

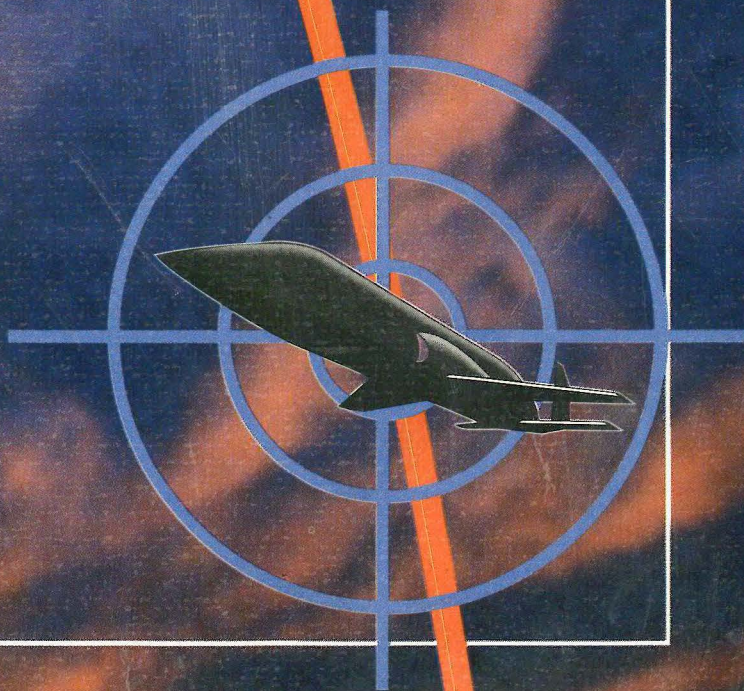
Revista **aeronáutica**



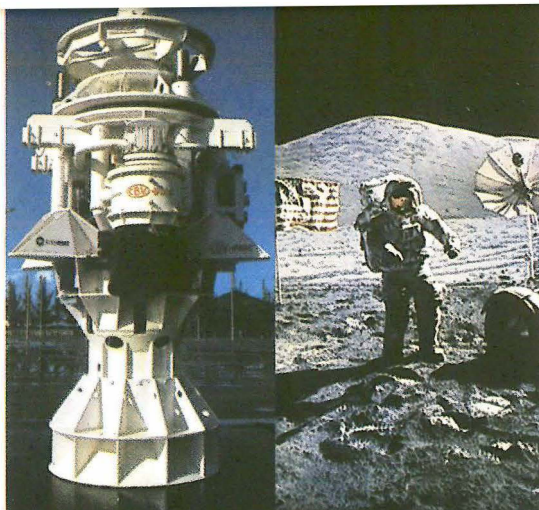
Março/Abril 1995

Número 203

AS ARMAS LASER



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.

Quando iniciamos a vida de aviador, algumas lendas, estórias, histórias e comprovações marcaram nossa personalidade e foram, muitas vezes, fatores de sucesso, segurança e integridade física e moral. Estamos plenamente convencidos de que os que delas tiraram ensinamentos, e a grande maioria está aí, acumularam milhares de horas de voo, experiência e, principalmente, segurança. Os que delas debocharam, descumpriram-nas e nem sequer as incluíram em suas reflexões diárias, ficaram pelo caminho.

O importante, no entanto, é que, se observarmos melhor, tais ensinamentos não estão limitados à vida do aviador, mas, sim, a todas as atividades do homem, em que a inteligência, o profissionalismo, a segurança, a ética e a moral se fazem necessários, não como uma qualidade, mas, sim, como um pré-requisito.

Poderíamos citar centenas destas máximas ou ditados, porém, vou fixar-me, apenas, em uma que diz: "todo aviador que mantém com a máquina um excessivo grau de intimidade, chamando-a de você, faltando com o devido respeito para com ela, vai 'quebrar'..."

Isto não significa que devemos chamá-la de "V.Exa.", mas um tratamento de "Senhor", ou mesmo, um "Você" respeitoso é seguro e muito salutar.

O respeito nos leva a cuidados com sua operação — dentro dos limites de velocidade, que são estruturais, mecânicos; leva-nos a acompanhar a sua manutenção, consultando registros, relatórios e cadernetas; leva-nos a planejar as operações de acordo com os recursos da aeronave — mínimos meteorológicos (de acordo com o que temos para efetuar as aproximações), condições meteorológicas da rota (se temos ou não radar); e muitos outros. Para os "rasquados" estas preocupações são, geralmente, rotuladas como medo. Porém, os medrosos aí estão. Cumpriram suas missões com segurança, ajudaram o País em seu crescimento, acumularam e transmitiram experiências, enquanto eles, na sua grande maioria, ficaram pelo caminho, ou amargaram doloridas e precoces aposentadorias.

Se transpusermos tais posicionamentos para o dia-a-dia da nossa população, iremos nos deparar com situações

idênticas com resultados exatamente iguais.

Até aqui nos referimos ao VÔO e à SEGURANÇA, mas poderíamos falar de sexo e AIDS.

As projeções estatísticas nos mostram que em breve o Brasil alcançará mais uma marca mundial: o CAMPEÃO MUNDIAL DA AIDS.

E por que? Somos mais fracos do que os argentinos? Somos mais pobres do que os paraguaios? Ou temos menos imunidade do que os chilenos?

Não, de forma alguma...

O grande erro de nosso País está na forma de conscientização de sua população.

O excesso de liberdade, requerido e assumido pela imprensa brasileira, levou a população deste País a um total desrespeito ao sexo e seus envolvimento. O sexo no Brasil é "você", é "meu chapa", quando deveria ser "Senhor" ou "V.Exa.".

Nem todos os fins justificam os meios. Atacar a AIDS, vulgarizando o sexo, é de uma "burrice" a toda prova, e tem sido, neste país, o carro chefe de todas as campanhas que visam amenizar os efeitos do "mau do século".

Sexo vulgar significa: perda de virgindade aos 15 anos (média brasileira); grande variedade de parceiros; gravidez precoce; aumento da prostituição; aumento do homossexualismo; aumento do número de divórcios e separações conjugais, entre outros mais.

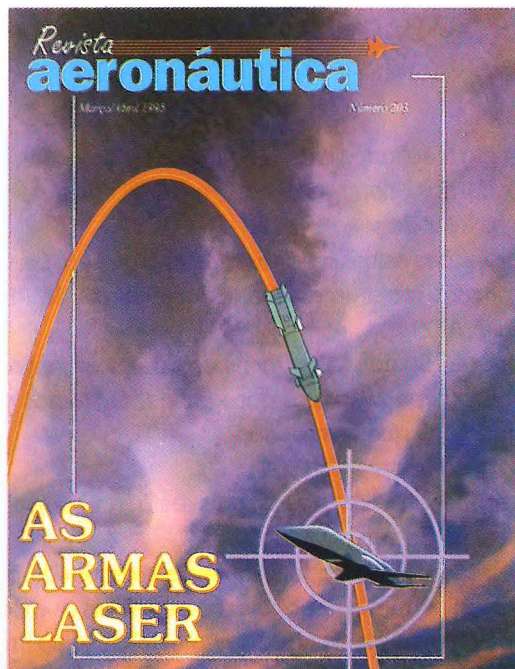
TODOS ESTES ASPECTOS SÃO FUNDAMENTAIS NA PROLIFERAÇÃO DA AIDS.

O necessário é que se realizem campanhas sérias, tratamento respeitoso e ético com relação aos assuntos ligados ao sexo, isto é, tratá-lo de "Senhor" e não de "Você".

Prevenir a AIDS atacando apenas o momento do ato sexual, com o uso de camisinhas, por força de propagandas mal elaboradas e apresentadores de televisão mal preparados e aéticos, é como evitar acidentes aeronáuticos, com cuidados, apenas, depois da decolagem da aeronave.

ATACAR A AIDS ABORDANDO, APENAS, O ATO SEXUAL É COMO ATACAR OS ACIDENTES ABORDANDO, APENAS, O VÔO.

nesta
edição



CAPA

05 aviação

As armas laser: emprego na guerra atual

L. N. Menezes

segurança de vôo

08 Tesoura de Vento

Salvador Alaimo

11 opinião

O esfacelamento das Forças Armadas

Carlos Alberto Jacques

tráfego aéreo

Breve história do tráfego aéreo

Remy Gomes Ferreira

13

2ª guerra mundial

17 Aviões brancos no
Atlântico Sul (2)

Paulo Pinto

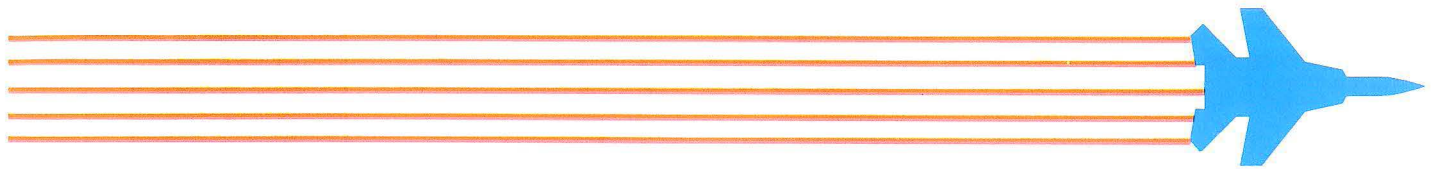
apoio

CGABEG: paradigma de assistência à terceira idade

Ary D'Oliveira Ferreira



20



23 história da aviação

A águia "traidora": KG 200

Antonio G. Moreira Neto

aniversário

Jubileu de uma turma 25

Carlos Augusto Gonçalves

política 28

Credibilidade e as Forças Armadas

Newton de Góes Orsini de Castro

33 tradição

Condecorações na Força Aérea

Augusto Hilmário Siqueira

submarinos em ação

Prenúncio de tempestade 35

Ivo Gastaldoni

saúde 38

Alerta para o câncer de próstata

reminiscências

39 Quando a Caça descobriu Natal

Billy Kipp

Seções

01 Página Um

42 Fatos & Gente

44 Aviação

Adeus ao "Velho Presidente"

Boeing 747 - 25 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:

Márcia Regina Galhardo

Colaboradores:

Octávio Julio Moreira Lima

Walter Feliu Tavares

Everaldo Breves

Newton G. Orsini de Castro

P. Mendonça

Gerson Antonio P. Vianna

José F. Portugal Mota

Billy Kipp

Januário Sawczuk

Jorge Longuinho

Aloísio Quadros

Marco A. M. Rocha

Araguaryno Cabreiro dos Reis

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/Silvio José

Revisão:

Laura Figueira/Gisela Martine

Fotografia:

Silvio José

Estagiária:

Daniele Potengy

* 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



Nesta edição, nossas palavras serão no sentido de reforçar o Manifesto Mensagem à Nação II, produzido pela Comissão Interclubes, contra as recentes medidas, na área econômica, que afetaram os militares e seus familiares de forma direta e agressiva.

Mensagem à Nação (II)

Mais uma vez, os Clubes Naval, Militar e de Aeronáutica vêm, lealmente, transmitir ao Governo e à Nação o estado de espírito dos seus associados, oficiais das Forças Armadas.

Mais do que o fato em si mesmo, abalam-nos os elementos que dele derivam: a deslealdade, a insensibilidade social, a manipulação contábil e a reafirmação da injustiça.

A Medida Provisória nº 936, ao postergar o pagamento do pessoal do Executivo, não estava só criando novas dificuldades a quem tem compromissos a serem honrados (gás, luz, aluguel, condomínio, escola, crediários etc) antes "do quinto dia útil do mês subsequente". Além de ter sido imaginada por alguém despido de sensibilidade social, ela se nos afigura, ainda, como um teste sádico para os militares, imprensados entre o pagamento após o vencimento das contas e o regulamento que determina punição a quem não cumprir as suas obrigações pecuniárias.

O juramento que fizemos ao início da carreira não nos obriga a calar diante de um instrumento que foi concebido, preparado e posto em vigor às escondidas dos ministros militares, como se a equipe econômica já antecipasse a resistência dos representantes das Forças Armadas no Governo. Como a Constituição determina que uma Medida Provisória deve se caracterizar pela relevância e pela urgência, se o assunto não foi discutido entre todos aqueles diretamente envolvidos, não era tão relevante; se o pagamento antes do término do mês já era prática anterior, a mudança de data não era tão urgente.

Apesar deirmos insistindo em que se o sacrifício é necessário, o sacrifício deve ser de todos, novamente o Governo aperta ainda mais o garrote nos militares e nos servidores civis, ao mesmo tempo em que aumenta enormemente os salários dos escalões a serem preenchidos não segundo a capacidade técnica, mas em atendimento às indicações políticas. E o quadro de injustiça se completa quando nenhum sacrifício é pedido aos Poderes Legislativo e Judiciário, estes também favorecidos na distribuição de benesses pagas com recursos retirados de um mesmo Tesouro Nacional.

Economistas insensíveis, burocratas deslumbrados, políticos sem visão e revanchistas extemporâneos devem estar se regozijando com mais esta manobra que imaginam genial. Engana-se essa gente que troca de nomes e rostos sem mudar as idéias: o prejuízo moral, o desgaste da confiança do povo e o descrédito internacional serão muito maiores do que a vantagem de um balanço anual mentiroso que computará um pagamento a menos.

Ainda há tempo para repensar, e o recuo é sinal de astúcia. Que as novas lideranças nos dêem exemplos de austeridade e de sobriedade, para que os novos tempos não tenham a marca da insensatez.

A união é a nossa força!

Rio de Janeiro, 17 de março de 1995

V Alte Victor Alberico Boisson Moraes

- Presidente do Clube Naval

Gen Bda João Cosenza

- Presidente do Clube Militar

Maj Brig Octávio Monteiro de Araújo

- Presidente do Clube de Aeronáutica

Este documento, amplamente divulgado pela imprensa brasileira, destaca, mais uma vez, a importância dos Clubes Militares no contexto da vida do militar brasileiro.

É preciso que fique bem entendido que tal importância será cada vez mais relevante, quanto maior for o número de associados representados.

As Armas Laser:

emprego na
guerra aérea
atual

L. N. Menezes *

O
Caça
Invisível F-
117 é um dos
mais dignos
representantes da
eficiente e moderna
tecnologia bélica. Com seus
armamentos fundamentados em
IR ("Infra-Red") e no "Laser", tem
uma folha de serviços memorável, sem
precedentes, demonstrada na Guerra do
Golfo: a única aeronave que atacou Bagdá,
fortemente defendida, não sofrendo perda ou
avarias. Um par de sensores infra-vermelhos,
utilizados coordenadamente, para visão frontal (FLIR) e
para baixo (DLIR), permitem "adquirir" os alvos à noite. Um
feixe lasérico, proveniente de cada uma das torres "IR", pode ser
dirigido sobre um objetivo, previamente selecionado,
proporcionando um ponto exato de referência para um sistema de
guia das "bombas inteligentes". O bombardeio de precisão
minimizou as baixas civis e os danos colaterais.



Família de mísseis Maverick utilizados nos A-10 "Thunderbolt", com guia IR, lasérica e por TV.

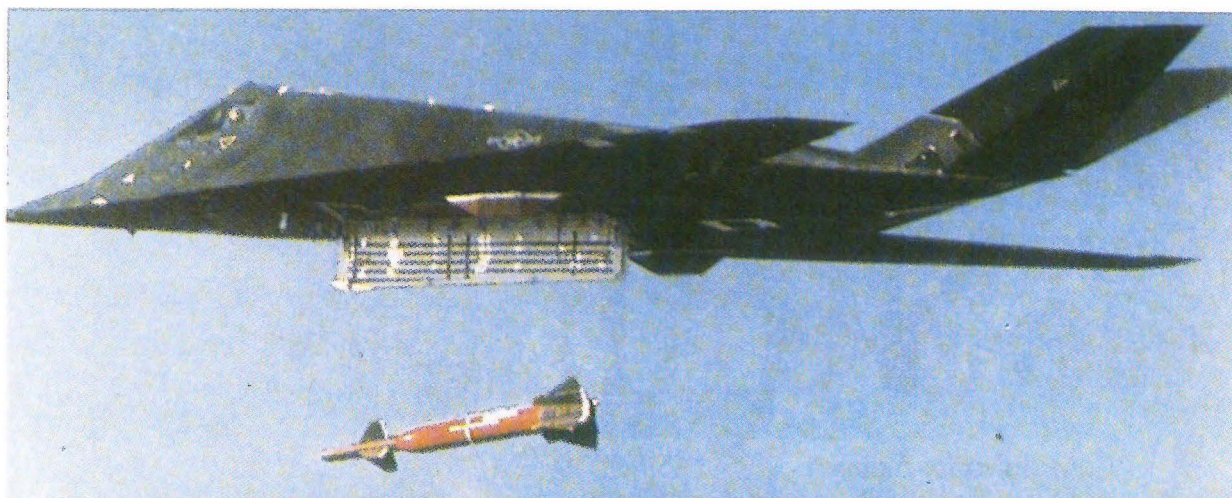
A recente Guerra do Golfo trouxe um sem-número de inovações geradoras de impacto na opinião pública: uma delas foi podermos participar (?), sentados em nossa poltrona predileta, através da torrencial quantidade de filmagens ao vivo levadas a todos via vídeo doméstico. E nesse ponto, as redes de TV foram impecáveis: "invadiram" o dia-a-dia com a realidade de algo que, usualmente, apenas os combatentes estavam preparados (e acostumados) para ver...

E nessa torrente de informações, veio a reboque (inimaginável!!) até o seqüenciamento de lançamentos de artefatos de guerra aérea, cenas que antes pertenciam ao privilégio apenas dos pilotos-de-combate no auge da refrega. E uma das grandes "estrelas" dessas cenas eram as bombas e os mísseis guiados a laser rumando para seus objetivos no solo!

As armas laser

Com uma previsão inimaginável, as armas aéreas (bombas e mísseis) guiadas a laser ocuparam os vídeos e mostraram, claramente, que no seu emprego o Comandante do teatro pode fazer incursões no campo de batalha como se fossem "incisões cirúrgicas", tal a precisão desses tipos de artefatos.

Todo o piloto-de-combate não desconhece o enorme risco que pesa sobre os ataques ao solo com armas convencionais, ainda que seja com as de precisão. Isso porque, mesmo com aeronaves totalmente equipadas com eletrônica sofisticada para realizar os lançamentos, o que lhes permite voar muito baixo e muito rápido para escapar da cobertura dos sistemas de defesa terra-ar, o número de



Um dos ensaios realizados com a GBU-27, engenho rastreado pelo feixe de laser.

baixas ainda é notável e o foi durante a Guerra do Golfo. Dessa forma, o imprescindível é estar armado com um artefato de visada e aquisição de alvo, rápido e de precisão infalível, que não exija o odiado e temido "segundo passe" sobre o objetivo!...

Os mísseis a laser, usados no Teatro do Golfo, permitiram uma busca e aquisição de alvo a distância de até 15 km através de câmeras de TV alojadas nos "pod" de designação laser. Na nacele, o piloto supervisiona o solo através de uma imagem ampliada no seu vídeo de bordo. Uma vez travado o sistema de visada sobre o alvo, o míssil é lançado e a aeronave pode abandonar a arena a cerca de 10 km de distância. Imune, pois, ao fogo AAA. Enquanto isso, a câmera de TV do "pod" continua "olhando fixo" o alvo até o impacto (com 99,9% de acerto), independentemente da

posição da aeronave lançadora. No momento tecnicamente fixado, um feixe laser é automaticamente emitido, "iluminando" o alvo no que permite um acerto com erro máximo de 1 metro!

Esses artefatos "inteligentes" são usados primariamente contra os alvos fortemente defendidos (pontes de concreto, represas, depósitos, posições radar etc.) pela AAA.

Para obter sua eficácia, os artefatos desse tipo voam supersônicos (Mach 1,5) e podem penetrar em concreto reforçado e fazer explodir seus 240 kg da cabeça de guerra a 2 m de profundidade! Sua precisão é tão refinada que o piloto pode se permitir não só visar uma ponte ou um depósito mas, sim, um pilar da ponte ou uma janela/porta de depósito!

Alguns artefatos são auto-propulsados e outros não.

Entretanto, os auto-propulsados conservam sua energia e trajetória tensa atingindo o alvo com elevada energia cinética.

Vantagens

Os artefatos da família guiada a laser, além de permitirem ataques rápidos e longe da ação da AAA, reduzem a tensão do piloto a bordo, já que a visada e o lançamento podem ser realizados fora da cobertura radar, com a precisão aumentada de tal forma que garanta sucesso total aos ataques a alvos militares, sem danos a elementos não envolvidos diretamente na operação.



Pessoal de apoio carrega um F-117 com uma bomba lasérica.

** O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R*

Tesoura de Vento

Com. Salvador Alaimo*

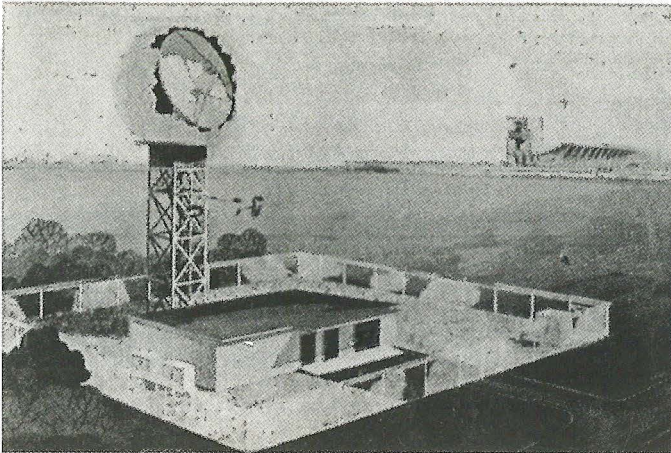
Na América do Norte, no período de 1975-1985, o NTSB (National Transportation Safety Board) registrou mais de 450 mortos em 149 acidentes diretamente relacionados com a "tesoura de vento". Em consequência, a FAA (Federal Aviation Administration) determinou que todos os aviões comerciais com capacidade para mais de trinta pessoas deverão estar equipados com detectores de "tesoura de vento", sendo a data limite para o cumprimento desta determinação, dezembro de 1995.

