

Revista **aeronáutica**

Jul/Ago 1995

Número 205

A instrução
básica em
planador
na AFA



Painel informativo de vôos

PRÓXIMAS PARTIDAS - NEXT DEPARTURES									
COMPANHIA	CLASS	DESTINO	CLASS	DEPARTURA	CLASS	DEPARTURA	CLASS	DEPARTURA	CLASS
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		
BRASILEIRA	710	BOA	BOA	20:05	20:05	13	BRASILEIRA		

Eficiência

Saguão



Conforto

Centro de Operações



Segurança



Aeroporto Internacional de Brasília



Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro



Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos



A INFRAERO ESTÁ COM VOCÊ EM 60 AEROPORTOS BRASILEIROS

São 21 aeroportos internacionais e 39 domésticos operando sem interrupção o ano inteiro para atender a Você, usuários e mais de 30 milhões de passageiros com eficiência, conforto e segurança.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária



BRASIL
GOVERNO FEDERAL



Paradoxo e Justiça

O Brasil vive um momento histórico, marcado por significativas mudanças, que abrangem desde o campo da economia até a conformação do aparelho do Estado.

Naverdade, tal iniciativa se insere em um vasto rearranjo de dimensões mundiais, ainda não completamente interpretado, mas de caráter irrefreável, nascida na esteira da destruição da bipolaridade estratégica provocada pela decomposição do bloco soviético.

A ideologia (aqui entendida como a integração entre a maneira de perceber a realidade circundante e como agir em decorrência dessa percepção), que hoje se propaga, fundamenta-se na reafirmação de valores comprometidos com a cidadania, a prevalência das leis de mercado e a busca de crescentes índices de qualidade, produtividade e liberdade de interação econômica.

Enfocando-se o aspecto particular da reforma do Estado, figuram idéias e propostas que afetam, em maior ou menor medida, o estamento castrense. Como é natural, os militares vêem-se tomados por incertezas e dúvidas, em virtude da polêmica exposta cotidianamente nos meios de comunicação de massa, refletindo o estágio incipiente do processo de efetivação das reformas.

Entre essas, figura, com especial destaque, a questão da previdência. Têm-se a impressão, outrossim, de que esse tema preocupa com mais intensidade os militares do que os civis. A autêntica disciplina da caserna, porém, faz do silêncio a prova da confiança nos Chefes; nega, à legítima preocupação com o futuro, a condição de fator dominante nos pensamentos e nas ações.

Mas é inegável que, em todos os quadrantes do território nacional, homens e mulheres de farda perguntam-se como será sua velhice, como estará a família em sua definitiva ausência.

Pode-se inferir que esse incremento no ambiente de incerteza tem suas raízes nas características iminentes da profissão militar. O profissional das armas devota sua vida a um ideal intangível, muitas vezes diluído em meio às exigências do cotidiano: a segurança e a grandeza da Pátria.

Educado para ser o escudo da nacionalidade, o militar deve estar preparado para barrar, com violência, se neces-

sário, qualquer agressão ao organismo social. Está explícito, nesse contexto, o risco de vida, o elemento indissociável da atividade bélica.

Há que ser destacada, sempre, a responsabilidade de tornar mais forte o elo de ligação entre comandante e comandado. O primeiro, tendo a tremenda responsabilidade de mandar o segundo, se preciso, ao encontro da morte, com todos os reflexos disso decorrentes para a esfera mental e espiritual, haverá de contar com a integral confiança deste último. Para tanto, quem manda e quem cumpre precisam estar certos de que a família estará amparada, pelo Estado, em caso da falta de seu esteio.

