.

Na foto, o Boeing 777 em testes a baixas temperaturas, na cidade de Kiruna, Suécia.



SÃO PAULO
A FL145 - FL195
D 5500 - FL 145
APP
119.1 119.4 119.8
120.4 129.2 129.75
CTI VFR 129.5

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE
116.7 RDE
s23 53.7 w046 31.8

GUARULHOS
CTR-D
FL 65
GND
129.75

BRAGANÇA
116.2 BGC
385
s22 57.1 w046 34.2

PERUS
220 PER
s23 25.3 w046 48.3

TUCA
410 IG
s23 27.7 w046 34.4

MARTE
260 MAE
s23 30.7 w046 38.4

DIADEMA
200 DAD
s23 42.3 w046 36.1

VICENTE
360 RR
s23 56.8 w046 17.2

SANTOS
375 SAT
s23 58.9 w046 15.8

NITERÓI
s24 19.5 w046 44.7

REDE<

Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Voo e Alerta, Telecomunicações Aeronáuticas e Meteorologia são os serviços essenciais, prestados em 117 Grupamentos. Em pequenas estações no interior do país, ou em aeroportos de grande porte como Guarulhos, a TASA está presente garantindo a segurança e o desenvolvimento da aviação.

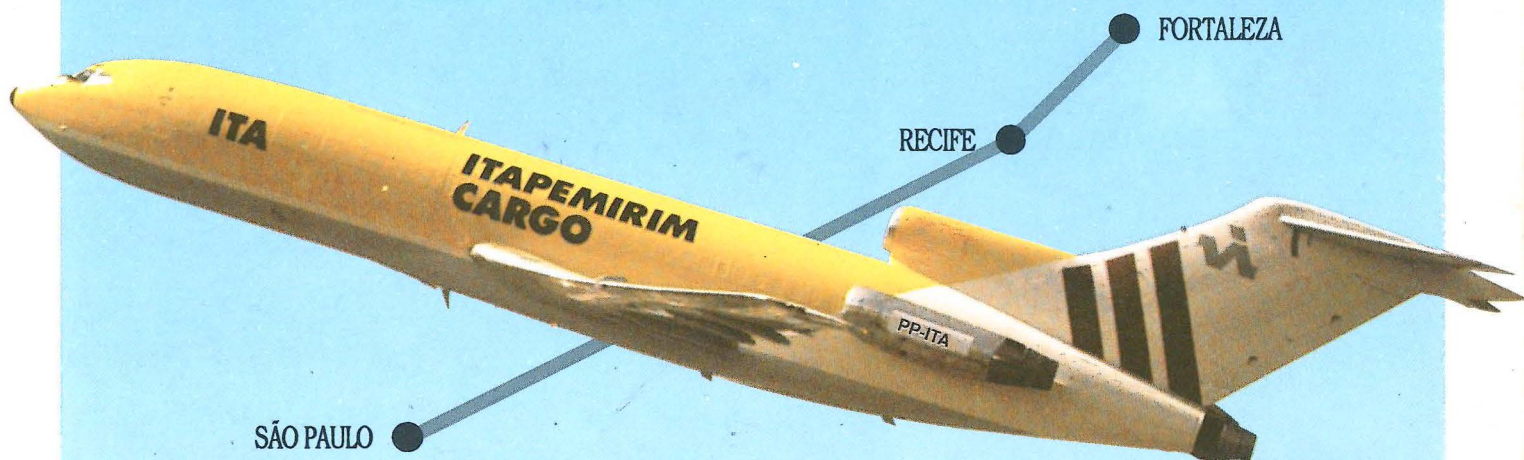


TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

25
anos

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Terminal de Carga Aérea, 2º andar - Ilha do Governador - CEP 21941-520 - Rio de Janeiro - RJ - Tel.: (021) 383-7091 - Telex:(021) 23372 e (021) 30679 - Fax: (021) 393-0871

TÃO CERTO QUANTO UM DIA DEPOIS DO OUTRO



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

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

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

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

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



... OU SEU DINHEIRO DE VOLTA.



**ITAPEMIRIM
CARGAS**

TECNOLOGIA EM TRANSPORTES

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