A possibilidade de seguir em altitude a trajetória das partículas que irão desencadear atividades elétricas nas nuvens, com algum tempo de antecipação, é uma novidade a nível mundial. Este grande passo foi dado pela ONERA (Escritório Nacional de Estudos e Investigações Aeronáuticas da França), em relação aos fenômenos decorrentes da "tesoura de vento".

Os construtores de radares, tais como: Lockheed, Collins, Allien Signal e Westinghouse têm por objetivo o estudo das causas dos acidentes, ainda muito frequentes nas imediações dos aeroportos, através do desenvolvimento de radares Doppler ou Lidars (radares a laser). A função destes equipamentos é detectar as mudanças de densidade e velocidade das massas de ar que permitem pré-avisos de uns poucos 40 segundos (no máximo 1 minuto). A ONERA apresentou uma idéia,

No dia 9 de julho de 1982, um Boeing 727 da PAN AM foi destruído no aeroporto de New Orleans com um saldo de 153 vítimas; em 2 de agosto de 1985, um Lockheed TriStar da Delta Airlines também sofreu um grave acidente no aeroporto de Fort Worth/ Texas, com mais de 100 mortos... A "micro-rajada" ou "tesoura de vento" mantém, sem dúvida, em sobressalto os pilotos e os controladores aéreos.





Raytheon desenvolve, por conta da FAA, uma rede de radares meteorológicos baseada no Sistema "Doppler" para detectar a "tesoura de vento". Em todo o território dos Estados Unidos serão instaladas estações como a que se vê na figura.

totalmente inovadora, que permite obter pré-avisos de mais de cinco minutos, graças à detecção do fenômeno elétrico, nas nuvens, que precede e anuncia as "micro-rajadas", isto é, que se detecta antes mesmo do seu desencadeamento.

Em colaboração com a Sociedade Dimensão e a participação do MIT (Massachusetts Institute of Technology) nasceu o interferômetro tridimensional que tem, entre outras, a vantagem de liberar-se dos problemas do "clutter" (ecos fixos) que interferem na recepção do radar e facilitam os falsos alarmes.

Este fenômeno, produzido por uma nebulosidade convectiva do tipo *cumulimimbus*, se traduz por um forte vento descendente, às vezes acompanhado por chuvas diluvianas. A baixa altitude, o avião se defrontará com um forte vento de cauda no espaço de uns poucos segundos. A diferença de velocidade é, em média, de 75 km/h e pode ultrapassar os 150 km/h. Se os pilotos não puderem ter conhecimento, para uma ação antecipada, a aeronave sofrerá uma perda de altitude e cairá.

Com 12 anos de experiência no estudo de raio, o programa colocado em desenvolvimento pela ONERA está baseado em conhecimentos anterio-

res que mostram como tirar proveito da atividade elétrica, na nuvem, para extrair os sinais que precedem as "micro-rajadas". Com a ajuda do Sistema SAFIR, de cartografia dos impactos do raio no solo (desenvolvido pela Dimension) e com a participação do MIT, os investigadores se instalaram em Orlando para demonstrar que era possível levar a

cabo o projeto. Este primeiro estudo demonstrou que realmente existia uma atividade elétrica na nuvem em 91% dos casos de "tesoura de vento". A partir de 1991 foi colocado em atividade o interferômetro de 3 dimensões capaz de seguir toda a atividade elétrica de altitude.

O princípio é muito simples: fundamenta-se na detecção da emissão eletromagnética, que produz um fenômeno de descarga elétrica que une os dois pontos do espaço, ou a nuvem, ao solo. Quatro antenas recebem a onda emitida e, com uma defasagem correspondente ao tempo de propagação, fornecem a distância do ponto aonde se produziu a descarga elétrica. A comparação, aos pares, das diferentes defasagens permite o acesso à distância do ponto de descarga com relação a cada uma das antenas e, em consequência, a localização exata deste ponto.

A aeronave realiza 4.000 localizações por segundo, isto é, uma resolução temporal de 20 μ s (totalmente adaptado ao ritmo dos relâmpagos). Os

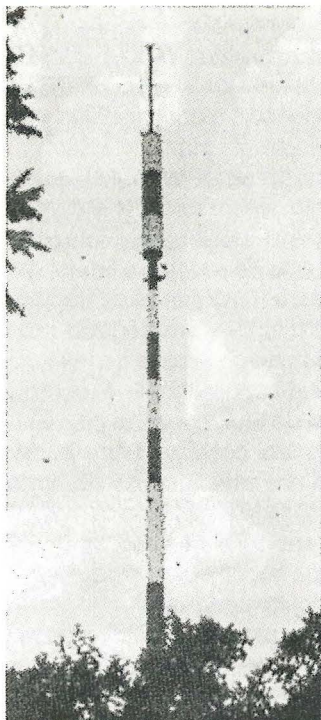
resultados obtidos são imediatamente coletados para serem examinados. O apadrinhamento da DRET e da DGAC põe em evidência o caráter dúbio (civil e militar) do programa.

Apesar de estarem muito interessados na técnica ONERA, os norte-americanos continuam com o desenvolvimento de radares e lidars. Até o momento, o TDWR (Terminal Doppler Weather Radar) — empregado pela primeira vez em novembro de 1994, no aeroporto de Memphis — é o mais destacável da FAA, assistido pelo MIT. A direção do projeto deste radar meteorológico está a cargo da firma Raytheon. O sistema detecta as "micro-rajadas" em 99% dos casos (o 1% restante são fracas e de curta duração, portanto pouco perigosas).

Com um alcance de 460km, o radar detecta, com maior precisão, as "micro-rajadas" a partir dos 90km de distância; isto significa um pré-aviso de aproximadamente 1 minuto. Por ser demasiadamente caro para utilização nos 350 aeroportos secundários dos EEUU, só poderão ser equipados os grandes aeroportos norte-americanos. Para substituí-los, estão à disposição os ASR (Radar de Vigilância Aérea), associados a um canal meteorológico



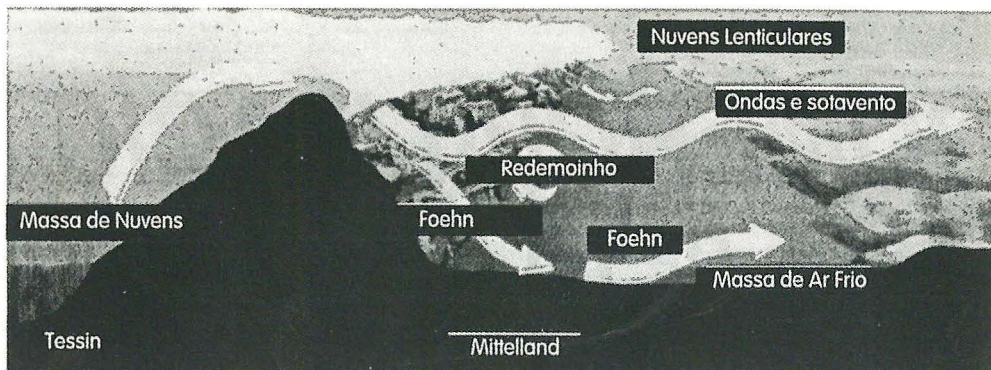
A "tesoura de vento" é uma das principais causas de acidentes aeronáuticos nas imediações dos aeroportos.



O aeroporto de Zurich tem 5 pontos de mediação como este para detectar o efeito da "tesoura de vento".

que dá informações, em um raio de 30 a 40 km. Infelizmente, esta técnica é pouco precisa e dá aos pilotos uma margem de 40 segundos.

Desta forma, a FAA decidiu reduzir a velocidade de desenvolvimento dos sistemas envolvidos. Associada ao programa, a NASA contribui com seu Boeing 737 de investigação. Três sistemas são testados nessa aeronave: um radar meteorológico "Doppler" no nariz, para detectar as mudanças de direção e força do vento, assim como a velocidade das gotas de chuvas; um Lidar, que permite a detecção das "tesouras de vento secas" (ao contrário das detectadas pelo radar "Doppler" — "tesouras de vento úmidas"); e o sensor infravermelho que tem como vantagem detectar diferenciadamente os dois tipos de tesoura de vento. É importante esclarecer que, com exceção do Lidar, estes sistemas podem "ver", igualmente, turbulências em céu claro (SCAT). Os ensaios foram realizados no aeroporto de Stapleton, nas



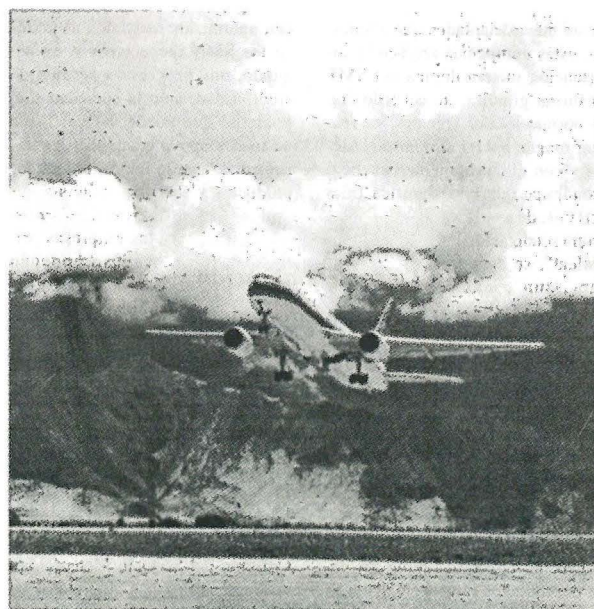
Quando uma corrente de ar quente passa por cima de uma massa de ar frio (sobre montanhas, como o vento Föhn), pode ser produzida uma inversão e uma "tesoura de vento" significativa, no limite superior da massa fria.

proximidades de Denver/ Colorado, conhecido pela frequência de rajadas secas; e no aeroporto de Orlando/ Flórida, caracterizado pelas rajadas úmidas. Depois de cada detecção, as medidas foram comparadas, por um lado, com as do TDWR (ligadas à aeronave) e, por outro, com as medidas "in-situ", colhidas nas micro-rajadas em movimento. Assim, foi possível realizar o teste em um radar WXR-700 modificado da Collins. O Sistema "Doppler" foi dotado de algoritmos específicos, no que se refere a corrente "tesoura de vento", e melhorado, para alertar pequenas defasagens. Um Lidar, instalado pela Lockheed, está sendo testado no B737 da NASA; denominado CLASS pelos americanos, utiliza um laser CO₂. O sistema demonstrou sua capacidade de detectar micro-rajadas a 2 ou 3 km de distância.

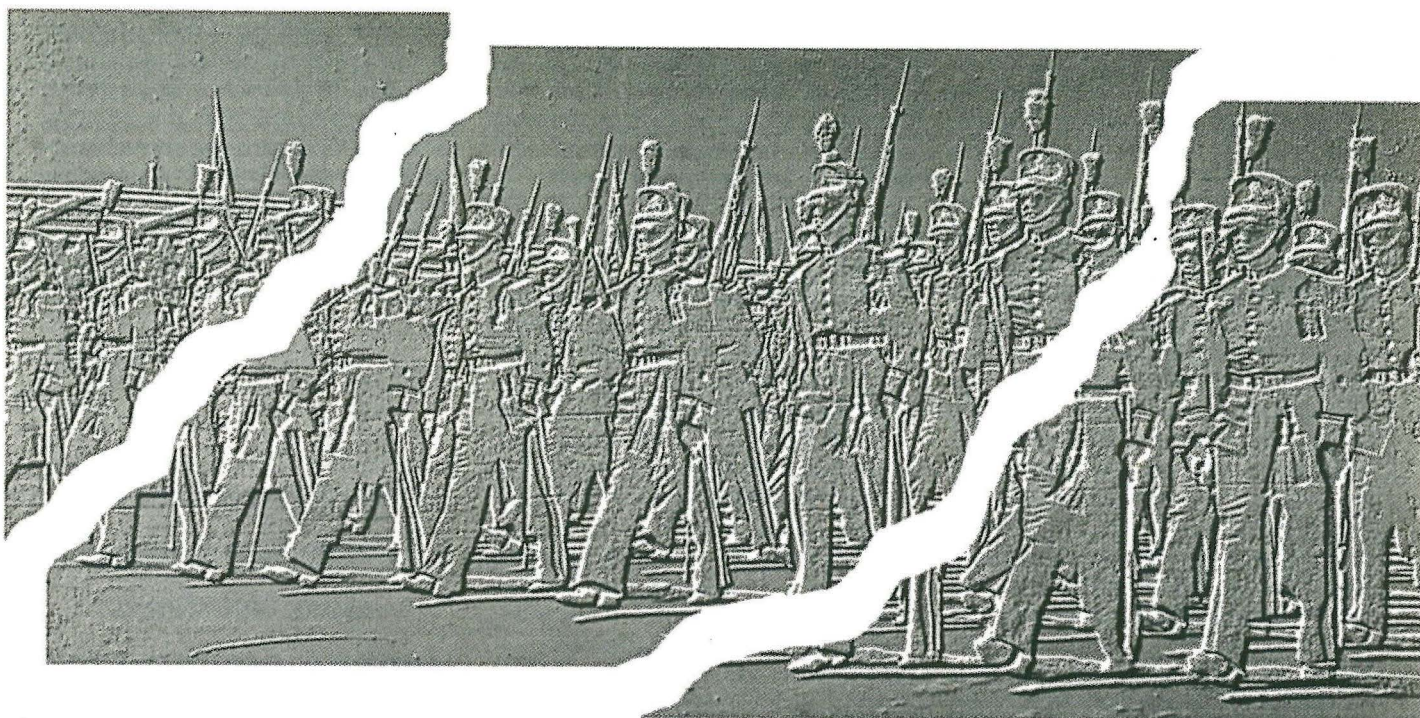
Por seu lado, a Allien Signal e a Westinghouse realizam seus próprios ensaios. O radar RTR-4B da Allien Signal está sendo avaliado em um Convair 580, enquanto a Westinghouse desenvolve um radar pulso- "Doppler", o MODAR 3000 (Modular Avionics Radar). Este equipamento teria uma grande capacidade

de tratar, melhor do que os outros, o problema do "cutter". Evidentemente, a Westinghouse se vê favorecida com alguma experiência neste ponto, devido ao interesse militar. O MODAR 3000 foi testado no BAC-111 e em um AIRBUS A300 da Continental, alcançando-se um pré-aviso de 30 a 90 segundos (detecção de 8 a 10 km, às vezes até 13 km de distância) em "micro-rajadas secas".

** Traduzido da revista "Aeroespacio" de junho 1994.*



A Rede TDWR é um dos sucessos mais importantes dos Estados Unidos. O primeiro radar já começou a funcionar no aeroporto de Memphis e pode chegar a detectar 99% das micro-rajadas que são produzidas.



O Esfacelamento das Forças Armadas

Carlos Alberto Jacques *

“As Forças Armadas são instituições milenares e, portanto, necessitam sempre serem repensadas”.

Urge que no Brasil se estabeleça um diálogo entre as Forças Armadas e a Sociedade, de forma a repensá-las, a fim de abrir-lhes espaço para uma natural evolução.

Na atualidade, a redução do papel das Forças Armadas atinge níveis altamente preocupantes. Fruto de algumas reminiscências de revanchismo do longo período de governos militares e por imposição do novo ordenamento internacional, as Forças Armadas do planeta, principalmente as pertencentes aos países em desenvolvimento, passaram a conviver com uma crise de identidade sem precedentes na História, decorrente, ainda, da derrubada

do Muro de Berlim e da debacle do Império Soviético. Com o advento da formação de blocos econômicos, a unificação de moedas e a queda de fronteiras políticas, os países centrais engendraram a idéia-força de que os interesses econômicos sobrepõem, de forma nítida, os político-estratégico-militares.

Por outro lado, a imposição da nova doutrina do Pentágono tenta desviar as Forças Armadas de países latino-americanos de suas nobres funções de protetoras de seus Estados, ocupando-as em outras atividades para sustentar uma possível vocação de mobilidade das fronteiras dos Estados

Unidos. Tal fato torna-se evidente quanto ao elevado nível de aceitação dessas Forças em relação ao degradante e ambíguo papel que lhes foi imputado no combate ao narcotráfico e na “diminuição da violência”.

Em nosso país, os militares carregam a pecha de terem tomado as rédeas do país, deixando-o mergulhado na década perdida. Alegam alguns articulistas que seria melhor para a Nação se, após o Governo Geisel, ocorresse uma eleição mediante o voto direto do povo, ao mesmo tempo em que se submetesse a plebiscito uma adequada e moderna Constituição democrática e realista com as necessidades da Nação. A implantação da Nova República deixou seqüelas profundas, em decorrência do utopismo retórico e do corporativismo fisiologista que tomou conta dos constituintes em 1988. A famigerada Constituição Cidadã, nitidamente parlamentarista, gerou grave crise institucional que poderia se transformar em uma catástrofe de grandes proporções para os destinos do Estado brasileiro. A desestruturação da União foi o resultado do clientelismo, do cartorialismo e do corporativismo da malfadada classe política, que manobrava ao seu bel-prazer os recursos prioritários destinados à combalida infra-estrutura das instituições e ao resgate de programas sócio-educacionais.

A desastrosa administração Collor, por seu turno, já recebia orientações alienígenas sobre o esvaziamento do papel das Forças Armadas, em que pese o engodo da promulgação da Lei Complementar 69, de 13 de julho de 1991, que atribuía ao segmento militar importante parcela no que tange ao desenvolvimento nacional. Naquela ocasião, não se esboçou qualquer atitude dos profissionais da caserna em relação aos parcos salários e ao reduzidíssimo orçamento que lhes foram concedidos. Afinal, as Forças Armadas devem sempre dar exemplos de altruísmo, disciplina e amor à Pátria, consoante com os preceitos constitucionais.

No momento em que a questão de “parcerias”, pleiteada pela Secretaria de Comércio americana, no que diz respeito à vulneração oblíqua do monopólio das comunicações e do

petróleo, coincidem com a monitoração externa da Amazônia — em que se planeja a presença física de tropas americanas na região, sobre o torpe pretexto de “proteção” a grupos indígenas — faz-se mister reverter a situação caótica e de penúria de nossas Forças Armadas antes que seja tarde.

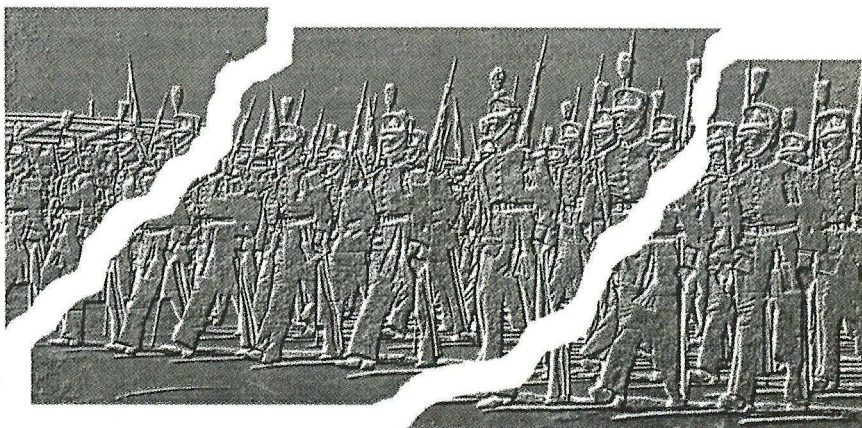
Enquanto a palavra de ordem hoje é justiça social, assistimos perplexos exaurir recursos dos cofres da União para fazer face aos pagamentos exorbitantes de quinze salários anuais ao presidente da República, aos seus ministros e à classe política. Em contrapartida, tentam silenciar a cúpula das Forças Armadas, ao propor privilegiá-las com aumentos salariais dissociados da realidade de seus subordinados que assistem — passiva, democrática e disciplinadamente — às marchas e contra-marchas do Governo que, após propor um parcelamento vergonhoso de 25,94% de reajuste, decidiu conceder-lhes, integralmente, apenas 22,07% em sua data-base.

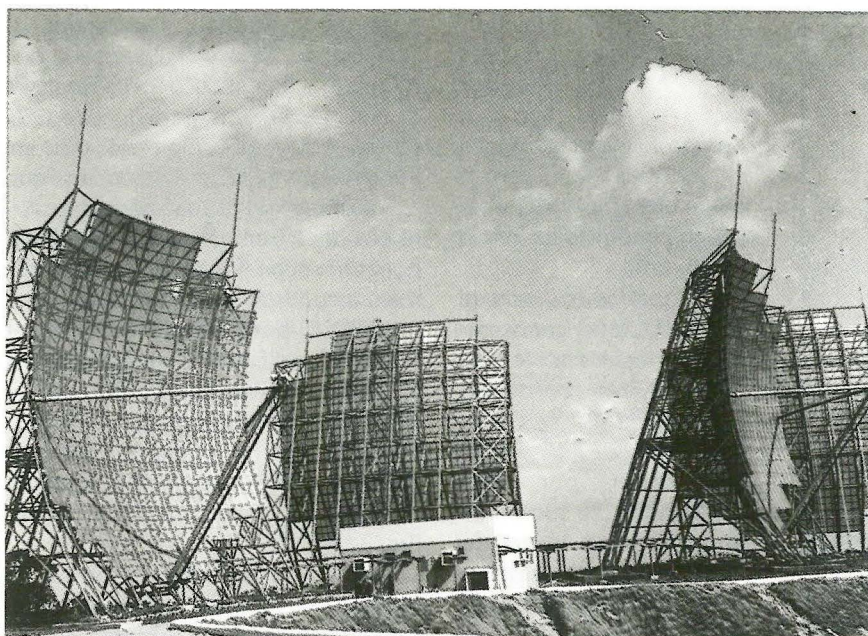
Portanto, as Forças Armadas brasileiras, ameaçadas de serem transformadas em Milícias Populares (Gendarmeria, Guarda Costeira e Aviação sem Força), permanecem relegadas duramente a um segundo plano, mercê de sua participação em ações policiais de forma anticonstitucional e grotesca — mas que satisfaz aos interesses do Primeiro Mundo — e vêm-se obrigadas a desviar sua atenção para organizar, até novembro de 1995, o Ministério da Defesa. E o que é

pior, com um orçamento reduzido e menor do que o recomendável para a manutenção de relativa soberania, o que poderá ocorrer com as instituições militares? Evidentemente um esfacelamento irreversível, frontalmente contrário ao Brasil Novo que tanto almejamos construir.