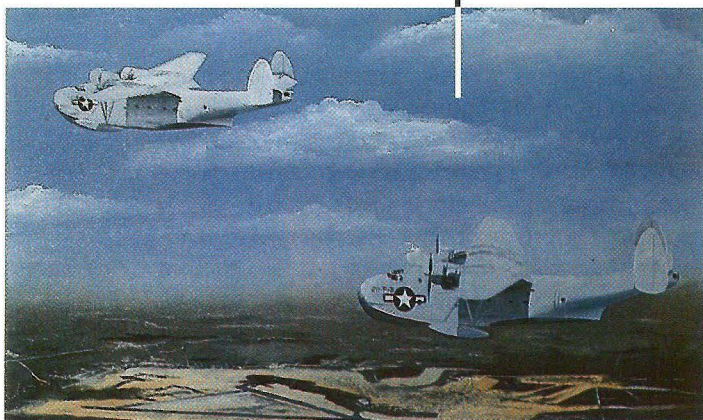
Vale refletir aqui, acerca do significado de tal condicionante para o universo psicossocial do indivíduo. Exercer uma profissão que considera com naturalidade a possibilidade de extinção física agrega uma carga de atitudes mentais que se vão sedimentando ao longo dos anos, formando um perfil próprio.

A longa evolução da arte militar e da organização e funcionamento das corporações castrenses, produto de séculos, moldou uma situação em que a sociedade, atribuindo a um determinado grupo as responsabilidades por sua soberania e, mesmo, sua integridade, assume o compromisso de prover algum tipo de amparo à família de quem, conscientemente, aceitou colocar sua vida em risco, em defesa da segurança coletiva.

Do mesmo modo, a concessão de um razoável, ainda que modesto, nível de conforto à velhice do profissional da atividade bélica não pode sequer ser considerada como privilégio da categoria, se não como justa paga, proporcionada pela Nação, àqueles que colocaram em risco permanente, mesmo em tempo de paz, a própria vida.

Essa constatação é reforçada por outras limitações inerentes à atividade militar, como a proibição de exercer ofício paralelo, de sindicalizar-se e de fazer greve; o não-pagamento de horas extras; a exigência de estar pronto para o serviço a qualquer hora do dia e da noite; e outras determinações consolidadas na tradição dos quartéis.

Ten.-Brig.-do-Ar Mauro José Miranda Gandra
Ministro da Aeronáutica



2ª Guerra Mundial

Aviões Brancos no
Atlântico Sul (4)

Paulo J. Pinto

05

Política

Responsabilidades
Institucionais e as
Forças Armadas

Newton de Góes O. de Castro

09

Crônica

Um simples
desaparecimento de quadro

Geraldo Labarthe Lèbre

11

Cultura

Capoeira: novas configurações
de uma antiga estética

Nadja Pinheiro
Priscila Alves
Solange Epelboim
Tereza Breves

13

Saúde

Farmácia Ambulatorial

Paulo Roberto dos Santos

16

Depoimento

A Amazônia brasileira

Edson Norton Monteiro

17

Caricatura do fato

Passo o serviço de Oficial-de-Dia
ao Excelentíssimo Senhor...

Lúcio Wandeck

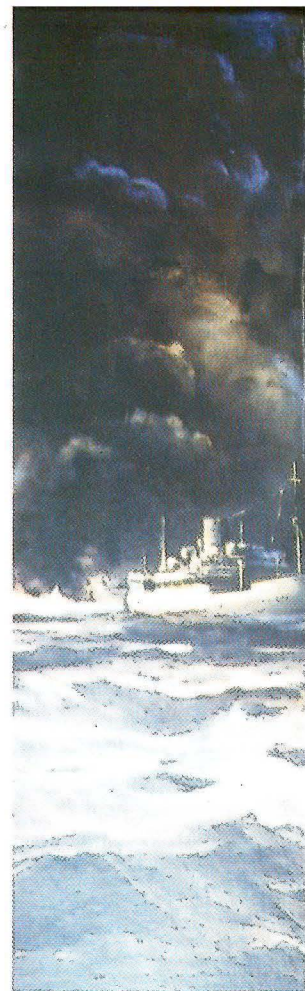
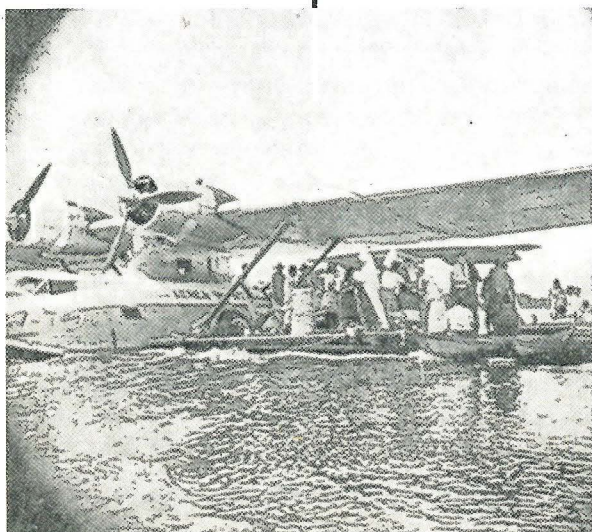
21