** O autor é Cel. Av.*

*Enquanto a palavra de
ordem hoje é justiça
social, assistimos
perplexos exaurir recursos
dos cofres da União para
fazer face aos
pagamentos exorbitantes
de quinze salários anuais
ao Presidente da
República, aos seus
Ministros e à classe
política.*





Breve História do Tráfego Aéreo

Remy Gomes Ferreira *

Introdução

Este histórico começa com o desenvolvimento dos serviços de Tráfego Aéreo nos Estados Unidos da América, em razão de ter sido esse país o que mais cedo sentiu a necessidade de dispor de um sistema de apoio aos vôos que se realizavam em seu espaço aéreo continental. Até hoje, a experiência da Administração Federal de Aviação (FAA = *Federal Aviation Administration*), mercê de seu pioneirismo tecnológico, vem fornecendo subsídios para a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), na elaboração e atualização de normas, procedimentos e recomendações de caráter internacional. É evidente que a OACI não se pauta unicamente na FAA, pois também se utiliza da grande experiência da França, da Inglaterra, e de outros Estados contratantes, cujas tecnologias têm contribuído muito para o desenvolvimento da Aviação Civil internacional.

Estados Unidos da América

Os Estados Unidos da América, após o sucesso de Santos Dumont decolando com recursos próprios, e do entusiasmo decorrente dos vôos dos irmãos Wright

decolando com o auxílio de uma catapulta, tiveram um desenvolvimento muito rápido da Aviação Geral e Comercial. Em 1920, o Departamento de Correios americano instalou quatro estações de serviço ao vôo (*FSS = Flight Service Station*), cujas atividades principais consistiam em:

- a) manter incandescentes as fogueiras que serviam de auxílio visual à navegação aérea;
- b) divulgar as informações meteorológicas reinantes; e
- c) transmitir, em código MORSE, as mensagens de apoio ao correio aéreo.

Com a evolução da eletrônica, as fogueiras de orientação foram sendo substituídas por **radiofaróis** e, nessa época, instalou-se a primeira **radiofaixa** como radioauxílio destinado às aproximações por instrumentos.

As radiofaixas consistiam em um sistema de aproximação auditiva cujos sinais eram obtidos pelos padrões de irradiação de quatro antenas que, além das faixas decorrentes do batimento dos quatro lóbulos, emitiam, em código Morse, os sinais **A** e **N** em quadrantes opostos (Figura 1).

Ocorre que a banda de frequência utilizada era baixa (200 a 400 khz) e, conseqüentemente, vulnerável aos ruídos atmosféricos e passível, também,

de sofrer os efeitos noturnos de esmaecimento de sinal (*fading*). Além disso, apresentava a desvantagem de emitir, em dois quadrantes, a letra **A** e, nos dois outros, a letra **N**, o que exigia do piloto que estivesse num quadrante **A** uma série de procedimentos para descobrir em qual desses quadrantes poderia estar (Figura 2). Nas faixas, o sinal era contínuo e sua intensidade aumentava à medida que a aeronave se aproximava do centro do sistema e diminuía quando ele se afastava.

Os radiofaróis (*NDB = Non Directional Beacon*) são equipamentos de uso corrente, constituídos de um transmissor que emite um sinal não direcional, através de uma antena polarizada verticalmente. Quando o piloto sintoniza um NDB, o radiogoniômetro de bordo (ADF) aponta para a estação emissora que, juntamente com as ondas eletromagnéticas, emite seu sinal de identificação.

As emissoras de radiodifusão foram também utilizadas para navegação em rota, pois o ADF de bordo apontava para a origem das ondas eletromagnéticas; porém, por serem horizontalmente polarizadas, não serviam para procedimentos de aproximação.

Consta também que, em 1920, o piloto americano Dean C. Smith, ao

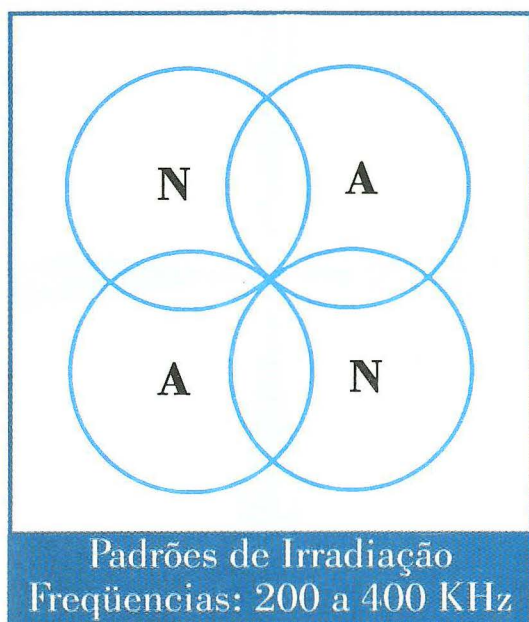


Figura 1

furar uma camada de nuvens, em voo de correio aéreo, quase colidiu com uma aeronave modelo D-4 que voava em sentido contrário. Esta foi, provavelmente, a primeira “quase colisão” registrada na História da Aviação.

Com a intensificação da Aviação Comercial em busca dos centros de maior demanda de transporte aéreo, determinadas rotas começaram a apresentar um adensamento de tráfego, aumentando os riscos de colisão. Conscientes do perigo, as empresas de transporte aéreo se uniram e fundaram a *Air Traffic Control Corporation (ATCC)* que se incumbia de prover separações entre as aeronaves associadas. Embora reduzisse os riscos de colisão, a ATCC não os eliminava por desconhecer o tráfego da Aviação Geral e Militar. Os três primeiros centros de controle foram instalados em *Newark, Cleveland* e *Chicago*.

Em 1936, o Departamento de Comércio americano adquiriu o acervo da *Air Traffic Control Corporation* das empresas de transporte aéreo, e fundou a *Civil Aviation Administration (CAA)*, que organizou e administrou o espaço aéreo. O CAA, atualmente FAA (*Federal Aviation Administration*), chegou a ter vinte e sete Centros de Controle de Área denominados *Air Route Traffic Control*

e o pouso.

Na década de 50, os ARTCC americanos começaram a ser dotados de radares de rota, cujas telas eram dispostas horizontalmente, com o objetivo de, após uma identificação do alvo representativo de uma aeronave, que lhe fosse atribuída uma etiqueta com dados do voo. A etiqueta era manualmente deslocada sobre a tela, ao longo da trajetória do voo, e era conhecida como *shrimp boat*.

No fim da década de 60 e início dos anos 70, a FAA iniciou seu programa de modernização denominado *National Airspace System (NAS)* objetivando a automação dos Centros de Controle de Área e dos Controles de Aproximação, proporcionando-lhes uma identificação de alvo automática, através de uma etiqueta eletronicamente inserida nas telas dos controladores, dispensando os *shrimp boat*.

Brasil

No Brasil, coube ao Ministério da Aeronáutica, através da extinta Diretoria de Rotas Aéreas, hoje Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV), a organização e a administração do es-

paço aéreo nacional. Os Centros de Controle de Área (ACC) foram inicialmente cinco, assim denominados e distribuídos: CCA, no Rio de Janeiro; CCB, em São Paulo; CCC, em Natal; CCD em Porto Alegre e CCE, em Belém do Pará.

A divisão do espaço aéreo brasileiro em cinco Centros de Controle (ACC) para uma superfície de 8.511.965 quilômetros quadrados (nos Estados Unidos 27 ARTCC para uma superfície de 9.363.123 quilômetros quadrados) associada à impossibilidade de se estabelecer uma rede de telecomunicações rápida e eficiente com as aeronaves, limitou sobremaneira as atividades dos Centros de Controle Brasileiros.

Os ACC atribuíam níveis de voo às aeronaves antes da decolagem, acompanhando-as durante sua evolução no espaço aéreo sob sua jurisdição até as Zonas de Aproximação (APZ = Approach Zone), onde eram transferidas para o Controle de Aproximação Local.

O ponto nevrálgico do sistema estava nas APZ — posteriormente denominadas Áreas de Controle Terminal (TMA = *Terminal Control Area*) — que recebiam as aeronaves em seus pontos de entrada e, separando-as vertical, longitudinal ou lateralmente, conduziam-nas para o procedimento de aproximação estabelecido nas Cartas de Aproximação por Instrumentos (CAI), nos aeródromos de destino. Cabia, também, ao controle local conduzir as aeronaves que, deslocadas dos aeródromos contidos na sua APZ, destinavam-se a outras localidades. As separações entre aeronaves chegando e saindo eram feitas por rumos, por níveis de voo ou, quando os rumos eram coincidentes, por tempo. Este tipo de procedimento, ainda em uso em áreas terminais e zonas de controle onde não há procedimentos com radar, denomina-se “procedimento de controle convencional”.

As Zonas de Aproximação tinham jurisdição sobre um espaço aéreo cilíndrico, com cinquenta quilômetros de raio, centrado no radioauxílio principal. Seu limite inferior era o solo e o superior, ilimitado. Nessa época não haviam ainda definido espaços aéreos superior e inferior, pois as aeronaves a pistão, não

pressurizadas, raramente aceitavam voar acima de 3.000m (1.000 pés) de altitude.

O controle dos espaços aéreos fora das APZ cabia integralmente aos Centros de Controle, que autorizavam planos de voo dentro e fora das aerovias. As Áreas de Controle de Tráfego (CTA = *Control Traffic Area*) eram constituídas por aerovias que tinham as seguintes colaborações: direção norte/sul, verde; leste/oeste, ambar; as que interligavam as aerovias verdes tinham coloração vermelha e as que interligavam as de cor ambar, tinham coloração azul. Como os Centros de Controle de Área não tinham condições de se comunicar diretamente com as aeronaves, os cruzamentos de aerovias eram motivo de procedimentos especiais onde prevaleciam as prioridades atribuídas às aerovias, consoante sua coloração. A verde tinha predominância sobre a ambar; esta, sobre a vermelha, que era prioritária nos cruzamentos com a azul. Omnemônico das prioridades era VAVA (verde/ ambar/ vermelha/ azul).

Em determinados cruzamentos, quem estivesse voando numa aerovia de menor prioridade, devia, vinte e cinco quilômetros antes do ponto de cruzamento, subir 150 m (500 pés) e manter-se nesse nível de voo até vinte e cinco quilômetros após. Os vôos realizados fora de aerovias mantinham a altitude autorizada.

As aeronaves transmitiam, na frequência de aerovias, suas posições sobre os radioauxílios às estações de aerovias das localidades sobrevoadas ou, na sua inexistência, para as estações radiotelegráficas das respectivas empresas que, por sua vez, as retransmitiam aos Centros de Controle da Área.

Ainda na década de 50, os ACC brasileiros adotaram as siglas internacionais preconizadas pela OACI. O CCA passou a ser o ACCRJ; o CCB, ACCSP; o CCC, transferido para Recife, ACCRF; o CCD, ACCPA e o CCE, ACCBE. Em radiotelefonia atendiam como Centro Rio, Centro São Paulo, Centro Recife, Centro Porto Alegre e Centro Belém. Posteriormente, foram criados os Centros Salvador, Brasília, Manaus e Campo Grande.

As descidas e subidas em locais

destituídos de órgão de controle de tráfego aéreo eram efetuadas com procedimentos específicos, executados com transmissões "às cegas" na frequência de 4420 khz (mais tarde 126.7 Mhz) até que a aeronave atingisse o nível de início previsto na Carta de Aproximação por Instrumentos. Às aeronaves voando nas imediações dos aeródromos, recomendava-se manter a escuta dessas frequências. Quando o aeródromo (ou aeródromos) situava(m)-se dentro de uma Zona de Aproximação, o controle de aproximação local orientava a aeronave a partir do fixo de entrada, até sua transferência para a torre de controle do aeródromo de destino, utilizando-se de separações tridimensionais: vertical (1000 pés/ 300m), lateral (rumos divergentes) e longitudinal (tempo/ velocidade).

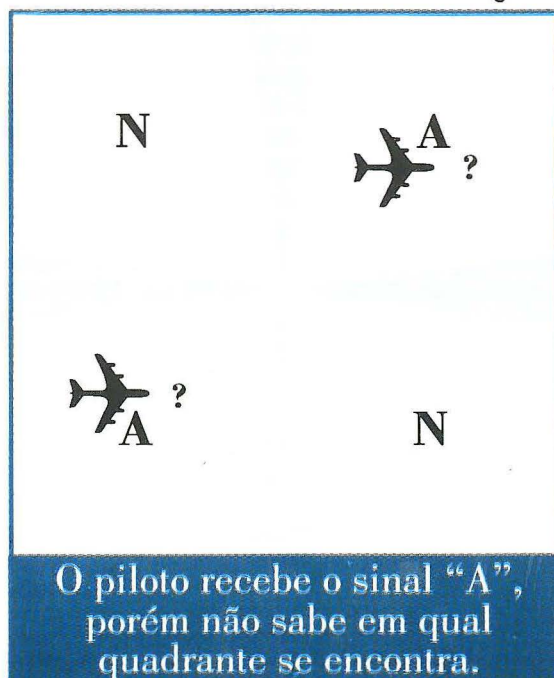
As esperas não eram em órbita. Os pilotos faziam um procedimento circular, apelidado de "box", que consistia em manter no radiogoniômetro de bordo a indicação de 270 graus em relação ao radiofarol de espera, separadas em níveis de 1000 pés (300 m). Assim que a aeronave atingisse o "nível de início", recebia as instruções para executar o procedimento previsto na Carta de Aproximação por Instrumentos. Como todo o procedimento convencional (sem radar), os da época também consistiam em: afastamento, curva de reversão e aproximação final. Ressalvadas as exceções constantes nas Cartas de Aproximação específicas, operava-se com teto de nuvens de 100m e visibilidade de 1000m. Posteriormente, estes valores foram modificados para 150m de teto e 1500 de visibilidade.

É importante ressaltar que, nos anos cinquenta e sessenta, a diferença de velocidades de aproximação dos vários tipos de aeronaves era muito

pequena e, por isso, os parâmetros de teto e visibilidade podiam ser constantes para todas. Com o advento dos turboelices e das aeronaves a reação, as velocidades passaram a apresentar diferenças significativas que exigiam uma relação adequada entre velocidades e visibilidades.

No início dos anos sessenta, foi instalado no aeroporto de São Paulo (Congonhas), o primeiro radar de vigilância de aeroporto (ASR = *Airport Surveillance Radar*). Seu alcance era de trinta milhas náuticas (55.5 km) o que o ajustava às dimensões da antiga APZ que, nessa mesma década, passou a ser chamada de Área de Controle Terminal (TMA = *Terminal Control Area*). O ASR de São Paulo trabalhava com indicações de radar bruto, o que requeria dos aeronavegantes a realização de manobras de identificação para que o controlador pudesse saber quem era quem nos alvos móveis de sua tela... O Controle de Aproximação de São Paulo conduzia a aeronave até uma distância de seis milhas náuticas da cabeceira de onde a transferia para o "radar final" que a vetorava para pouso, alinhando-a com o eixo da pista e informando-a, a cada milha, da altitude que seu altímetro deveria indicar. Esse procedimento

Figura 2



leva o nome de Aproximação Panorâmica ou PPI (*Plan Position Indicator*).

Em 1969, começou-se a idealizar um Sistema de Controle de Área que, por analogia com o programa de telecomunicações homônimo, foi denominado controle "passo a passo".

Objetivava-se ajustar às condições brasileiras, uma metodologia que, além de agilizar as autorizações de tráfego aéreo em todos os aeródromos dotados de órgãos de tráfego aéreo, reduzisse os procedimentos especiais vigentes, em virtude da substituição das estações de aerovias por Controles de Aproximação com funções de ACC.

O Sistema de Controle Passo-a-Passo operava em horário HJ, no espaço aéreo inferior, ou seja, até o nível 200 (20.000 pés ou 6.000 m na atmosfera padrão) e consistia em se atribuir aos Controles de Aproximação Locais, competência para autorizar e controlar níveis de voo entre TMA sucessivas.

A eliminação dos procedimentos especiais, como aguardar no ponto de espera a autorização de plano de voo, ou decolar e manter-se em condições visuais até que as torres e as estações de aerovias recebessem do ACC da área a autorização específica, permitiu às empresas de transporte aéreo economizar, em média, quatro minutos em cada decolagem, consoante correspondência enviada na época, à DEPV.

No início dos anos setenta, a Diretoria de Proteção ao Voo e o Comando de Defesa Aérea fizeram uma concorrência junto às empresas internacionais do ramo, visando à instalação de um Sistema de Controle de Tráfego Aéreo e de Defesa Aérea automatizado que abarcasse a área de maior densidade de tráfego no território nacional. As análises estatísticas definiram o espaço aéreo englobando São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília.

Por volta de 1976, foi inaugurado o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA) que eliminou os ACCSP, ACCBS e ACCRJ, centralizando o controle da área em Brasília.

Foram instalados quatro radares de vigilância de rota, modelo Thomsom LP-

23, em pontos previamente analisados, automatizando todo o Sistema. Na Área Terminal de São Paulo, o antigo ASR-3 foi substituído por um moderno radar Thomsom-CSF, modelo TA-23 com recursos de automação de última geração.

Em virtude do desenvolvimento das técnicas digitais e dos radares secundários acoplados às antenas dos primários, os controladores puderam abandonar os velhos métodos de identificação, uma vez que o computador imprimia, em suas telas radar, etiquetas com caracteres alfanuméricos que identificavam os alvos, mostravam suas trajetórias futuras e rastreavam as três posições anteriores, indicando também o nível de voo autorizado pelo ACC de Brasília e, quando em procedimentos de subida ou de descida, o nível do momento.

Quase à mesma época da construção do Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos, o Ministério da Aeronáutica decidiu projetar e executar a ampliação do Sistema de Controle de Tráfego e de Defesa Aérea em âmbito nacional, dando prioridade ao sul do Brasil.

O segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo foi instalado na cidade de Curitiba e eliminou os Centros de Controle de Porto Alegre e o de Campo Grande. A área de atuação do ACC de Curitiba abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e o Mato Grosso do Sul. O conjunto de radares de rota com suas antenas estrategicamente instaladas, permite aos controladores, em Curitiba, a visualização do tráfego que se desloca no espaço aéreo sob sua jurisdição.

Em São Paulo, todo o Sistema de Controle da TMA SP foi revitalizado e novos equipamentos de automação e visualização foram instalados no Controle de Aproximação de São Paulo e nas torres de controle com visualização radar.

O Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo foi um grande passo no sentido de se obter um projeto econômico e eficaz pois, sendo as duas atividades específicas do Minis-

tério da Aeronáutica, foi possível coadunar-se as necessidades de controle de tráfego e de defesa aérea, distribuindo as antenas em locais que atendem às precisões dos dois sistemas.

Atualmente está sendo instalado no Controle de Aproximação de São Paulo um novo Sistema de Controle de Tráfego Aéreo conhecido como Sistema de Arquitetura Externa de Alta Resolução, também denominado, na Europa, como Sistemas ATC de pequeno porte (*ATC Small Systems*), cuja característica básica é a sua alta compatibilização com os Computadores Pessoais (PC Personal Computer) e com as técnicas WINDOW e sua metodologia de MENU.

De uma forma geral, os pequenos Sistemas ATC desenvolvidos podem ser aplicados num aeródromo específico, com apenas uma estação de trabalho (workstation) e, posteriormente, serem expandidos de conformidade com o desenvolvimento do tráfego aéreo local. Sua configuração permite que o computador gerencie uma grande quantidade de tráfego, oferecendo-lhe assistência automatizada de monitoração, como fichas eletrônicas de progressão de voo, informações meteorológicas, informações aeronáuticas e predição de eventos, como o Indicador de Distância do Ponto de Toque (*DFTI - Distance From Touchdown Indicator*) e, no controle de solo, o Monitor de Etiquetas de Incursões de Pista e Alerta de Conflitos (*RIMCAL - Runway Incursion Monitoring, Conflict Alert and Labeling*).

Os Sistemas ATC de pequeno porte foram desenvolvidos para os serviços de controle de área terminal, controle de aproximação, controle de aeródromo e controle de solo. Há sistemas que permitem que uma torre de controle possa monitorar seu tráfego com informações oriundas de um radar localizado em aeródromo vizinho.

Com a conclusão dos projetos da CISCEA e com a implantação do SIVAM, o Brasil estará muito bem servido em termos de Controle de Tráfego Aéreo e Defesa Aérea.

* O autor é Cap. CTA R/R



AVIÕES BRANCOS NO ATLÂNTICO SUL (2)

Paulo Pinto *

O Esquadrão de Patrulha VP-83 da US Navy foi comissionado em 15 Set 41 e, em 11 Jan 42, equipados com Catalinas anfíbios PBY5. Baseado em Norkfolk, operou rotineiramente no Atlântico Norte até 15 Mar 42, quando foi desdobrado para Parnamirim Field, no Rio Grande do Norte.

O primeiro escalão chegou a Natal em 07 Abr 42, com 6 aviões, e já foi surpreendido à noite, após acampar onde hoje está o hangar de nariz do 2º/5º, com a notícia transmitida pela Rádio de Berlim que anunciava a chegada do Esquadrão em Natal com o seu "grupo de aviadores beberrões" (a informação fora enviada a Berlim, com toda certeza, pela estação de rádio da Condor alemã que ainda funcionava na colina próximo da Rampa — lembremo-nos que o Brasil só entraria em guerra em agosto).

O segundo escalão chegaria em 13 Jun 42, infelizmente à noite e em meio a um tremendo temporal. Como consequência, um dos aviões caiu no litoral ao norte de Genipabu, tendo 5 dos 8 tripulantes falecido no acidente.

O VP-83, como primeira Unidade de Patrulha americana a efetivamente basear-se no Brasil, recebeu uma missão hercúlea: patrulhar a rota dos navios do Cabo Orange até Salvador. Umas poucas 2.200 milhas náuticas!

A solução encontrada foi destacar pares de aviões para as diversas pistas já existentes no litoral, quando os comboios entravam na área. Assim é que os tripulantes do VP-83 se tornaram assíduos freqüentadores dos "campings" de Amapá, Belém, Fortaleza e Salvador (as NAF — Naval Air Facilities — ainda estavam por construir, pois a prioridade havia sido dada às instalações da United States Army Air Force).

No decorrer do 2º semestre de 42, os aviões do VP-83 chegaram a efetuar 10 ataques contra submarinos inimigos sem maior eficiência.

A primeira vitória alcançada pelo Esquadrão seria o submarino alemão U-164 afundado a 65 milhas náuticas (posição 01º58'S - 39º23'W) de Jericoacoara — foz do rio Acaraú — no

litoral norte do Ceará. O barco alemão foi surpreendido à tona com bombas de profundidade, afundando imediatamente. Era 06 Jan 43. Botes salva-vidas foram lançados e os naufragos recolhidos mais tarde por embarcações de superfície.

Ao U-164, seguiu-se o U-507, afundado em 13 Jan 43, a cerca de 30 milhas de distância, na posição 01°38'S - 39°52'W.

Em 15 Abr 43, foi a vez do Archimede italiano a cerca de 70 milhas (posição 03°23'S - 30°28'W) de Fernando de Noronha.

Em 22 Jul 43, o U-598 foi atacado na posição 04°05'S - 33°23'W e submergiu sem ser atingido. Um revezamento de aviões foi ativado na área e na manhã seguinte, 23 Jul, o submarino foi detectado pelo radar e o ataque simultâneo de 3 Liberators iniciado. O submarino, acuado, manteve-se à tona combatendo, e, antes de ser afundado, abateu o PB4Y B-6 com perda de seus 12 tripulantes. Esta

foi a primeira derrota do Esquadrão e, ao mesmo tempo, a sua primeira vitória com o novo Liberator Naval que passara a equipar a Unidade que agora era denominada VB-107. Esse avião era um B-24 equipado com radar e com tanques auxiliares no "bomb bay", o que lhe aumentava ainda mais a já enorme autonomia. Seis bombas de profundidade eram levadas externamente nas asas.

Aliás, sobre a troca do Catalina pelo Liberator existe um registro pitoresco no histórico da Base do Army Air Force, em Parnamirim.

Ao regressar dos Estados Unidos, já com novos aviões, o Esquadrão chegou em Natal com o campo fechado. Como os pilotos já conheciam bem a região, chegaram na pista entrando no "cisca" pelo rio e seguindo a estrada de terra que já ia até a cabeceira.

Após o pouso dos primeiros aviões, o operador da Torre de Controle, que era do Army Air Force, ligou para o Operações da Base Naval perguntan-

do se eles sabiam algo a respeito de "um bando de B-24 brancos que estavam pousando em meio àquela tremenda pauleira".

Em 03 Ago 42, teve início uma das mais extraordinárias batalhas travadas entre os aviões do Esquadrão e os submarinos alemães.

Em verdade, a seqüência de eventos teve início em 30 Jul 43, quando um PV1 Ventura do VB-129 de Salvador avisou e atacou o U-604, quando este se preparava para surpreender um comboio que seguia para o norte.

Embora a tripulação do Ventura acreditasse haver afundado o submarino, ele fora somente danificado e a sua penitência havia apenas começado. Seriadamente avariado e com o imediato morto, a situação foi informada à Alemanha, tendo o almirante Dönitz determinado um encontro com o U-172 e com o U-185, que receberiam seus tripulantes.

Essa troca de mensagens, entretanto, foi interceptada pela Quarta Frota



Ten Ford (3º em pé, da direita para a esquerda), comandante do Macahyba que afundou o V164 de Catalina, em 06 Jan 43.



Náufragos do Wesseland.

americana sediada em Recife que, por radiogoniometria com a estação de Belém, plotou a posição do U-604.

Em 03 Ago 43, o Liberator B-1 "Spirit of '83" do Comandante do Esquadrão Lt. Cmdr. Bert Prueher localizou e atacou o U-604 que, mais uma vez atingido, escapa. O B-1 retorna então a Natal, reabastece, se rearma e volta para a área, onde obtém um contato radar. Ataca novamente e é avariado pela antiaérea do submarino, que, desta vez, é o U-185, que consegue se livrar.

Pouco depois, o U-604 é localizado pelo destróier Moffet e é conjuntamente atacado com a participação de outro avião do VB-107. Foge outra vez e marca novo encontro com o U-185 e o U-172 para sete dias adiante.

Em 06 Ago 43, o Moffet localiza e ataca o U-185 que, logo após a ação de 03 Ago, já havia afundado um cargueiro britânico. O submarino se safava de novo.

Em 11 Ago 43, dia do "rendez-vous", o B-1 do Cmdr Prueher comparece ao encontro nas proximidades da ilha de Ascension, mas não retorna da missão.

O seu destino só seria conhecido cerca de 30 dias mais tarde, quando sobreviventes do U-185 afundado no Atlântico Norte em 24 Ago esclareceram o que havia ocorrido: "o U-604 transferia seu combustível e provisões para o U-185 sob a vista do U-172, quando um Liberator branco irrompeu

das nuvens e mergulhou sobre eles. O U-172 submergiu imediatamente. O primeiro ataque do B-1 errou e ele circulou para nova investida. Ele estava no mergulho e chegou a lançar suas bombas quando a antiaérea do U-185 o abateu. O U-604 foi então afundado pela tripulação na posição 05°00'S - 20°00'W". Como ele já havia sido avariado por aviões do Esquadrão e sofrido ataque do destróier Moffet e do Ventura do VB-129, ele contou como vitória parcial para o VB-107.

A seguir, o VB-107 afundou os seguintes submarinos:

- 05 Nov 43 U-848 10°09'S - 18°00'W
- 25 Nov 43 U-849 06°30'S - 05°40'W
- 06 Fev 43 U-177 10°35'S - 23°15'W
- 29 Set 44 U-863 10°45'S - 25°30'W

Cabe registrar ainda que, em 01 Jan 44, o Esquadrão havia perdido o avião B-9 para a antiaérea do novo "furador de bloqueio" Wesseland, na posição 09°00'S - 23°45'W. Esse navio seria afundado em 03 Jan 44, pelo destróier Somers, que recolheu sua tripulação e a conduziu para Recife.

Em Jan 45, o VB-107 deixou Natal com destino à Inglaterra, onde terminou a guerra como o Esquadrão americano que mais submarinos afundou na Segunda Guerra Mundial (9) tendo, por seus feitos, recebido a *Presidential Unit Citation*.

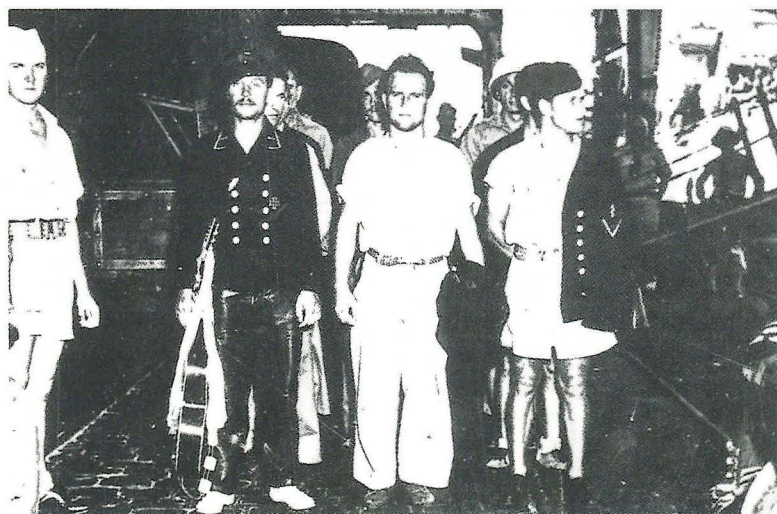
O VP-83/VB-107 só foi suplantado pelos Esquadrões 120 e 206 da RAF que, operando no Golfo de Biscaia (onde a coisa era mais fácil, pois por ali todos tinham de passar, ou saindo para o mar, ou voltando às Bases "caindo aos pedaços"), afundaram, respectivamente, 14 e 12 submarinos.

Ao todo, o VP-83/VB-107 perdeu 36 tripulantes em combate com o inimigo durante a operação no Brasil, inclusive um dos seus comandantes.

Até hoje, os tripulantes do Esquadrão se reúnem de dois em dois anos na Base de Pensacola e nós tivemos a oportunidade de trocar correspondência com alguns deles.

A foto do Macahyba Maiden teve essa origem.

* O autor é Cel. Av R/R



Prisioneiros do Wesseland, afundado pelo Somers.

CGABEG

Paradigma de assistência à terceira idade

Ary D'Oliveira Ferreira *

"A velhice de cada indivíduo principia somente quando o próprio indivíduo quer. Pode um corpo alquebrar-se sob o peso dos anos e, no entanto, o espírito manter-se erecto e vivo".

Marechal-do-Ar
Eduardo Gomes

A Casa Gerontológica de Aeronáutica Brigadeiro Eduardo Gomes — CGABEG — é a Instituição magna de assistência global ao idoso, no âmbito do Ministério da Aeronáutica.

Em 1984, com a revisão pelo Patrimônio da União, de um terreno cedido ao Clube de Aeronáutica, iniciava-se a concretização do sonho de alguns idealistas da Força Aérea — uma organização que oferecesse aos militares idosos e seus dependentes uma assistência integrada nos campos da saúde e do bem-estar.

A partir de janeiro de 1984, reverteu para o Ministério da Aeronáutica uma área de terreno e algumas instalações inacabadas, inicialmente destinadas ao Hotel de Trânsito do Clube de Aeronáutica. Diversos atos administrativos possibili-

taram a construção da “Casa de Assistência Geriátrica Repouso das Águias”. Com o propósito de homenagear um dos maiores vultos do país, essa Instituição recebeu, posteriormente, a denominação definitiva de “Casa Gerontológica de Aeronáutica Brigadeiro Eduardo Gomes — CGABEG”.

A CGABEG é a Organização de Saúde do Ministério da Aeronáutica que oferece aos seus usuários assistência integrada à saúde do idoso, desenvolvendo ações preventivas, clínicas e terapêuticas. Ela dispõe de equipes multidisciplinares compostas por técnicos das mais diversas categorias profissionais, a saber: Medicina, Enfermagem, Psicologia, Nutrição, Odontologia, Serviço Social, Musicoterapia, Terapia Ocupacional, Fisioterapia, Fonaudiologia e Recreação; operando interativamente no sentido de promoverem, junto à clientela, sentimentos de integração social.

Todas as atividades técnicas estão voltadas para um clima comunitário, para que o residente se sinta participante. Privilegiam-se, dessa forma, as discussões sistemáticas dos procedimentos técnicos, as trocas de experiências e a grupalização da clientela, além de outras atividades que facilitam a integração da “Comunidade Interna”. Têm como objetivo principal desenvolver ações de promoção à saúde e à readaptação social, com a criação



Passeio externo com os idosos (vão panorâmico pelo RJ com o 1º/2º GT 1990 - BAGL).

de um ambiente tolerante sem ser paternalista, onde o idoso possa, através de um processo de participação ativa, desenvolver as potencialidades de sua personalidade das quais a sociedade externa possa tê-lo privado.

O estudo da Gerontologia tem posto em questão os aspectos biológicos, psicológicos e sociológicos do envelhecimento, apontando as dificuldades de adaptação social do indivíduo idoso. A forma como a sociedade está estruturada faz com que os grupos sociais, não inseridos no processo de produção, fiquem marginalizados, perdendo progressivamente sua identidade

social. Este é, talvez, o problema clássico do idoso em nosso meio.

A Casa Gerontológica dispõe de equipe médica e de enfermagem, entre outras, para desenvolver ações terapêuticas, quando necessárias, e um Setor de Recuperação Psico-funcional voltado para o idoso com “deficiência” motora ou psíquica.

A equipe de saúde da casa, além de oferecer aos usuários a assistência geriátrica e gerontológica convencional, enfatiza as atividades preventivas do processo senil, tais como:

- Grupo de Caminhada: exercícios e atividades físicas;
- Hidroginástica na piscina (Fisioterapia);
- Grupo de “Yoga”;
- Acupuntura: Medicina;
- Grupo Cultural: leitura e discussão de temas atuais — revistas e jornais (Terapia Ocupacional);
- Grupo de Musicoterapia Preventivo-Social, Grupo Geriátrico Cognitivo, Musicoterapia e Fonaudiologia.

Somando-se às atividades específicas da profissão, o agente de saúde na CGABEG participa, igualmente, de atividades comunitárias, a saber:

- 1- **Grupo Operativo** — É uma reunião para discutir os problemas de cada ALA de apartamentos da Casa e integrar os idosos. De frequência semanal, dela participam técnicos das mini-equipes e residentes;



Carnaval 94 (baile com os idosos).



Realização de Gincana para idosos (com participação dos funcionários da Casa, na execução das tarefas).

- 2- **Encontro Comunitário** — É uma assembléia mensal da qual participam idosos; técnicos, funcionários e a Direção da Casa. Nestas reuniões são discutidos assuntos de interesse geral da Instituição e tomadas decisões que afetam a coletividade;
- 3- **Eventos Sociais** — São promovidos bailes, jantares, shows, apresentações de música, dança etc., com a presença e a participação de convidados externos;
- 4- **Lazer** — As principais atividades são realizadas no Setor de Recreação e Lazer, tais como jogos de salão, xadrez, sinuca, tênis-de-mesa etc.;
- 5- **Atividades Culturais e Artísticas** — São formados com os idosos grupos de teatro, de canto e de conversação em inglês;
- 6- **Atividades Externas** — Elaboradas com o intuito de fortalecer os vínculos sociais do residente, elas compõem-se de passeios e saídas programadas tais como: compras em supermercado (semanal), idas ao teatro, visitas a pontos turísticos, a museus, a um Hotel-Fazenda, a outras instituições etc.

Para ingressar na CGABEG, o candidato é avaliado por uma equipe multidisciplinar composta de médico, enfermeira, assistente social e psicólogo, que classifica o *grau de dependência* do mesmo. Os critérios de elegibilidade são, basicamente:

- Idade acima de 65 anos;
- Motivação;
- Carência de vínculos sociais e familiares.

Por força do seu Regimento Interno, não são elegíveis pacientes terminais e/ou portadores de quadro psiquiátrico, ou com distúrbios de comportamento que acarretam prejuízos para si ou para terceiros. O ingresso na CGABEG é regulamentado, igualmente, pelas normas emanadas do SARAM, no que diz respeito aos militares e seus dependentes.

A prioridade de atendimento é para o próprio militar, seguindo-se a pensionista, o beneficiário e o dependente econômico. Beneficiário é aquele familiar que tem direito à indenização de assistência médico-hospitalar, conforme Capítulo VI, Art. 8º, do Regulamento do Fundo de Saúde. São eles, no caso da CGABEG, o cônjuge, a mãe do militar, desde que seja viúva e não receba remuneração, e a mãe solteira que viva exclusivamente sob a dependência do militar, devidamente registrada e identificada. Dependente econômico é aquele familiar que tem direito à assistência médico-hospitalar, mas não tem direito à indenização pelo SARAM.

Existem outros critérios de prioridade para os casos de empate. São eles: a necessidade de utilização dos recursos que só a Casa oferece e que não são encontrados em outra Organização de Saúde ou Convênio; as perspectivas de

recuperação e alta; a ausência de assistência geriátrica; a privação sócio-afetiva (idoso sem núcleo familiar, ou sem ter quem cuide dele); e a privação social (idoso que reside em local de difícil acesso aos meios de saúde, ou que não possua condições sócio-econômicas para ter assistência adequada em sua residência).

A procura pelos serviços da CGABEG tem crescido ao longo destes dez anos de funcionamento (07 Nov. 1984 a 1994), resultando numa ocupação total de seus 131 lugares.

A predominância inicial de residentes gerontológicos (relativamente saudáveis) sofreu uma inversão no sentido de uma maioria de pacientes geriátricos (portadores de doenças em atividade). Assim é que, presentemente, a porcentagem de pacientes geriátricos alcança níveis de aproximadamente 60%, contra 40% de residentes gerontológicos. Por outro lado, a demanda pelo ingresso na CGABEG é maior do que a capacidade de a Instituição responder com prontidão.

Necessário se faz, portanto, projetar-se a construção de um "Pavilhão Geriátrico Anexo", especificamente idealizado para atendimento aos pacientes com doença ativa e/ou carentes de reabilitação. O existir de uma bem equacionada infra-estrutura (lavanderia, cozinha, almoxarifado, farmácia, transportes etc.), que seria de atendimento comum a essa nova construção, traria uma série de benefícios, em proporção geométrica a uma despesa inicial de obras de edificação e de caráter aritmético, apenas.

Para concluir, é necessário que se medite sobre as palavras do ilustre vulto que nomeia a CGABEG — Brigadeiro Eduardo Gomes — que, quando então Ministro da Aeronáutica, declarou ao periódico *Correio de Notícias*, em 6 de março de 1965: — "A velhice de cada indivíduo principia somente quando o próprio indivíduo quer. Pode um corpo alquebrar-se sob o peso dos anos e, no entanto, o espírito manter-se erecto e vivo".

* O autor é Cel. Med. Aer. e Diretor da CGABEG



A Águia "Traidora"

KG 200

Meio século após o término da Segunda Grande Guerra, principiam a aflorar alguns dos mais bem guardados segredos militares.

Em geral, uma análise histórica profunda e consistente só é permitida muito tempo após a ocorrência do fato. Fatores humanos, econômicos, políticos e sociais interagem na obstrução da verdade absoluta do fato ocorrido. Somente o passar dos anos vai, lentamente, liberando as cinzas do passado, permitindo às novas gerações uma apreciação mais profunda e melhor ordenada daqueles eventos cognominados "estranhos".

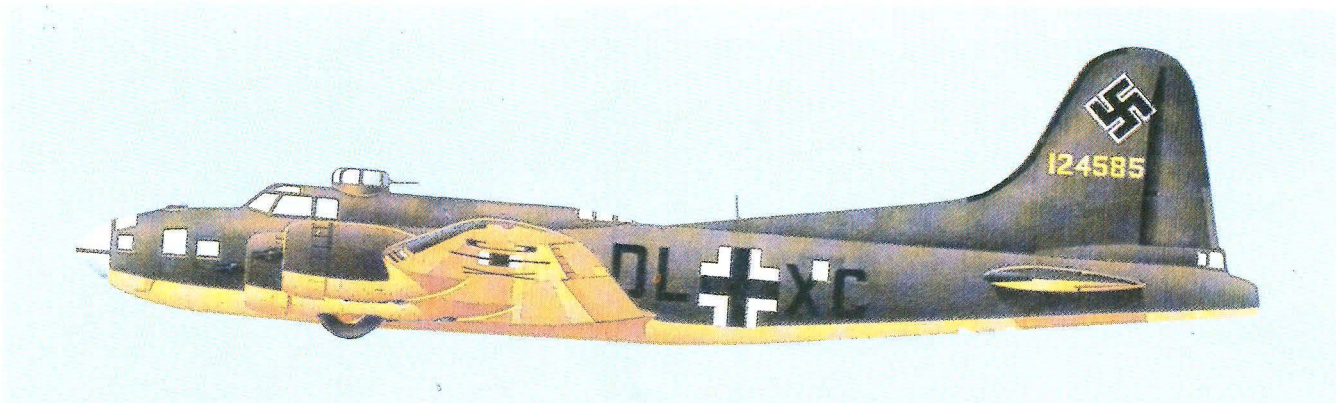
"KG 200" é, ainda, uma sigla desconhecida para a quase totalidade dos estudiosos de Aviação Militar.

"Kamptgerchwader 200", unidade super-secreta da Luftwaffe, operou um número considerável de bombardeiros americanos capturados no continente europeu, em ações clandestinas atrás das linhas aliadas. As atividades sigilosas do "KG 200" eram ignoradas até mesmo pela maior parte de seu pessoal de terra.

E aqui inicia-se a saga do "Wulf Hound", uma orgulhosa B-17 do Grupo de Bombardeio 303 da Força Aérea Americana.

Ela terá o duvidoso galardão de tornar-se o primeiro bombardeiro americano capturado intacto pela Luftwaffe. A "Wulf Hound" tornou possível aos alemães incomparáveis informações técnicas sobre manobrabilidade, po-

Antonio G. Moreira Neto*



Boeing B-17, mais tarde "Wulf Hound", do 303rd Grupo de Bombardeiros. Reparado pela Luftwaffe (após um pouso forçado na França, em dezembro de 1942), foi usada para missões clandestinas por trás das linhas aliadas.

der de fogo, vulnerabilidade e raio de ação do "Terror Bomber", como eram alcunhadas, pela propaganda nazista, as Fortalezas Voadoras.

Na manhã de 12 de dezembro de 1942, a 8ª Força Aérea despachou 78 B-17 para uma missão de bombardeio à Base Aérea alemã de Rowilly-Sur-Seine, a 60 milhas de Paris. O mau tempo sobre a França levou 17 aeronaves para o alvo secundário, em Roven-Sotterville. Em Beawvais, duramente atacados por cerca de 30 caças inimigos, começou a tragédia do "Wulf Hound".

Abandonando a formação, severamente atingida, a B-17 pilotada pelo tenente Paul Flickinger perdeu altitude e desapareceu entre as nuvens.

Sozinho e desorientado, foi interceptado por um ME-110 da

Nachtjagdeschwader I sobre o Baixo-Reno.

A tripulação entendeu que a rendição era seu único caminho; baixaram os trens de pouso e pousaram no aeródromo de Leeward, Holanda.

A Fortaleza logo teve as insígnias americanas trocadas por um código alemão: DL+XC.

Após a manutenção, necessária para voltar à condição de vôo, foi transladada para o Centro Experimental em Redin, Alemanha.

Ali, sua avaliação técnica e operacional deu aos engenheiros alemães mais intimidade com a águia aprisionada do que tinham seus projetistas na Boeing.

Em setembro de 1943, a "Wulf Hound" foi transferida para o misterio-

so "KG 200" e, embora todos os documentos envolvendo a específica aeronave tivessem sido perdidos, supõe-se que tenha sido um dos quatro aviões usados em operações clandestinas entre maio e junho de 1944.

Somente os pilotos e os navegadores eram informados das missões, usualmente ações clandestinas de inteligência militar, sabotagem e espionagem atrás das linhas aliadas.

Os B-17 eram, aliás, extremamente populares entre os pilotos do "KG 200", por sua manobrabilidade e sólida estrutura. Mas restaria um consolo à infeliz águia aprisionada, um orgulhoso bombardeiro B-17: coube a um caça P-38 "Lightning" a marca maldita de ser o único avião aliado a abater outra aeronave americana, por acaso uma B-17.

Este caça pousou por engano em Capoterra, Itália, em 12 de junho de 1943. Pilotado pelo coronel italiano Angelo Toudi, executou sua infame missão, em julho de 1943 e, logo após, tornou-se inoperável para vôo devido à má qualidade do combustível italiano.

Castigo dos deuses...

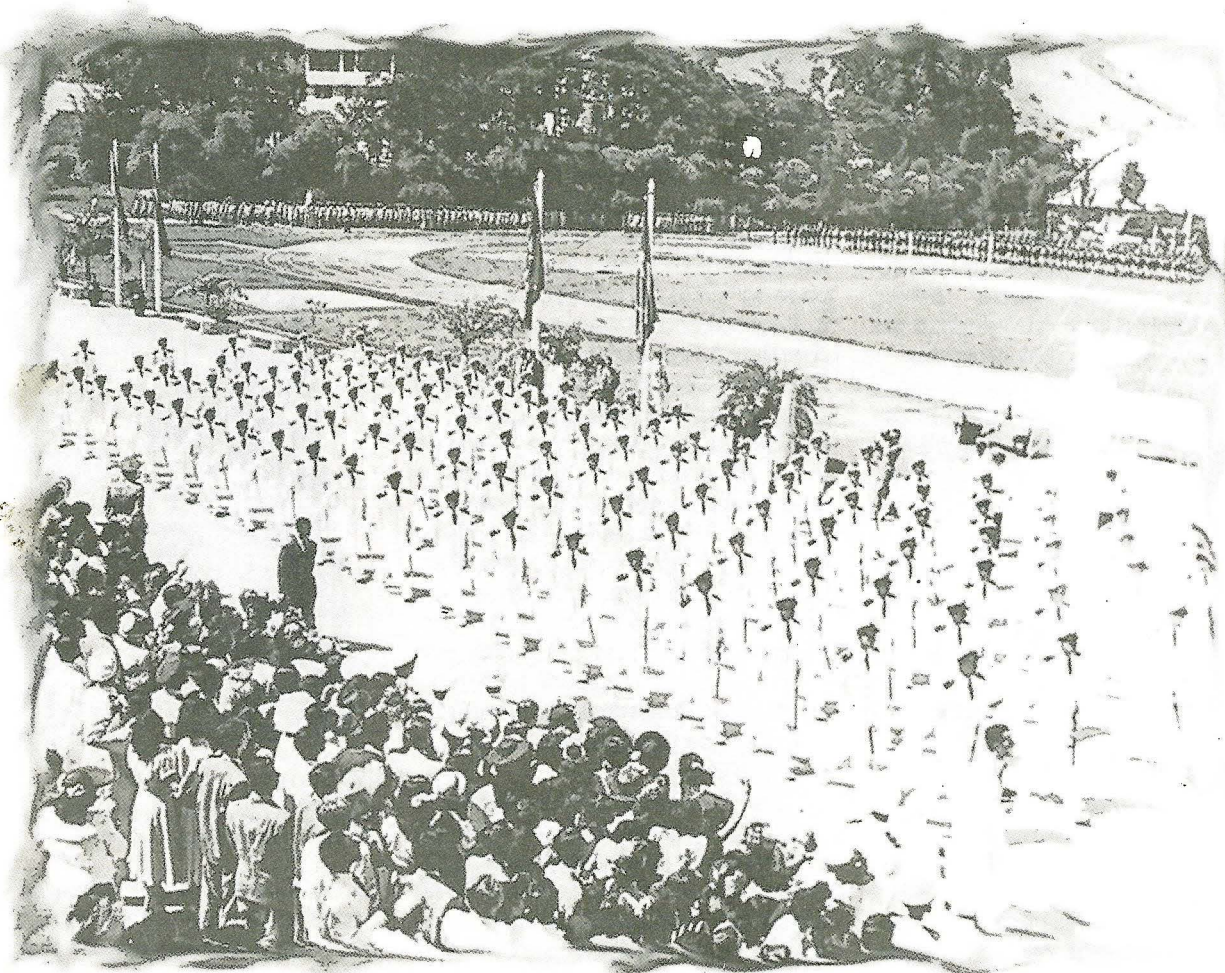


Lockheed P-38 "Lightning", o algoz americano do "Wulf Hound".

** O autor é Maj. Av. R1, também autor das matérias: "O último general de Hitler" e "Ultra enigma", anteriormente publicadas.*

Jubileu de uma turma

Carlos Augusto Gonçalves *



Era o ano de 1945... Em plena II Guerra Mundial, os nossos pracinhas da Força Expedicionária Brasileira escreviam páginas de bravura nos campos da Europa; a nossa Marinha de Guerra protegia o litoral contra eventuais incursões inimigas; o bravo Grupo de Caça rasgava os céus da Itália na procura constante de novos objetivos a destruir, e outros aviões da Força Aérea Brasileira patrulhavam a nossa costa, dando cobertura aos comboios; as Forças Ali-

das lutavam em dois Teatros de Operações—na Europa e no Pacífico—contra o nazi-fascismo e o Império japonês.

Foi nesse cenário que a elite da juventude brasileira acorreu às Escolas Militares, no ideal de, servindo à Pátria, contribuir com suas vidas, se preciso fosse, para a defesa do País e para a vitória das Forças Aliadas em busca da paz mundial.

Aberto o concurso para admissão à então Escola de Aeronáutica, no Campo

dos Afonsos, nele inscreveram-se mais de 2.000 jovens, de idades entre 16 e 20 anos. Foi um duro exame, onde poucos lograram passar, formando a turma do 1º ano. Outros, menos felizes, prometiam a si mesmos continuar tentando, nos anos seguintes, no ardente desejo de tornarem-se aviadores militares, pilotos da Força Aérea.

Dias mais tarde recebemos, com certa surpresa, mas com entusiasmo, a notícia de que seriam abertas inscrições

para um novo concurso, agora para um curso preparatório, na própria Escola de Aeronáutica, destinado a preparar especificamente os jovens para a Força Aérea, ministrando o Curso Ginásial (atual 1º grau) em apenas um ano intensivo, com acesso direto para os que concluíssem o curso.

Estava, assim, criado o Curso Prévio da Escola de Aeronáutica.

Abertas as inscrições, lá estávamos, de novo, alegres com a oportunidade, esperanças renovadas, disputando as 200 vagas oferecidas para aviadores e intendentes. E, mais uma vez, adentramos ao recém-construído Ginásio de Esportes para, em quatro dias quase que seguidos, fazermos as provas de Aritmética, Álgebra, Geometria e Português, cada uma delas eliminatória. Depois de cada prova, aguardávamos, com ansiedade, a publicação da relação dos aprovados.

Terminadas essas provas, viria o mais difícil. O rigoroso exame médico.

No Serviço de Pronto Socorro dos Afonsos, fomos submetidos, em turmas, a uma verdadeira maratona de exames. Fomos examinados em todos os sentidos, física e psicologicamente. Qualquer detalhe fora do que era considerado padrão era motivo de eliminação, por menor que fosse. Era, realmente, um exame rigorosíssimo. Foi durante esses exames que começamos a nos conhecer uns aos outros; já nascia, desde aí, uma união que perduraria até hoje, 50 anos após. Casos pitorescos ocorreram. Houve um candidato que comeu mais de uma dúzia de bananas para aumentar o seu peso, que era bastante baixo. E a força que o Loti fez para, no "exame de beleza", juntar os joelhos e não demonstrar as suas pernas ligeiramente arqueadas! Os dois conseguiram passar no exame: a magreza de um e as pernas tortas do outro não os impediram de serem excelentes pilotos e bons esportistas, além de bons colegas.

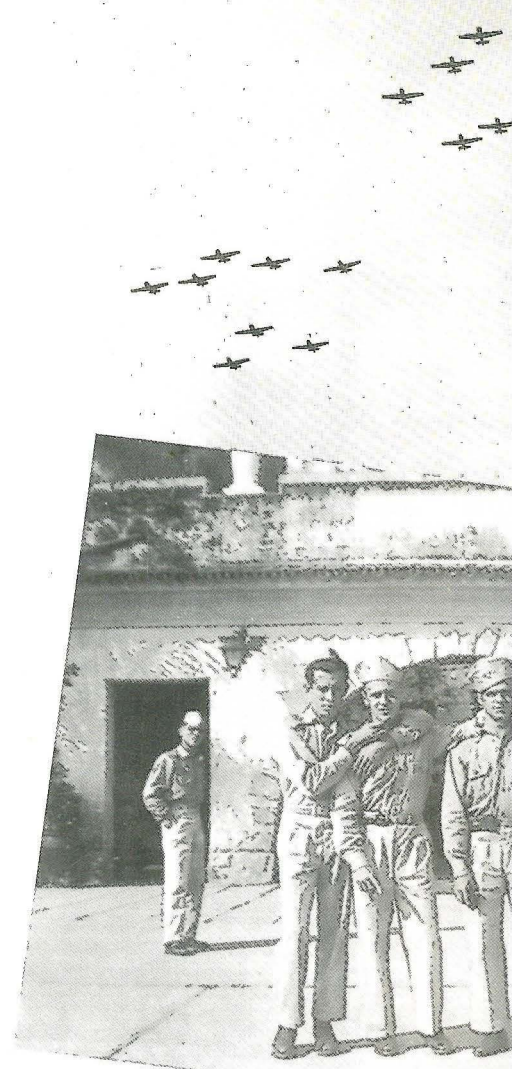
Enfim, chegou o dia tão esperado. Na manhã do dia 4 de abril de 1945, lá estávamos de novo, na Escola de Aeronáutica, agora para a matrícula no 1º Curso Prévio da Escola de Aeronáutica. Éramos 195 jovens. 160 *aviadores* e 35 *intendentes*. Mais tarde foi incluído mais um, totalizando 196 cadetes. Vínhamos

das mais diversas partes do Brasil. O maior contingente era de cariocas, mas havia vários paulistas, gaúchos, mineiros, nordestinos e de outros cantos do País.

No início tudo era improvisado. Ainda não tínhamos uniformes. A maior parte da turma ficou num alojamento provisório num prédio distante do Corpo de Cadetes — o *Pombal*. Os demais foram para um canto de um dos alojamentos do Corpo de Cadetes, logo apelidado de *Buraco Quente*. No Pombal, dormíamos em camês beliche de soldado — armação de ferro com lastro de lona (só depois de quase um mês recebemos colchonetes de algodão).

Logo recebemos números e nomes-de-guerra e fomos divididos em duas turmas: os de números ímpares fariam parte da Turma A e os outros, da Turma B. A numeração foi dada por ordem de classificação no exame de admissão. Para muitos, era o primeiro contato com a hierarquia. A numeração começava em 45001 (para diferenciar da turma do 1º ano, matriculada dias antes, cuja numeração iniciava em 4501). Passamos a constituir a 4ª Esquadilha do Corpo de Cadetes, sob o comando do então Ten. Ex. Adalberto (isso mesmo, um tenente do Exército prestando serviços na Aeronáutica), oficial dedicado, exigente e justo (como viemos a descobrir bem mais tarde do que devíamos). Como chefe de alojamento foi designado um cadete do 3º ano, o Gaeta.

Esse foi o início de nossa Turma. O início de novas amizades. O início de uma nova vida de alegrias, de dores, de esforço e de ideais. Foi o início de uma Turma que marcou a Escola de Aeronáutica, não só pelas atitudes conjuntas durante o Curso, como também, no seu desempenho na parte esportiva, pois tivemos a *ousadia* de enfrentar os imbatíveis atletas do 3º ano e vencemos a Olimpíada da Escola de Aeronáutica. Grandes valores foram revelados nas diversas modalidades, como o Zanoni (que chegou a ir para as Olimpíadas de Londres), o Morisson, o Neves (futebol e voleibol), o Martins Costa, o Mico, o Vahia, o Toca-Rancho, o Côrtes, e muitos outros. Foi, também, a primeira Turma, pelo que sabemos, que fez o seu próprio Hino (inspiração do Baioneta com músi-



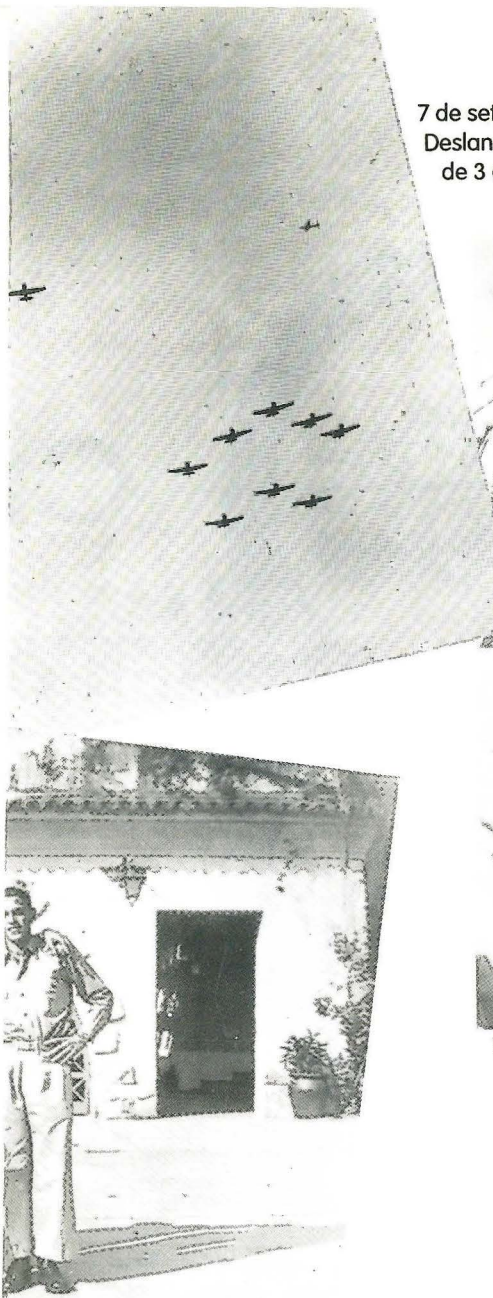
1947. Da esquerda para a direita, Santos Lima, Deslandes, Xavier e Helcio Pinto

ca do Maestro Ten. Nascimento — o inesquecível mestre da Banda) e teve seu próprio distintivo (criação magistral do O'de Almeida e do saudoso *Taduto*).

Após alguns dias, em que a nossa situação ainda era um tanto indefinida, ficou decidido que seríamos denominados cadetes, como os demais; teríamos o mesmo uniforme, com o distintivo todo prateado, não usaríamos o espadim e receberíamos um soldo de 20 cruzeiros (dos quais 5 cruzeiros eram pagos às lavadeiras).

Esses primeiros dias de convívio, quando ainda estávamos nos adaptando a um tipo de vida inteiramente novo, foram repletos de fatos pitorescos, como

7 de setembro de 1948. Darcy Deslandes — guia do grupo de 3 do meio.



1946. De pé (esq. para dir.): Menescal, Coutinho, Hélio. Abaixados: Darcy, Deslandes.

E o que dizer da sã rivalidade entre as três Escolas Militares (Escola de Aeronáutica, Escola Militar do Realengo e Escola Naval — esses eram os nomes da época)? Eram disputas em diferentes modalidades esportivas e na preferência das garotas. E como sofreu o pato *Brekelê*, mascote da Escola Naval!

Perdemos, ainda durante o período de cadetes-do-ar, mais alguns colegas; alguns por acidente, outros por desligamento. O que viria a acontecer, também, depois de saídos da Escola. Hoje, passados 50 anos de nosso primeiro encontro, como militares, médicos, engenheiros, políticos ou profissionais liberais, continuamos a pertencer àquela Turma do Curso Prévio. Em nossas reuniões, anuais ou mensais, notamos que ainda persiste o mesmo ideal, o mesmo companheirismo, a mesma consciência cívica e moral que trouxemos daqueles tempos de cadetes formados no Campo dos Afonsos.

Em anos anteriores, as reuniões anuais eram bastante concorridas, colegas vinham dos diversos cantos do País. Hoje, é cada vez mais difícil fazermos uma reunião dessa amplitude. Mas, o dia 4 de abril de 1995 será um dos dias mais marcantes de nossas vidas. Completar-se-ão 50 anos de nossa entrada na Escola de Aeronáutica. Será o nosso Jubileu de Ouro. Esse evento merece uma comemoração à altura. Seria maravilhoso se pudéssemos nos reunir todos, rever as velhas amizades, lembrar os fatos de nossa juventude, cultuar aqueles que não mais veremos e que deles temos saudades. Creio que todos devem fazer o máximo para que isso possa acontecer. Mas, àqueles que não puderem comparecer, sugiro que nesse dia reservem um pouco do seu tempo para, consigo mesmos, lembrarem os colegas de Turma, pensarem um pouco no nosso passado, nos momentos de alegria e de tristeza que a vida nos proporcionou.

aquele em que o cadete Gaeta, chefe do alojamento, estava nos explicando a nossa rotina: acordar, arrumar a cama, fazer a higiene matinal, café, Educação Física etc. Disse que após a Educação Física seria distribuído um lanche, com um sanduíche e uma garrafinha de Toddy. Foi quando o Cherubim, com aquele seu inconfundível sotaque de caipira paulista, perguntou: "Cadete Gaeta, o Toddy é de graça?". Foi uma gargalhada geral!

E o tempo foi passando; Educação Física, Ordem Unida, aulas, estudo, os trotes dos veteranos, dia após dia.

Até que um belo dia recebemos nossos uniformes de saída. Ainda era o

velho uniforme cáqui, com bonê branco engomado. Quanta vibração, quando na sexta-feira, dia de licenciamento, caprichávamos nos nossos uniformes, ansiosos para chegar logo em casa e mostrá-los às nossas famílias, nossos amigos, nossas namoradas. Vestíamos, pela primeira vez — e com que orgulho — o símbolo de nossa primeira conquista. Seremos cadetes-do-ar.

O tempo continuou passando, seguíamos a nossa rotina. Alguns colegas foram saindo, até que no final do ano, com os resultados dos desempenhos de cada um e a observação dos oficiais, amargamos o afastamento de diversos colegas de nosso convívio, até que alguns conseguiram passar para a Turma seguinte. Outros seguiram os seus caminhos abraçando outras atividades. Mas sempre permaneceram e permanecerão como componentes da 1ª Turma do Curso Prévio. Perdemos alguns, mas ganhamos outros que se incorporaram à nossa Turma, vindos de Turmas anteriores e até mesmo da Escola Militar, como o Pata-Choca.

* O autor é Cel. Av. R/R

O atual Congresso tem 83 deputados e senadores que respondiam a ações judiciais, sendo 1/3 de natureza criminal. Um deles, senador e líder, está arrolado em 34 acusações de peculato. Isto tudo em uma Nação onde os que têm dinheiro e poder gozam, de fato, da impunidade. No Senado, somente 9 parlamentares cumprirão o seu primeiro mandato. Na Câmara dos Deputados, unicamente 23%. O Legislativo será comandado pelos mesmos homens que construíram um passado aviltante. Sentimo-nos inseguros e tememos pelo nosso futuro, principalmente porque esse Poder não cumpre com a sua obrigação de fazer leis que garantam ao País caminhar com ordem e segurança. Em poucos dias votam aumentos absurdos de seus vencimentos e nada fazem para o estabelecimento de um ordenamento jurídico que sirva de alicerce para construirmos uma Nação justa, onde se possa viver civilizadamente.

De 1989 até a presente data, a remessa ilegal de dinheiro para o exterior ultrapassou 20 bilhões de dólares.

Há um sistema de corrupção instalado no Governo Federal e identificado...

O binômio corrupção/miséria acabará por desencadear outros problemas sérios.

"É assim que se destrói uma Nação: convencendo-a a se comportar de forma subdesenvolvida" — Wilson Leite Passos.

Olhando para o passado próximo verificamos que os que definham o Poder alegaram não haver dinheiro para atualizar os vencimentos dos militares e dos civis. Assim sempre afirmam.

"O déficit do Tesouro, em 1994, que diziam ser enorme e justificou contenção de gastos essenciais e um arrocho no salário dos servidores civis e militares era, na verdade, um superavit de mais de R\$3 bilhões." — Márcio Moreira Alves.

Todos que tinham poder sabiam e, ainda assim, influenciaram os destinos



da Nação. "Cesteiro que faz um cesto faz um cento."

Apesar dessa situação, há esperança de melhores dias, porque existe saturação de capitais nas nações desenvolvidas. Em consequência, temos oportunidade única para começarmos a construir um País onde haja estratificação social, como é natural, como, também, civismo em todos os segmentos sociais, controlando assim o comportamento antiinstitucional, desde a corrupção dos privilegiados até a criminalidade dos excluídos. Se é verdade, ou não, que temos que resolver primeiro o problema econômico, não importa, porque deparamo-nos com uma conjuntura favorável à aplicação significativa de capitais estrangeiros. Se a elite dirigente pensar no Brasil como lar, esta Nação poderá criar infraestrutura que fará com que o capital supranacional venha a escolher o nos-

so País como sede de suserania. Assim acontecendo, virá o progresso que levará a Nação a integrar-se definitivamente ao clube dos desenvolvidos. Milhões de dólares aqui serão aplicados para construir o Brasil e, não como vem acontecendo, cujo dinheiro é lançado na ciranda financeira, especulativamente. Deste modo, este País se tornará um dos lares daqueles que detêm o controle sócio-político-econômico-militar do mundo inteiro. Lar do Poder supranacional significa lugar onde se vive bem social, política, econômica, tecnológica e culturalmente. Não haverá perda de nacionalidade. Pelo contrário, esta será fortalecida, porque teremos infra-estrutura necessária para apoiar política, econômica, tecnológica e militarmente o Poder que controla todas as Nações.

Por favor, leiam sobre revoluções, marxismo-leninismo e Mao Tsé-Tung e

EDIBILIDADE E AS FORÇAS ARMADAS

Newton de Góes Orsini de Castro *

verificarão o que significam sedições organizadas nas áreas rurais. Cuba e o Camboja são exemplos. O Poder supranacional pensou em sediar-se, também, no México. Entretanto, a classe dirigente mexicana não teve a lucidez, entre outros sérios erros, de evitar o surgimento de revolução no campo, inviabilizando o País para sede do poder supranacional. Este problema inabilita qualquer Nação para esse posicionamento no contexto internacional, impedindo-o de alçar vôo para o primeiro mundo. Não façam isto com o Brasil. Ainda há tempo. Pouco tempo.

Os bilhões de dólares que "destinam-se" ao México, chamados "pacote de ajuda", não ajudarão em nada a Nação mexicana. Têm por objetivo cobrir as retiradas dos investimentos do sistema supranacional, principalmente, daquele sediado nos Estados Unidos da América, bem como controlar o sis-

tema econômico-financeiro mexicano.

"O México já era. Mais uma vez seu povo será obrigado a trabalhar de sol a sol para pagar a estroinice da sua classe dirigente, uma das mais desonestas e cruéis do mundo." — Paulo Francis

Quão imortal será a maldade cultuada pelas sociedades corruptas?

O presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Enrique Iglésias, ao conversar com o embaixador Ronaldo Sardenberg sobre o Brasil, considerando a crise mexicana, declarou: "O futuro do Brasil poderá ficar seriamente comprometido se as desigualdades, marcadas em especial pela pior distribuição de renda do mundo, não começar a ser diluída." Trata-se da fundamental estabilidade sócio-político-econômica que conquista credibilidade internacional. Além das medidas legais,

organizacionais e administrativas que o Governo está tentando implantar e que permitirão ao Brasil integrar-se ao primeiro mundo, torna-se necessário que, imediatamente, sejam tomadas providências que garantam estabilidade política e social. Não podemos permitir sequer o início de conspirações que possam lançar sementes de guerrilha nas áreas rurais. Basta que sejam identificadas as regiões onde o povo vive miseravelmente, como o sertão baiano e o pernambucano, e transferir quantidade significativa das Unidades Militares sediadas em zonas urbanas para as localidades miseráveis. Batalhões do Exército e Unidades da Marinha e da Aeronáutica, com a missão precípua de integrar as populações à vida nacional. Não emergencial, mas definitivamente. Construir lares no sentido de morar, comer, instruir, profissionalizar, produzir, participar: integrar o brasileiro à sociedade, mesmo com a enxada na mão, trabalhando com dignidade e sentindo-se respeitado. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e as Forças Armadas têm meios de caracterizar as condições das referidas regiões que permitirão a realização de um planejamento que possa tornar essas localidades pólos de atração produtivos a médio e longo prazo. Mesmo sendo impossível um desenvolvimento significativo (Israel transformou desertos em áreas produtivas, sócio-economicamente) temos que sair do asfalto e tornar o território nacional, onde haja populações desassistidas, áreas ocupadas por cidadãos com noção de pátria e civismo.

Dois objetivos: impedir guerrilhas, as quais inabilitarão, definitivamente, o poder supranacional de aceitar o País como sede de suserania; e o segundo, que nos garantirá realizações que nos darão orgulho de sermos brasileiros. Lembrem-se de Antônio Conselheiro.

Não preconizo o abandono das atividades essencialmente militares. Nas citadas regiões, o treinamento

bélico, indiscutivelmente, será mais eficiente e apropriado. Por outro lado, sabemos que no seu contexto são formados reservistas. Devemos aperfeiçoar essa responsabilidade educando e profissionalizando, tornando brasileiros excluídos em cidadãos. As Forças Armadas constroem estradas, escolas, aeroportos, portos e instalações essencialmente civis, bem como educam. Assim, surgirá, nessas regiões, mão-de-obra qualificada, que atrairá atividades de manutenção, formando núcleos civis. Será criada uma convivência que conduzirá as populações marginalizadas à cidadania.

A sociedade brasileira tem que viver em função da realidade, agindo conscientemente para conquistarmos um melhor destino. As Forças Armadas são essenciais para enfrentarmos a difícil conjuntura com que nos defrontamos: são as únicas instituições organizadas sistemicamente capazes de enfrentar e cumprir, com êxito, missões dessa envergadura, garantindo a segurança interna. Evidentemente, as demais instituições civis que têm obrigações com essa problemática seriam, racionalmente, engajadas neste processo. Vou mais longe, incluindo nesse planejamento todos os segmentos da sociedade brasileira. É uma questão de sobrevivência.

Se surgir um Antônio Conselheiro, as Forças Armadas terão meios para destruí-lo com seus seguidores, como já aconteceu. Todavia, matarão brasileiros e, talvez, o nosso melhor destino. Por outro lado, é bom que se tenha em mente que será inconveniente uma mobilização militar com esse objetivo. Influenciará negativamente a atividade financeiro-econômica nacional, por menor que seja, prejudicando, também, a nossa credibilidade.

Sinto vergonha quando analiso em profundidade o movimento chamado Canudos.

Sei que se trata de diferente realidade e de outra conjuntura, mas sinto irresistível vontade de lembrar que os Fortes (Unidades Militares) espalhados



*"No atual drama mexicano
houve uma confluência
de três fatores:
a) sobrevalorização cambial
do peso; b) a escalada da taxa
de juros americana, que
começou em 1984;
c) debilitamento do sistema
político com a rebelião de
Chiapas e as dissensões
internas no partido
hegemônico."*

Roberto Campos.



pelo oeste, por todo o território americano, há muitos anos ajudaram, significativamente, a construir o poderoso Estados Unidos da América. Houve muito sacrifício e excepcional vontade de conquistar e moldar uma nação-lar. Muitas cidades surgiram desses núcleos militares. Hoje, prosperam comunidades.

"No atual drama mexicano houve uma confluência de três fatores: a) sobrevalorização cambial do peso; b) a escalada da taxa de juros americana, que começou em 1984; c) debilitamento do sistema político com a rebelião de Chiapas e as dissensões internas no partido hegemônico." — Roberto Campos.

Acrescento, também, a corrupção: enriquecimento oligárquico.

Estabilidade sócio-político-econômica = credibilidade. O Brasil, desde a sua descoberta, nunca foi construído como lar e, sim, como colônia a ser explorada. Creio que está sendo iniciada uma nova era. Esta é a minha esperança. Luta imensa terá que ser desenvolvida.

Será que só aprendemos com "a janela arrombada"? Aí está o México como exemplo. Às vezes só assimilamos

à própria custa. Contudo, nem sempre haverá retorno.

Pela primeira vez, em muitas décadas, alimento a esperança de alicerçarmos um melhor destino, considerando parecer de que o atual Governo está nas mãos de pessoas capazes de integrar a realidade nacional ao contexto internacional, haja vista a notícia de que estamos tentando entrar no grupo que congrega o Bank of International Settlements (BIS), o banco central dos bancos centrais. Indiscutivelmente, se alcançarmos esse objetivo estaremos dando um passo importantíssimo para a nossa integração ao Poder supranacional. Contudo, para conquistarmos esse posicionamento é fundamental mantermos a estabilidade sócio-política (credibilidade). Infelizmente, não temos dados concretos que identifiquem uma consciência relativa às providências que devam ser adotadas nesse sentido.

"O exemplo do México não é só econômico, é também político. Lá fizeram os avanços econômicos, mas os avanços políticos não prosperaram. Vieram Chiapas, o assassinato do candidato a presidente, a guerrilha; o capital amedrontou-se, fugiu e veio o "crack" — José Sarney.

Não devo julgar pessoas, individualizando-as, quando estiver analisando valores institucionais. Até os permissivos, em determinadas conjunturas, por interesses pessoais e evidências irrefutáveis, dizem a verdade, na esperança de capitalizarem politicamente. Todavia, temos que considerar a realidade, principalmente, quando é vital para o nosso melhor destino, não importando quem a caracterizou. Por outro lado, muitos mentem permanentemente e não abrem mão de seus interesses subalternos. Conversei com um deputado federal sobre o assunto contido neste artigo. Declarou, textualmente: "Não concordo. Não há solução. Temos que tratar de outros problemas como o incentivo à agricultura canavieira." Perguntei-lhe como resolveria o nosso grave problema social,

cujas soluções são fundamentais para a estabilidade política da Nação. Disse-me que não constituía problema. Afirmou que nada precisava ser modificado. Referiu-se às Forças Armadas depreciativamente, de forma tal que, sem corporativismo, devo afirmar que seu nível de discernimento e de muitos outros da elite dirigente que se encontra no Congresso é primário. São aborígenes do asfalto ou "coronéis" ricos, de pequenos e pobres municípios. Alguns outros, cultos e esclarecidos, só objetivam privilégios. Evidentemente, existem muitas exceções que, no entanto, são "patrulhadas" obstinadamente pelo sistema, que não tem a mínima preocupação com os verdadeiros problemas nacionais.

Não aceitar propostas que envolvam o destino de um país, sem analisar os problemas nacionais em profundidade, com opiniões estruturadas em interesses pessoais, personalismos e vaidades, caracteriza irresponsabilidade. A primeira pergunta que deveriam fazer para opinar sobre problemas nacionais seria: somos capazes de identificar a realidade nacional inte-

grada ao contexto internacional, considerando historicamente as causas e as consequências sociais, políticas, econômicas e militares que influenciaram e influenciam os nossos destinos? Para aqueles que têm responsabilidades institucionais, discordar simplesmente, sem apresentar soluções, caracteriza inconseqüência e levandade. Os parlamentares, ao invés de se cercarem de parentes e amigos, deveriam recrutar auxiliares especializados para a sua assessoria. Achar sem saber é muito triste e prejudicial ao País. 14°, 15°...10.000 Reais mensais e pouco caso com as instituições.

Os militares desejam um melhor destino para o Brasil, como, também, não podem permitir o aviltamento das Forças Armadas. Sacrificios farão, realizando trabalhos penosos e difíceis, em proveito da nossa estabilidade institucional. Creio que chegou o momento de, em conjunto, afirmarmos: sacrificaremos-nos pelo País, mas não admitiremos sermos utilizados e achincalhados por quem quer que seja. Não posso deixar de afirmar que os responsáveis e os coniventes com a realidade de um general de quatro estrelas ganhar como um DAS4 estão tentando desestabilizar a ordem necessária ao funcionamento das nossas instituições. O que pensar, honestamente, quanto aos tenentes-coronéis, majores, capitães, tenentes, sargentos, cabos e taifeiros que, com respeito próprio, têm que criar seus filhos? Aí está uma fonte séria, que poderá trazer desequilíbrio sócio-político, com perda de credibilidade internacional.

A coragem que enfrenta e combate; com justiça e dignidade, os atos lesivos às instituições e aos seus componentes em particular, enobrece, bem como conduz ao legítimo respeito e à admiração, principalmente, quando bloqueia a conquista de sinecuras que proporcionam ganhar milhares de Reais, bem como, outros privilégios.

Os militares não podem ser desrespeitados no que conquistaram com esforço próprio, não podendo ninguém

Os parlamentares, ao invés de se cercarem de parentes e amigos, deveriam recrutar auxiliares especializados para a sua assessoria. Achar sem saber é muito triste e prejudicial ao País. 14°, 15°...10.000 Reais mensais e pouco caso com as instituições.

negar-lhes esse direito. Trata-se de discriminação, não havendo nada que a justifique.

A nossa História é representativa quanto a líderes. Tenho certeza de que ainda existem. O que significa liderar? Não se conquista credibilidade com decisões medíocres. Há que haver grandeza, menos interesse pessoal e vontade de estimar, projetar e prevenir, de modo que o País não venha um dia a viver a mesma situação por que passa o México. Jacareacanga, Aragarças e outras mais, não podem se repetir, principalmente na presente conjuntura que, como nunca, exige estabilidade institucional.

Gostaria de terminar enfatizando o que todos sabem, que temos que diferenciar o ideal do possível, o que é obtido por intermédio de análises e projeções estratégicas, quando trata-se do destino de nações. Até o imponderável, ao nível de catástrofes atômicas e naturais, não modificará a conclusão de que o mundo permanecerá dividido em dois grupos de países: os que são lar do Poder supranacional e os manipulados e utilizados através da desorganização sócio-político-econômico-militar e do subdesenvolvimento. Não existem outras opções.

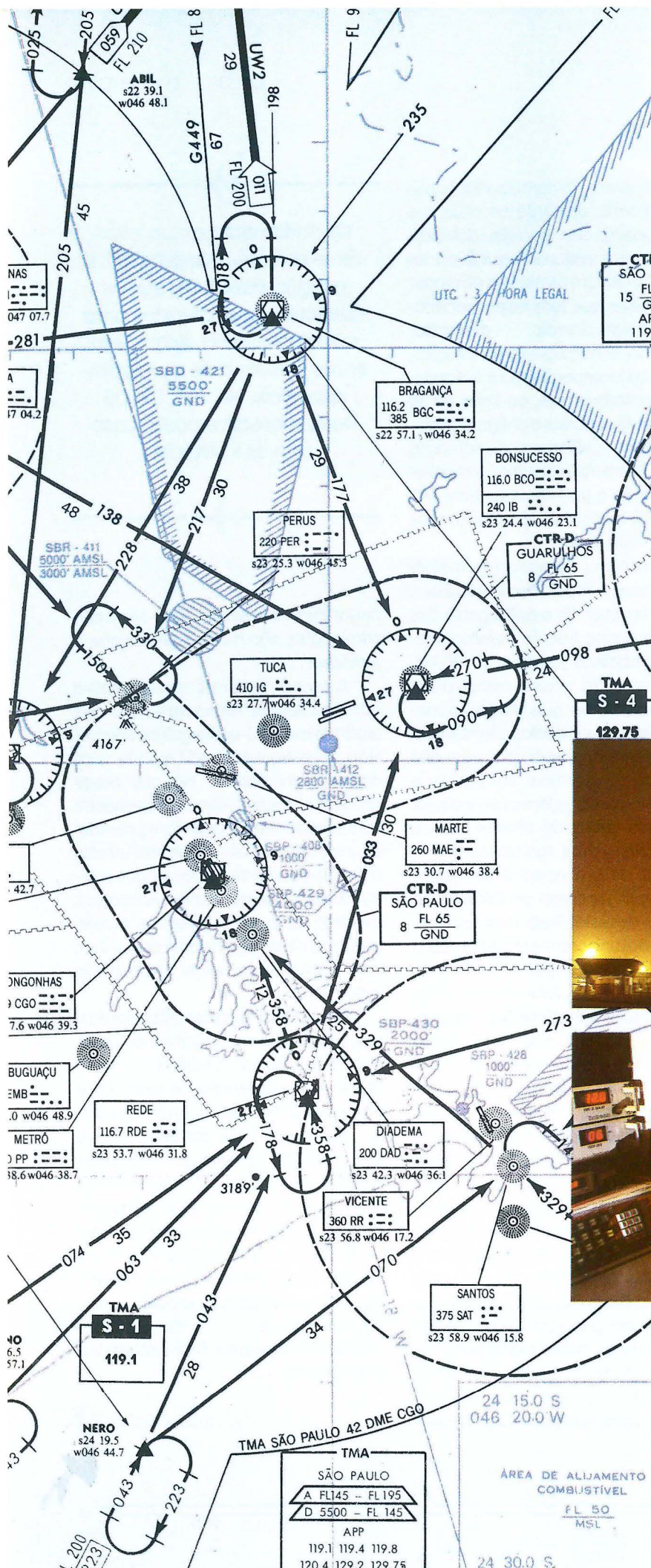
* O autor é Cel Av R/R

A sociedade brasileira tem que viver em função da realidade, agindo conscientemente para conquistarmos um melhor destino. As Forças Armadas são essenciais para enfrentarmos a difícil conjuntura com que nos defrontamos: são as únicas instituições organizadas sistemicamente capazes de enfrentar e cumprir, com êxito, missões dessa envergadura, garantindo a segurança interna.

TASA, um vôo seguro

A proteção ao vôo no espaço aéreo brasileiro é o principal serviço da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S/A. Empresa vinculada ao Ministério da Aeronáutica, a TASA participa de maneira efetiva e eficiente do sistema de proteção ao vôo.

Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Vôo 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.



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

Condecorações

na Força Aérea

A palavra condecoração é derivada do latim *condecorare*, com o significado de adornar, conferir honra. Em um conceito amplo, a condecoração é um símbolo de distinção honorífica, representada por uma insígnia, e distribuída pelos chefes de governo e instituições para agraciar pessoas físicas e jurídicas, por seu desempenho no processo de engrandecimento de uma nação ou no estreitamento das relações entre os povos.

Mérito Individual

O costume de realçar o mérito individual foi criado no antigo Egito, através de colares de ouro, nos quais estavam apenas as figuras do leão e da abelha representando, provavelmente, o valor militar e o trabalho.

Na Grécia clássica, esse costume não foi mencionado nos documentos históricos. Em Roma, ao contrário, o hábito foi largamente difundido. Os imperadores e cônsules romanos recompensavam a bravura militar dos legionários com coroas de folhagens (corona), adornos de ouro e prata sobrepostos nas couraças e elmos (torques, fibula, armila etc.) e outros objetos de valor material.

Na época das cruzadas, foram formadas diversas Ordens militares-religiosas cujas insígnias eram representadas por cruzes estilizadas que indicavam, antes de tudo, as corporações a que pertenciam os monges soldados. À medida que essas Ordens perdiam o caráter corporativo, e Ordens leigas apareciam, as insígnias se tornaram valores iniciais da premiação individual, modificadas apenas na sua estética decorativa.

Um valor a ser resgatado

Augusto Hilmário Siqueira*



Dois aspectos devem ser considerados na ética histórica das condecorações militares:

- Foram instituídas para premiar a bravura do guerreiro; e
- A sua concessão, embora abusiva algumas vezes, era extensiva somente aos melhores combatentes.

Transportemos esses dois aspectos para o nosso tempo.

A partir do século XIX, o Brasil enfrentou diversas guerras externas e internas para consolidar a soberania

nacional. Os imperadores e presidentes, através dos ministros militares, concederam diferentes "condecorações de guerra" para premiar a bravura do combatente brasileiro. O agraciado sentia-se honrado com a distinção outorgada, por representar o reconhecimento da pátria aos serviços prestados no campo de batalha.

Esse sentimento de honra continuou vivo nos integrantes do 1º Grupo de Caça na Itália e naqueles que participaram das missões de patrulha no Atlântico Sul. A Cruz de Aviação (Fitas A e B), a Cruz de Sangue, a Cruz de Bravura, a Cruz de Serviços Relevantes, as Medalhas de Campanha da Itália e Campanha no Atlântico Sul são os símbolos que atestaram o valor daqueles combatentes.

Condecorações de Paz

Acabada a guerra, o Ministério da Aeronáutica criou diversas "condecorações de paz"; algumas destinadas a recompensar militares e civis por destacados serviços à Força Aérea; outras, para estimular o estudo e a pesquisa.

Com o tempo, algumas dessas condecorações foram, gradativamente, perdendo seus valores intrínsecos, transformando-se, para alguns militares, em meros ornamentos desprovidos de quaisquer simbolismos. Os exemplos mais expressivos são as Medalhas Mérito Santos-Dumont e Bartolomeu de Gusmão.

As causas que provocaram os desgastes das "condecorações de paz", em especial as acima citadas, são de naturezas diversas. Sem metodizá-las e hierarquizá-las, listamos abaixo as consideradas mais relevantes em nossa avaliação:

- O desconhecimento das condecora-



ções existentes na Força Aérea. Poucos militares são capazes de citar nominalmente todas as nossas condecorações e identificá-las nas barretas do uniforme;

- As constantes alterações na legislação relativa às condecorações existentes;
- Um número excessivo de condecorações concedidas para premiar o mérito;
- Os critérios de escolha dos agraciados pelos comandantes e diretores das Organizações Militares.

Revitalizando as condecorações

Uma vez identificadas algumas das causas que concorrem para os desgastes das "condecorações de paz", torna-se necessário apresentar, também, propostas para revitalizá-las. Sugerimos as seguintes:

- Edição de uma publicação à semelhança da IMA 210-1 "Noções de Heráldica", a ser distribuída a todas as Organizações do M. Aer., onde constariam: breve histórico das condecorações militares; ilustrações ou reproduções fotográficas das condecorações e barretas, com as

respectivas descrições heráldicas; legislação atualizada de cada uma delas, incluindo os modelos de propostas para as concessões e outras informações complementares;

- Sempre que possível, evitar alterações na legislação existente. Como exemplo, cito a Ordem do Mérito Aeronáutico que, desde a criação, em 01 Nov. 43, teve sua redação original alterada onze vezes;
- Redução nas concessões das condecorações Mérito Santos-Dumont e Bartolomeu de Gusmão, visando valorizá-las;
- Implantação de uma "Comissão de Honra" em cada Organização Militar, para indicar os agraciados às medalhas acima referidas. A comissão seria presidida pelo comandante ou diretor, tendo como membros oficiais superiores. Os critérios de escolha, conservadas as condições

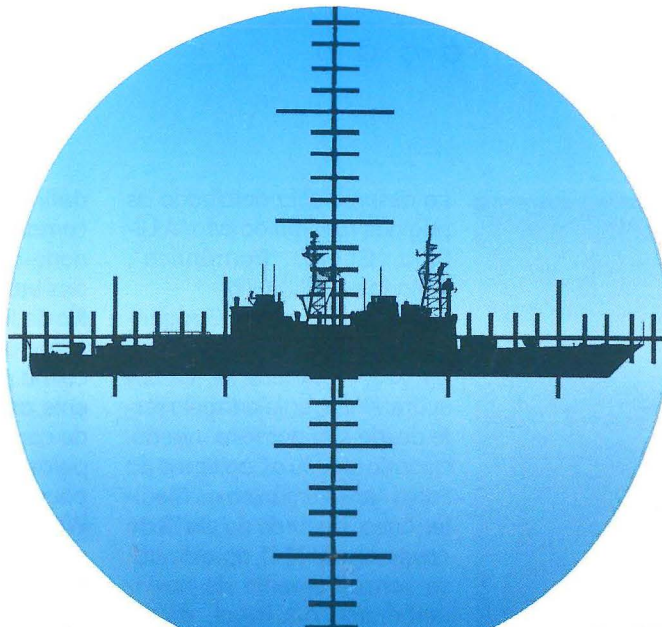


exigidas para as duas condecorações, premiariam os militares e civis mais eficientes, e não os mais antigos ou os "outros".

Pode parecer surpreendente que, em um momento de intenso imediatismo e materialismo como o que vivemos, alguém se preocupe com um valor tão subjetivo como as condecorações militares. Para aqueles que pensam assim e, principalmente, para a maioria dos militares que ainda acredita na perenidade dos nossos valores culturais, deixo para reflexão as palavras escritas por Carlos Alberto, rei do Piemonte, no preâmbulo da Constituição da Ordem Civil de Sabóia:

"A história dos séculos passados e a experiência dos tempos modernos demonstram de modo incontestável que recompensas especiais, concedidas às diversas categorias de merecimento e distribuídas com imparcial justiça, poderosamente contribuem para a glória e a prosperidade dos Estados, estimulando os talentos e virtudes para o que é belo e elevado".

** O autor é Cel R/R, historiador e museólogo.*



Submarinos em Ação

Prenúncio de Tempestade

Ivo Gastaldoni *

No princípio, os submarinos alemães atuavam em duplas e, dessa forma, apoiavam-se mutuamente. Entretanto, em situações especiais, como no caso da perseguição a grandes comboios, eram organizados grupos de submarinos comandados pelos mais experientes lobos-do-mar, daí porque, muito propriamente, esses grupos eram chamados "alcatéias". Mais tarde, quando os ventos da guerra começaram a soprar para o lado dos aliados, as alcatéias foram descontinuadas e as próprias duplas de submarinos, cada vez mais esparsas pelo Atlântico Norte, foram sendo chamadas às suas bases para modernização de equipamentos, reforço no armamento antiaéreo e adaptação das táticas de combate a uma nova situação.

Em meados de 1943, estávamos vivendo um período de relativa calma no mar territorial brasileiro, mas presumíamos que os submarinos em fase de revitalização, logo que aprestados, seriam direcionados para áreas onde pudessem atuar com menor oposição. Acreditávamos, também, que o lado ocidental do Atlântico seria, no entender dos alemães, uma dessas áreas onde eles imaginariam encontrar bons resultados com poucas perdas. De certa

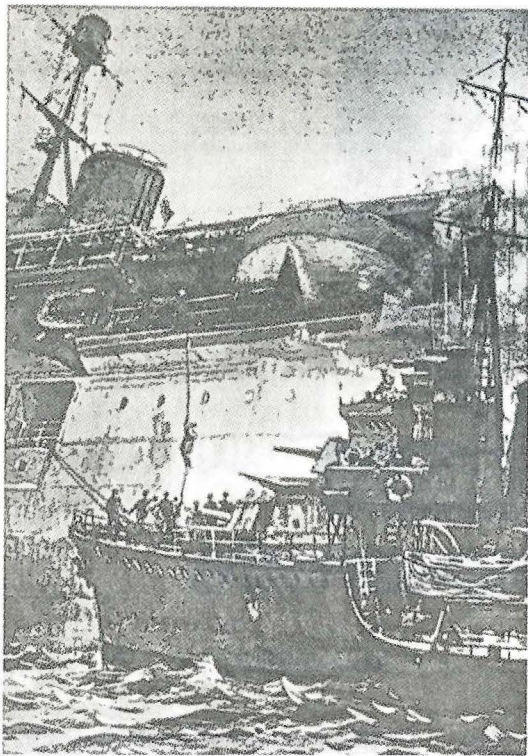
forma, o inimigo começou acertando, mas não pela ausência de oposição e sim porque a calmaria dos últimos 30 dias havia afrouxado a escuta de radiotransmissões e reduzido as atividades anti-submarino a um mínimo compatível com a situação. Assim é que, em meados de maio, os submarinos *U-128* e *U-154* irrompem em águas do saliente nordestino, provocando os combates já relatados em artigo anterior desta série (Revista Aeronáutica, nº 201).

O episódio serviu para agitar o Quartel General da 4ª Esquadra norte-americana, que exercia o controle operacional, a partir de Recife (PE), de todas as forças empenhadas na campanha anti-submarino. O Serviço de Escuta Radiogoniométrica aumentou o número de estações receptoras e, dentro de cada estação, redistribuiu o equipamento de modo a ampliar o tempo de escuta em cada faixa de frequência. Os resultados foram imediatos e logo o mapa do lado de cá do Atlântico Sul apresentava dezenas de bandeirolas espetadas nas posições donde haviam sido feitas as radiotransmissões. A maioria desses pontos coincidia com as posições de navios conhecidos e os poucos pontos sobre os quais não havia conhecimento

anterior eram cuidadosamente plotados no Mapa do Teatro de Operações Marítimas. O acompanhamento dessas radiotransmissões suspeitas não era fácil, não só porque eram escassas, mas também porque tinham duração muito curta. Além disso, as mensagens não tinham endereço nem assinatura, dificultando a vinculação com mensagens anteriores. No entanto, como procediam de áreas distantes das rotas marítimas usuais, passaram a receber atenção redobrada.

Por volta do dia 8 de junho, os pontos suspeitos situavam-se ao norte dos Penedos São Pedro e São Paulo e a monitoração de seus sucessivos deslocamentos indicava uma nítida tendência: 2 ou 3 guinavam para oeste em direção ao Amapá, 4 ou 5 aproavam para o saliente nordestino e 2 ou 3 continuavam no rumo sul, insinuando uma singradura que os levaria para águas baianas. Não havia mais "inimigos". Aproximava-se a tempestade que mais tarde viria a ser conhecida como a "blitz submarina de julho de 1943".

Os dois primeiros inimigos a mostrar suas garras foram os que vinham para o sul, mais tarde identificados como sendo o *U-199* e o *U-513*, comandados respectivamente pelo capitão-tenente



Instantes antes do afundamento, o comandante abandona o "Ark Royal".

Hans-Werner Kraus e pelo capitão-de-corveta Friedrich-Fritz Guggenberger, cujas carreiras militares mostram notáveis coincidências: ambos estiveram nos Estados Unidos antes da guerra; receberam seus primeiros comandos ao mesmo tempo, ficando Guggenberger responsável pelo *U-87*, enquanto Kraus assumia o comando do barco *U-83*; depois, os dois foram designados para patrulhar o Mediterrâneo; e, ao findar 1942, estavam na Alemanha para serem condecorados e receber seus novos barcos. No decorrer de 1943, partiram juntos para patrulhar o sudeste do Brasil e, curiosamente, ambos tiveram seus submarinos destruídos e foram feitos prisioneiros com poucos dias de diferença. Mais uma coisa: embora o *U-513* tivesse sido afundado ao largo de Florianópolis e o *U-199* tivesse sido destruído diante do Rio de Janeiro, Guggenberger e Kraus foram resgatados do mar pelo mesmo navio. O comandante Kraus, por sua vez, foi protagonista do mais importante combate realizado pela nossa Aviação de Patrulha, mas não trataremos dele neste artigo

(o assunto está detalhado às páginas 153/156 do livro "A Última Guerra Romântica", editado pelo INCAER).

O comandante Guggenberger, além de competente, arrojado e experiente, foi um submarinista bafejado pela sorte desde sua primeira missão, quando atacou o *Capitânea* da Força Naval Britânica no Mediterrâneo. Na tarde do dia 13 de novembro de 1941, aproximou-se sorrateiramente do navio-aeródromo *Ark Royal*, disparou quatro torpedos na direção dele e ouviu duas detonações, após uma corrida de pouco mais de seis minutos. O grande navio, ferido de morte, naufragou no dia seguinte, quando estava sendo rebocado para Gibraltar. A campanha do *U-87* no Mediterrâneo continuou sendo muito produtiva: além de alguns ataques de resultados duvidosos, teve a confirmação dos afundamentos do petroleiro britânico *Caspia* (6018

toneladas brutas), do patrulheiro francês *Viking* (1150 toneladas brutas), dos navios britânicos *Garlinge* e *Maron* (respectivamente de 2012 e 6487 toneladas brutas) e mais sete veleiros egípcios, sendo seis por tiro de canhão e um por abaloamento deliberado.

Transcorria o dia 18 de junho, quando Guggenberger chega a seu novo teatro de operações. Era área vazia de tráfego marítimo, cerca de 150 milhas ao sul do litoral do Rio de Janeiro. Com os olhos perdidos num horizonte de mar esverdeado, o comandante pensava no contraste entre a atual missão e a anterior: lá, um mar escuro, frio e cheio de perigos e cá, um oceano sereno, sem qualquer indício de ameaça, e águas tépidas que convidavam ao banho e à pesca. No dia 21, o "dolce-farniente" do *U-513* é interrompido por um desavisado navio que navegava de Salvador para Buenos Aires: era o suco *Venezia*, de 1673 toneladas brutas que, sem dificuldade, foi afundado na posição 25.50 S - 38.38 W, ou seja, 200 milhas a sudeste de Cabo Frio. Amanhecia o dia 25 de junho, com o litoral começando a se

delinear no potente binóculo do comandante, quando o navio-tanque norte-americano *Eagle*, de 6003 toneladas brutas, que navegava em lastro do Rio de Janeiro para os Estados Unidos, é silhuetado contra o horizonte. Com a calma própria de um guerreiro experiente, as ordens são passadas e os postos de comando são assumidos sem atropelos. O torpedeamento ocorreu a poucas milhas do litoral (23.07 S - 41.53 W), deixando o navio norte-americano com os tanques centrais arrombados, ficando porém com os demais tanques vazios e incólumes. Nessas circunstâncias, o petroleiro mantém a flutuabilidade e consegue ser rebocado sob escolta para o porto do Rio de Janeiro.

A presença agressiva do *U-513* em águas do sudeste surpreendeu o nosso dispositivo de defesa, pois até este momento os alemães tinham como alvos prioritários os navios mercantes que partiam de Salvador (BA) carregados com materiais estratégicos imprescindíveis ao esforço de guerra norte-americano. Agora estava claro que o inimigo ampliava sua área de atuação para que os aliados aumentassem o espaçamento entre suas unidades anti-submarino. Em função disso, a Marinha se organiza para estender o procedimento de comboios às águas sulinas, enquanto os americanos despacham o navio-oficina *Barneget* (Tender AVP-10 *Barneget*) para Florianópolis (SC), onde apoiaria dois PBM *Mariners* do *Galeão*, que para lá seriam destacados.

O comandante Guggenberger acompanha a movimentação do *Eagle*, mas não se arrisca a um novo ataque, porque sabia que o navio estaria fora de uso por um longo período de tempo. Resolveu, portanto, passar ao largo do porto do Rio de Janeiro e dirigir-se para o litoral de São Paulo. No dia 30 de junho, o *U-513* volta a atacar e desta feita afunda o mercante brasileiro *Tutóia* que navegava de Paranaguá para Santos e se encontrava na posição 24.43 S - 47.19 W, bem próximo à Ponta da Jureá (SP). Daí, o submarino regressa em direção ao Rio de Janeiro e no dia 3 de julho destrói o cargueiro americano *Elihu B. Washburne*, de 7176 toneladas brutas, que navegava de Santos para o Rio, a poucas milhas da Ilha de São Sebastião

(24.03 S - 45.11 W), de onde torna a reverter seu rumo em direção ao sul.

O comandante Guggenberger desce então até o través de Florianópolis e aí estabelece sua área de caça, como se soubesse o que estava por acontecer. No dia 16 de julho avista a presa pela qual, aparentemente, estivera esperando: era o navio americano Richard Caswell, de 7177 toneladas brutas, que vinha de Buenos Aires trazendo um valioso carregamento de tungstênio e magnésio. Os tripulantes são surpreendidos com a explosão do torpedo disparado de curta distância e, enquanto se preparam para abandonar o barco, que estava afundando na posição 28.10 S - 46.30 W, cerca de 100 milhas a leste de Florianópolis, são interpelados pelo megafone de Guggenberger que, em tom de gozação, confirma a identidade do navio e pede jornais americanos recentes, pois quer conhecer os resultados dos jogos de beisebol e quer saber a posição do seu time no campeonato americano. Nessa noite, o comandante comunica o afundamento do Richard Caswell e sugere ao Comando de Submarinos que despache mais barcos para aquela área, onde a caça era fácil e sem oposição naval ou aérea. O longo tempo de transmissão permitiu localizar sua posição com acuidade: 90 milhas ao largo de Florianópolis.

Na manhã do dia 19, o capitão-tenente Roy S. Whitcomb decola de Florianópolis para dar prosseguimento ao plano de busca que estava em exe-

cução: seria uma patrulha com 12 horas de duração. Voando a 3800 pés, por cima de uma cobertura com seis oitavos de pequenos cúmulos, o PBM esquadrihava o mar com seu radar quando, lá pela oitava hora de voo, o operador nota um pequenino e distante eco de retorno. O piloto determina cuidadosa monitoração do eco, mas mantém o plano porque a próxima perna do "calunga" (técnica de esquadrihamento) passaria perto dele. O acompanhamento revela que o alvo está parado e isto induz a considerar um pesqueiro sobre um cardume. De qualquer forma, ao tomar o rumo para a perna seguinte, Whitcomb ordenou postos de combate e, mantendo-se entre a cobertura de nuvens, foi manobrando à distância em busca de uma posição vantajosa que o colocasse entre o sol e o alvo. Agora, o eco tinha uma nitidez difícil de ser produzida por um barco de madeira e os observadores ansiosos assentavam seus binóculos através dos buracos das nuvens. De repente, lá estava ele: o submarino tinha uma cor clara, com aparência prateada, tendo parte do casco em azul escuro e uma torreta mais escura que o tombadilho.

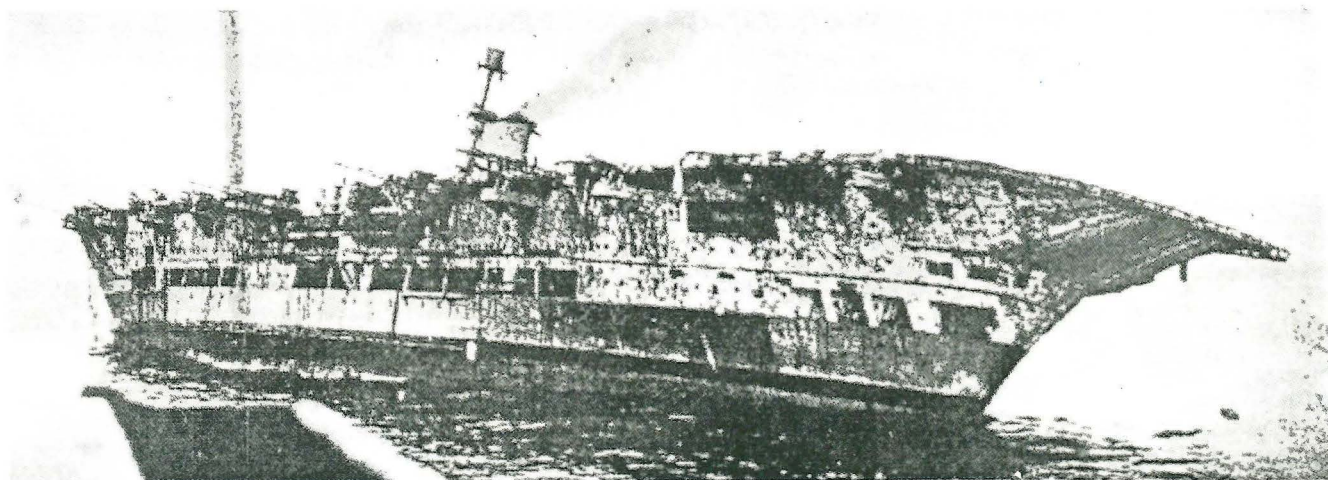
Eram 15h 55min quando o PBM encontrou o ângulo ideal para o ataque. Estava a seis milhas do alvo e o inimigo parecia inconsciente de sua aproximação. Na metade da corrida de bombardeio, o avião irrompeu das nuvens e notou que havia tripulantes tomando banho de mar. Só então o PBM

foi percebido e a antiaérea abriu fogo. Mesmo com alguns de seus homens na água, o submarino começou a mover-se virando para a direita, mas a aeronave, com todas as metralhadoras atirando, já estava lançando seus restilhos de cargas de profundidade espaçadas entre si de 60 pés: as três primeiras caíram a bombordo, a quarta e a quinta bateram no convés e a sexta caiu a boreste.

As primeiras explosões ergueram o submarino da água e, quando ele se acomodava do empurrão, foi terrivelmente sacudido, pelas explosões da quarta e da quinta bombas. O barco desapareceu em menos de um minuto, descendo de proa para o fundo do mar e deixando ver, por instantes, suas hélices girando no ar. Destroços e borbulhas apareceram em meio a uma larga mancha marrom. Havia entre 15 e 20 sobreviventes debatendo-se nas ondas e Whitcomb mandou jogar-lhes um bote de borracha. Na manhã seguinte, apenas sete sobreviventes foram recolhidos pelo tênder Barnegat, entre eles o comandante Guggenberger com quatro costelas fraturadas e outra fratura no tornozelo.

Da mesma maneira que todos os demais prisioneiros recolhidos no mar, esses sete passaram uma temporada no campo de Recife (PE) para interrogatório preliminar, sendo mais tarde levados para os EUA.

** O autor é Maj.-Brig. Ref.*



O "Ark Royal" antes do início da missão de reboque para Gibraltar, durante a qual viria a afundar.

Alerta

para o câncer de próstata

A incidência do câncer de próstata está aumentando assustadoramente em todo o mundo. A partir de 1990, a doença tornou-se a modalidade de tumor mais freqüente nos homens, superando os casos de câncer no pulmão e no intestino. As perspectivas também são ruins; os especialistas estimam que os casos de câncer de próstata irão triplicar até o ano 2000.

Os urologistas do Conselho Brasileiro de Saúde da Próstata, preocupados com essas estimativas, estão promovendo uma ampla campanha de esclarecimento sobre a próstata e suas afecções mais freqüentes. O objetivo principal da campanha é alertar a população masculina para a necessidade dos exames preventivos.

"Se o câncer for descoberto em fases iniciais, as chances de cura são de 80%. Nas fases mais avançadas, essas chances caem para 20%" — alerta o coordenador do Conselho, Dr. Miguel Srougi.

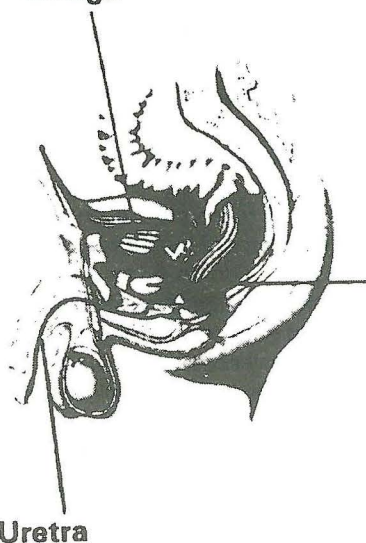
Iniciada em julho, a campanha tem o apoio da Sociedade Brasileira de Urologia e do Colégio Brasileiro de Cirurgiões e deverá se estender até o fim do ano.

No lançamento, foram montados estandes nos principais aeroportos e "shopping centers" de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Curitiba e Salvador, para distribuição de folhetos explicativos e exibição de um vídeo que aborda os principais problemas que a glândula pode apresentar.

A importância do preventivo

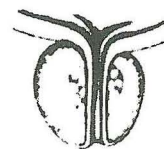
A próstata é uma glândula do sistema reprodutor masculino localizada entre a uretra e a bexiga. Pesa cerca de

Bexiga



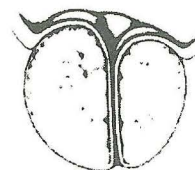
Uretra

Próstata normal



Próstata

Próstata aumentada



30 gramas e tem formato semelhante a uma noz. Constituída principalmente de tecido muscular e glandular, a próstata tem como função produzir líquido que será adicionado ao sêmen.

Os exames preventivos são importantes, já que o câncer de próstata não apresenta sintomas em sua fase inicial. À medida que o tumor progride, o homem pode sofrer obstrução no fluxo da urina, apresentar sangue na urina e no esperma ou dores nos ossos.

Em geral, os exames de prevenção devem ser iniciados a partir dos 50 anos. Mas, os especialistas recomendam que nos casos de história familiar, ou seja, quando existe um caso da doença na família, o homem deve iniciar a prevenção aos 40 anos.

doenças na glândula. O aumento benigno da próstata, também chamado hiperplasia prostática benigna (HPB), é o mais comum e atinge cerca de 50% dos homens com mais de 50 anos.

Os principais sintomas são a sensação de não esvaziar completamente a bexiga, necessidade constante de urinar, principalmente à noite, e jato urinário fraco. A HPB não é fatal, mas compromete a qualidade de vida dos pacientes e pode causar infecções e danos aos rins.

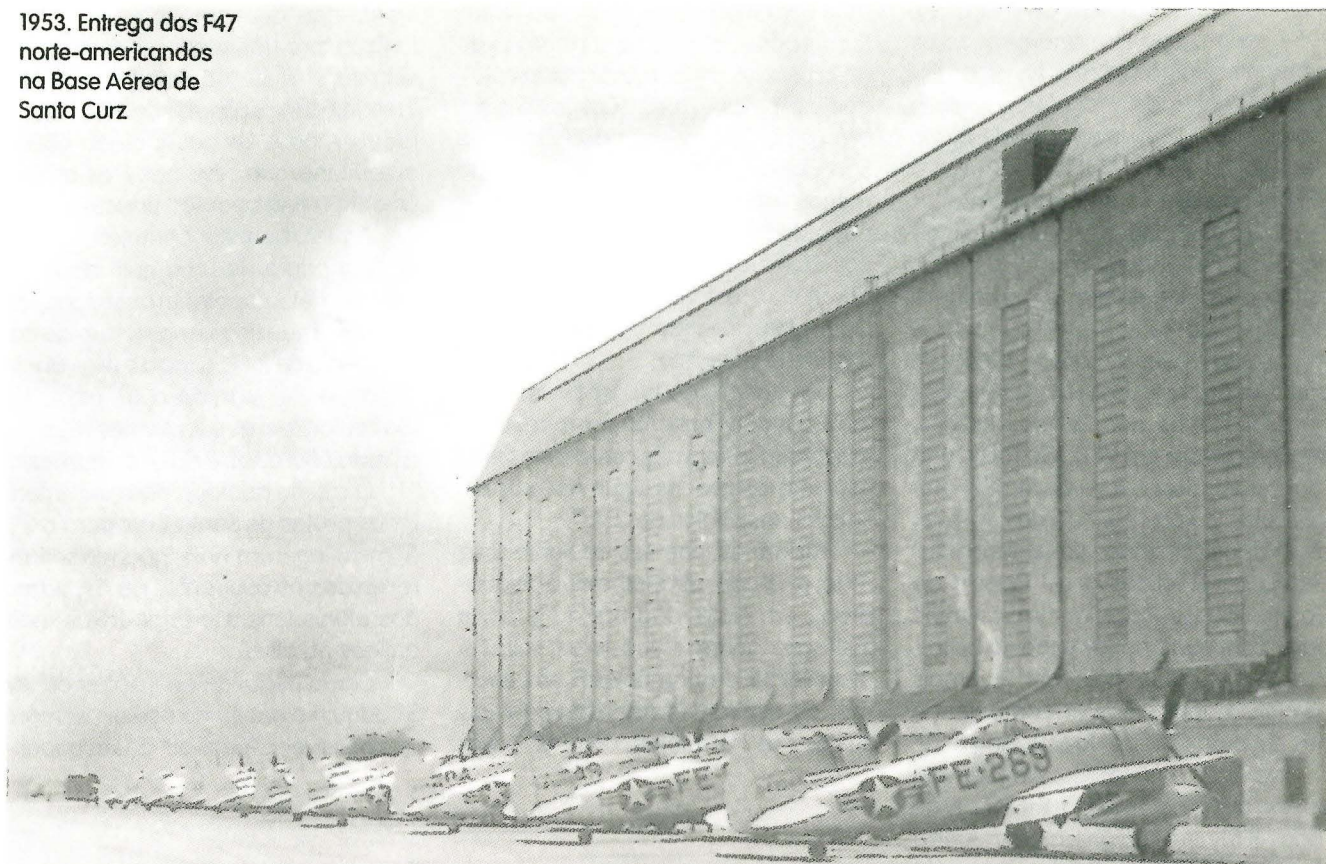
A prostatite é outro problema que a glândula pode apresentar. Trata-se de uma inflamação provocada por germes e pode ocorrer em qualquer idade. Os sintomas mais freqüentes são febre, dificuldade para urinar e presença de pus na urina.

A próstata e a qualidade de vida

Além do câncer, o preventivo é importante também para detectar outras

Artigo publicado na revista TASA
na Escuta nº 84,
maio/agosto 1994

1953. Entrega dos F47
norte-americanos
na Base Aérea de
Santa Cruz



uando a Caça Descobriu Natal

Billy Kipp *

Numa fase em que a Força Aérea Brasileira passava a caminhar à frente da nossa Aviação Comercial, pilotar os primeiros aviões a jato do Brasil seria, para qualquer aviador, motivo de orgulho e afirmação profissional. Quem tivesse o privilégio de voar os Gloster Meteor do 1º Grupo de Aviação de Caça estaria participando do histórico salto representado pela transição da aviação

ção a hélice para a aviação a jato.

A notícia da chegada, em futuro próximo, dos jatos para Santa Cruz, viria provocar um grande "balançagalho" nos meses que antecederam o grande dia. Foi uma movimentação de "caçadores" sem precedentes, onde houve gente que até se perdeu por aí...

É difícil imaginar-se o que terá passado pelas cabeças dos "caçadores"

de Santa Cruz e de Porto Alegre, em 1953, quando foram avisados que iriam com os F 47⁽¹⁾ para Natal e, portanto, não voariam os jatos. Eles eram os mais modernos de cada posto.

Quando ficou decidida a ativação do Esquadrão de Caça em Natal, o 2º/5º, tornou-se necessária a compra de mais aviões. Em Santa Cruz, só restavam uns poucos em condições de

suportar mais um ano de instrução. 1954 seria o primeiro ano em que os aspirantes sairiam diretamente do Estágio Avançado, nos Afonsos, para "solar" o F 47, sem passar pelo Estágio de Seleção para Pilotos de Caça, o ESPC; esperava-se um maior atrito...

Entre os capitães e tenentes já indicados para compor o 2º/5º, surgiu, então, a grande esperança na compra dos F 47 da série N, mais novos, e ainda, quem sabe, como prêmio de consolação, que fossem designados para buscá-los nos Estados Unidos; isso já ocorrera em 1947. Outros, ainda mais sonhadores, levantavam hipóteses sobre a compra, não de F 47 mas de F 51, os Mustang que estavam fazendo muito sucesso na Guerra da Coréia. Eles buscavam um estímulo para continuar na aviação a hélice, voando um avião mais "hot". E o mais otimista de todos já se via combatendo nos céus da Coréia, de Mustang F 51!

No final das contas, ninguém foi buscar avião na América, F 47 N... N de "não", F 51 nem "de graça", e a Guerra da Coréia acabou... Foram comprados 25 F 47D, nossos velhos conhecidos, entregues a domicílio pelos americanos.

A chegada desses aviões em Santa Cruz, em outubro de 1953, era esperada com grande expectativa pelos "caçadores" da casa. Todos queriam ver os americanos manobrando os 25 F 47 para o "peel-off". Mas, foi uma decepção geral: o que se viu foi um "bando" entrando enviezado com a pista, cada avião de um jeito, trem e "flaps" em baixo e nariz pra cima, carregando "wing-tanks", numa atitude ideal para um estól a baixa altura.

Depois de pousos, arremetidas e "chegadas" veio uma explicação: aqueles pilotos pertenciam a um "Ferry Squadron", uma unidade exclusiva para traslado de aviões; eles tinham "solado" os F 47 só para entregá-los no Brasil! Realmente, na fuselagem de cada avião lia-se a marca FE (de "ferry").

Os "novos" F 47 foram matriculados na FAB com números 4175 a 4199,

mas nem todos seguiram para Natal. Fabricados em 1945, tinham sido revisionados numa firma particular; aqui no Brasil alguns não resistiram a uma simples inspeção do Parque de São Paulo e foram reprovados; pelo menos um foi definitivamente condenado. As seqüelas da precária revisão nos EUA acompanharam os demais durante o restante da sua vida útil. Quem era a favor do "yankee go home" explorava esse fato.

Mas, os pilotos de caça foram acostumados a se contentar com pequenos prazeres. No final das contas, em Natal estariam reservadas algumas compensações aos pilotos do 2º/5º.

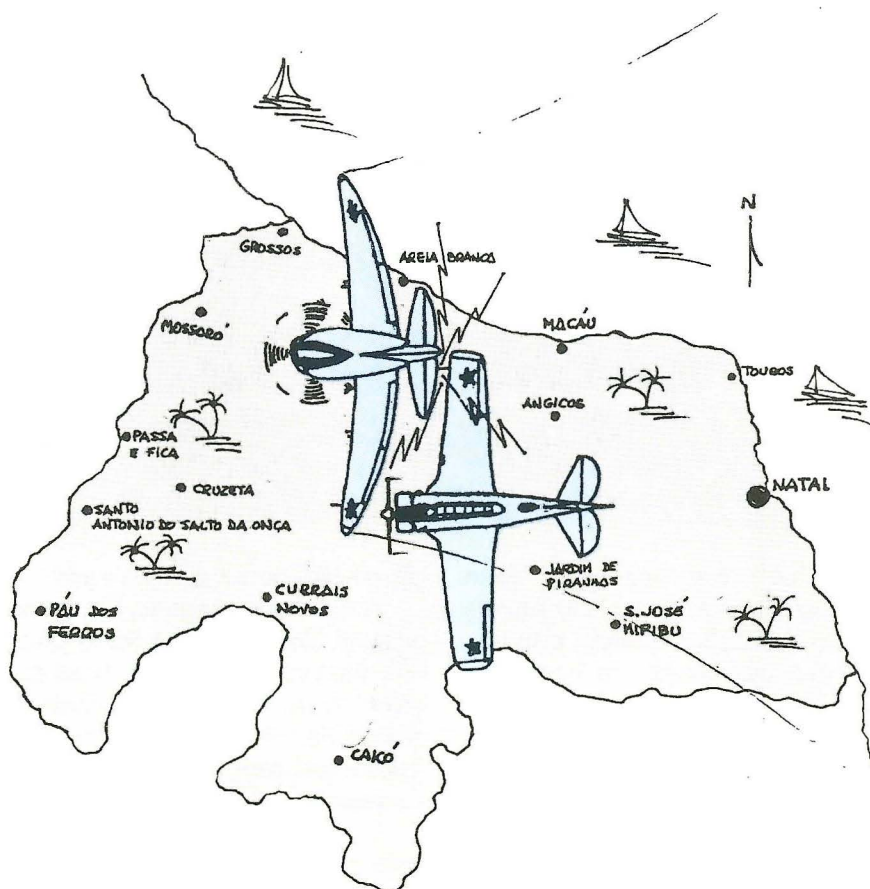
Diziam os tenentes de Santa Cruz "que o Grupo atrapalhava o Esquadrão": em Natal não havia Grupo, a instrução aérea corria mais solta. A pista 16/34 de Parnamirim era enorme: os aspirantes não dariam mais sustos nos instrutores, com os "cava-

los-de-pau" que comandavam em Santa Cruz "pra não varar a pista". E uma simples válvula "borboleta", novidade introduzida nas capotas de "plexiglass", redimiu todos os pecados da oficina americana que revisionou os aviões. Quanta alegria por tão pouco!

Aquela bendita "borboleta" permitia a abertura de uma entrada de ar exterior pela capota, proporcionando ao piloto reduzir a temperatura da cabine cerca de 10º C. Com aquela válvula aberta, o F 47 parecia outro avião, de tão confortável que ficava nas missões a baixa altura sob o calor do nordeste.

O critério adotado para movimentar os pilotos de Santa Cruz para o 2º/5º me atingiu em 1955, quando seriam recebidos os aspirantes de 54, turma dos atuais tenentes-brigadeiros mais antigos na ativa.

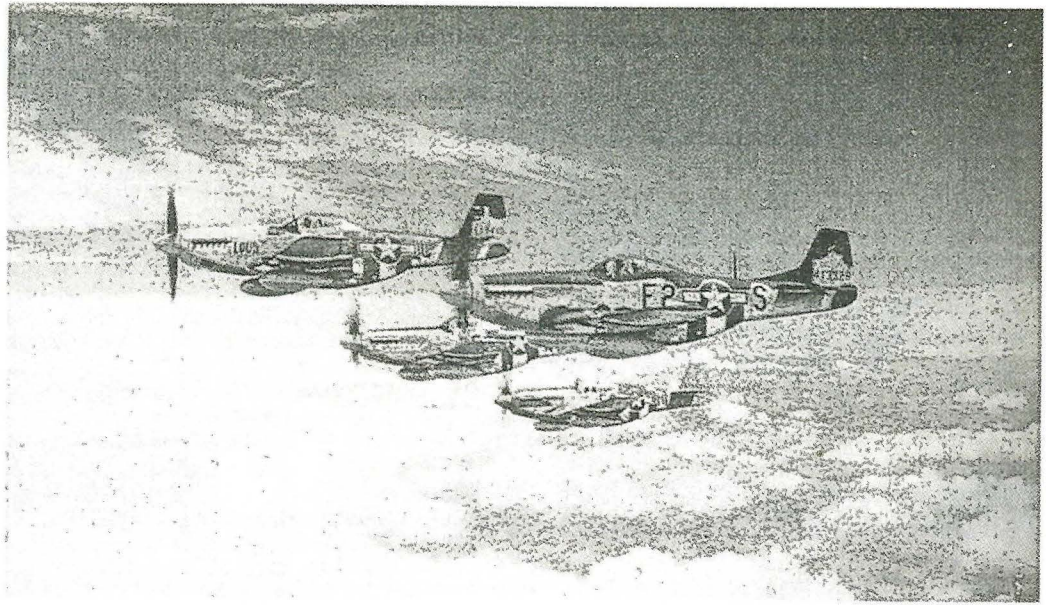
Como oficial de operações do 2º/5º adquiri o hábito de assistir, sempre que possível, o "peel-off" das esquadri-



ilhas que regressavam à Base; era uma das maneiras de avaliar o progresso da instrução dos aspirantes. Certa manhã, enquanto aguardava no pátio do Esquadrão o regresso de uma esquadrilha, um T 6 pousou em emergência. Não aparentando qualquer anormalidade, prosseguiu taxiando para a Base Oeste, a chamada Base Brasileira, acompanhado pelo carro contra-incêndio. Daquele lado ficava o hangar da Esquadrilha de Adestramento.

Logo surgiram os F47, executaram o "peel-off" e pousaram normalmente. Quando o número 4 da esquadrilha, na corrida após-pouso, já desacelerado, cruzou uma das interseções da pista, notei que ali havia alguém de pé, gesticulando para o piloto. O inusitado acontecimento chamou a atenção para aquela figura distante que, já agora, caminhava de passo acelerado na direção do nosso pátio. Foi chegando, chegando e, pelo jeito de andar, vi que era o Capitão X, comandante da Esquadrilha de Adestramento. Excelente pessoa, cioso das suas responsabilidades e meu amigo; mas tinha "o pavio curto". Nos seus últimos passos na minha direção percebi que trazia a fisionomia carregada e, quando já perto de mim, denotou o seu aborrecimento, gritando, ofegante: — "Billy! Acabei de pousar com meu T6 sem o tubo de Pitot, arrancado pelos seus aspirantes! Desci do avião e vim correndo pela pista 12 disposto a sair no braço! Mas, fui ficando cansado e no meio do caminho já 'tava' mais calmo, e só dei umas 'bananas' pro número 4 quando ele passou por mim..."

O Capitão X, de tão zangado, não quisera esperar por uma condução lá na Base Oeste. Veio "de pés", na reta! E



"E o mais otimista de todos já se via combatendo nos céus da Coréia, de Mustang F51!"

passou a contar o que acontecera com ele, mas já falando manso.

O brioso comandante estava fazendo um vôo de experiência, para checar o radiocompasso de um T 6G. A 8000 pés de altura, pilotagem caprichada, afastava-se de Parnamirim com o NDB de Natal pela cauda. Com a cabeça enfiada dentro da nacele para acionar a manivela de sintonia da estação, ele seguia no rumo de São José do Mipibú, ou de Currais Novos, não estou bem certo, mas, inadvertidamente, bem na direção da área de instrução dos F 47. Sem pressentir, ele se transforma num "Bug às 3 horas, baixo..." Ninguém passaria por ali sem ser "atacado".

De repente, uma sombra passou rápida, um forte "remou", e o velocímetro caiu para zero. O Capitão X olhou para fora, ainda a tempo de ver os F 47 em ataque nº 2 recuperando de um mergulho. E lá na ponta da sua asa direita o tubo de Pitot dobrado para baixo num ângulo de quase 90°!

Fomos juntos à linha de estacionamento da esquadrilha que acabara de pousar. Um dos aviões, o que fora o número 4, pilotado por um aspirante, apresentava um ligeiro sulco, pouco

mais do que um simples arranhão, que se estendia por baixo do leme de profundidade esquerdo. Não restavam dúvidas sobre o choque no ar.

As marcas deixadas pela colisão no T 6 e no F 47, e o ângulo do mergulho deste no momento do toque, permitiram ao investigador do acidente afirmar que a ponta da asa esquerda do F 47 passou poucos centímetros à frente da hélice do T 6, a mais de 300 mph. Uma pequena variação nos vetores do movimento relativo entre os dois aviões teria resultado num trágico acidente.

O aspirante, como todo bom ala, fixado no seu líder de elemento, não viu nem sentiu nada. Dias depois, exibindo a fotografia da cauda danificada do seu F 47, "jurava" que tinha sido abalroado por trás: como num incidente de trânsito ocorrido com o seu Hillman Minx, no congestionamento das manhãs de domingo na Praia do Meio, quando lhe arrancaram o porta-malas...

⁽¹⁾ Em agosto de 1952, a letra P (de "pursuit"), que designava os caças, foi trocada pela letra F (de "fighter").

* O autor é Ten. Brig. R/R

Tenente-Brigadeiro-do-Ar

Manoel José Vinhaes

(1909 - 1995)

Adeus ao “Velho Presidente”

No dia 24 de janeiro p.p., faleceu no H.C.A. o Tenente-Brigadeiro Vinhaes, figura querida e respeitada por todos que tiveram a oportunidade de desfrutar do seu convívio.

A simplicidade e o seu temperamento alegre e objetivo, aliados a uma forte personalidade, marcaram a sua vida militar no Exército e na FAB.

Nascido no Maranhão em 7 de setembro de 1909, aspirante da Aviação Militar (Exército) — 25.01.32, Brigadeiro do Ar — 1964. Na tarde do dia 24 de janeiro, foi sepultado no Cemitério de São João Batista, no jazigo perpétuo da família, onde se encontra sepultada a sua esposa dona Rachel.

Foi um Chefe Militar exemplar, atuante e combativo. No exercício de suas atribuições, propugnou sempre pela manutenção da disciplina, da ordem e das missões atribuídas aos seus comandados, ameaçadas constantemente por maus brasileiros, adeptos da implantação, no Brasil, de doutrinas esdrúxulas contrárias às tradições democráticas e cristãs.

Participou ativamente da Revolução de 31 de março de 1964 contra o inimigo que objetivava a destruição dos valores da Democracia brasileira.

Os inúmeros fatos que enaltecem a trajetória de sua carreira militar a partir de sua declaração a aspirante-aviador (Exército - 1932) foram:

- Instrutor de voo da antiga Escola de Aviação Militar do Exército (Campo dos Afonsos);
- Piloto do CAM;
- Ajudante de Ordens do General Isauro Reguera — Diretor da Aviação Militar do Exército (1933);
- Em 1939, participou de um voo Rio-Estados Unidos como convidado da Força Aérea Americana, em avião B-17 (Fortaleza Voadora);
- Em 20 de janeiro de 1941, foi transferido da Aviação Militar (Exército) para a FAB;
- Em 1942, com a evolução da Segunda Guerra Mundial, foi designado para servir no Núcleo de Adaptação de Pilotos Militares da FAB — em aviação de guerra então modernos — sediado em Fortaleza. Esse Núcleo era subordinado ao brigadeiro Eduardo Gomes — Cmte. da 2ª Zona Aérea. Posteriormente, o núcleo passou a denominar-se Agrupamento de Aviação de Adaptação. Após a conclusão do curso de pilotagem em avião B-25, o então capitão Vinhaes passou a prestar serviços de guerra ao longo do litoral



brasileiro, realizando missões de patrulhamento;

- Adido Aeronáutico no Chile;
- Ao atingir o posto de brigadeiro, passou por diferentes e importantes cargos na FAB, destacando-se entre eles: Comandante do COMTA, da 6ª Zona Aérea, da 2ª Zona Aérea, do COMGEP, do COMGAR, IGAR etc.

Foi Presidente do Clube de Aeronáutica por longo período. A simplicidade no trato e o seu temperamento social, aliados ao profícuo trabalho organizacional, marcaram a sua passagem pelo Clube, que não deixou de frequentar, assiduamente, até seus últimos dias de vida.

Foi colaborador do INCAER.

Bom pai e chefe exemplar de família, deixou duas filhas: Laís e Lilian, além de genros e netos.

(Colaboração: Brig. Everaldo Breves)

O Clube de Aeronáutica une-se aos parentes, amigos e admiradores do “Velho Presidente”, na formulação desta justa e merecida homenagem.

fatos & gente

Prêmio Santos-Dumont

O Prêmio Santos-Dumont de Jornalismo - 1994, promovido pelo INCAER (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica), teve seu encerramento, com a premiação dos vencedores, dia 8 de fevereiro de 1994.

Na foto, o Diretor do INCAER, Ten.-Brig. Moreira Lima, ladeado pelos vencedores.

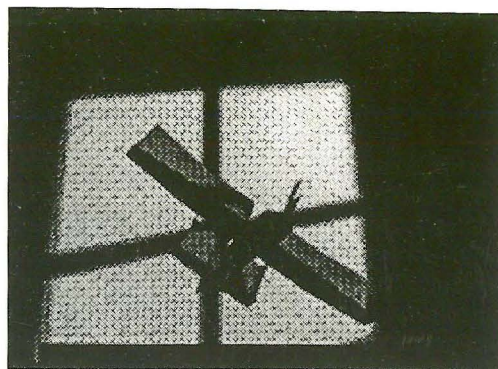
Da esquerda para a direita:

José Jesus da Silva (Coluna de Aviação); Fernando Hupsel de Oliveira (Matéria Redacional - Aviação Comercial); Mário Vinagre (Matéria Redacional - Aviação em Geral); e Roberto Pereira de Andrade (Veículo especializado).



Infraero apóia o Exército

As lanchas do salvamento marítimo do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro têm prestado efetivo apoio às operações que os blindados anfíbios do 24º Batalhão de Infantaria Blindada realizam na Baía de Guanabara, em frente às instalações da Infraero. As viaturas blindadas de transporte de tropa fazem exercícios de transposições de curso d'água, inclusive no mar, para adestramento de suas equipes. As lanchas da Infraero patrulham a área, durante as operações, oferecendo segurança e pronta ação em caso de emergência.



a v i a ç ã o

O preferido

O motor Rolls-Royce 535 é o preferido de 80% dos operadores do Boeing 757. O número de B757 com motores RB211-535 já entregues ou encomendados subiu para 434 unidades.



Boeing 747 - 25 anos

O primeiro voo comercial do Boeing 747 foi realizado há 25 anos, no dia 21 de janeiro de 1970, quando a Pan American voou de Nova York para Londres. Atualmente existem 1046 Boeing 747 no mundo, operados por 83 organizações.



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

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



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.