Opinião

Os descaminhos da isonomia

Renato Paiva Lamounier

22





Seções

Página Um 01

Aviação 33
O super Ximango

Ensino

A instrução básica em planador na AFA

Walter Roberto Pereira Schiefler

25

Submarinos em Ação

O último grande esforço alemão

Ivo Gastaldoni

29

História

A arma aérea alemã
— LUFTWAFFE —

Gerseh N. Barbosa

34

Prevenção de acidentes

Relato do comandante

41

Aniversário

49º Aniversário do
Clube de Aeronáutica

43



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 Brizida

Fotolito:

Gráfica: GRAFICA EDITORA STAMPPA LTDA.

Edição e Publicidade:

UNLIKE Sistemas de Marketing

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898

Fax: (021) 266-5762

CEP 22271-110 - Rio de Janeiro

Diretores:

Antonio Frota - Comercial

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

Ass. de Editoração:

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



Críticas e Comentários

Muitos dirigentes, administradores e mesmo pessoas físicas, sentem-se ofendidos e magoados quando são alvo de críticas ou de comentários acerca de sua administração ou mesmo comportamento.

Posso lhes afirmar que este não é o nosso caso.

Não só no terreno da personalidade individual como, também, no exercício da administração, responsável pelo caminhar do nosso Clube, ansiamos por estas manifestações.

Tem sido nossa maneira de proceder, frente a condução dos destinos de nossa Associação, deixar bastante claro as duas áreas de atuação, totalmente distintas em suas finalidades, mas completamente casadas com os objetivos do Clube: o **Social e o Político-representativo**.

Temos a consciência tranqüila do desempenho das nossas tarefas, no **Social**, pois que: as atividades se sobrepõem; as nossas sedes funcionam, plenamente; as facilidades estão sendo ampliadas; as nossas publicações são pontuais e de alto nível; as finanças estão sanadas; o econômico caminha para um final satisfatório; enfim, podemos vislumbrar, pouco a pouco, uma luz, firme e indelével, no final do túnel.

Tudo isso foi possível por quê? Porque dependeu do apoio do Quadro Social e, notadamente, da vontade e da capacidade dos membros da Diretoria, na qual confiamos e temos profundo sentimento de gratidão.

Quanto ao aspecto **Político-representativo** temos, individualmente e em conjunto com os Clubes Naval e Militar, nos desdobrado na busca de soluções e caminhos novos, criativos e eficientes, evidentemente dentro de uma linha ética, disciplinada e, sobretudo, leal, pois que estas são as linhas mestras das nossas formações e dela, por preço algum, jamais nos afastaremos.

Porém, o sucesso na condução eficiente e pragmática deste campo de atividade não depende, apenas, da nossa vontade.

Tivemos, inicialmente, de buscar o aval para esta representatividade. Nos últimos anos, cerca de 40% dos nossos Oficiais se afastaram do nosso convívio — alguns jamais dele participaram. Isto porque não vislumbravam com clareza o papel **Político-representativo** do Clube de Aeronáutica, supervalorizando a impossibilidade de poder usufruir de suas facilidades e desconsiderando o valor de suas presenças na massa representada.

Felizmente, estamos revertendo, aos poucos, este quadro através das campanhas, procurando mostrar aos Oficiais da Aeronáutica a importância de pertencer ao nosso Quadro Social.

Não nos julgamos os únicos responsáveis pelo papel que o Clube de Aeronáutica deve representar. Todos os Oficiais da Aeronáutica têm uma parcela de responsabilidade.

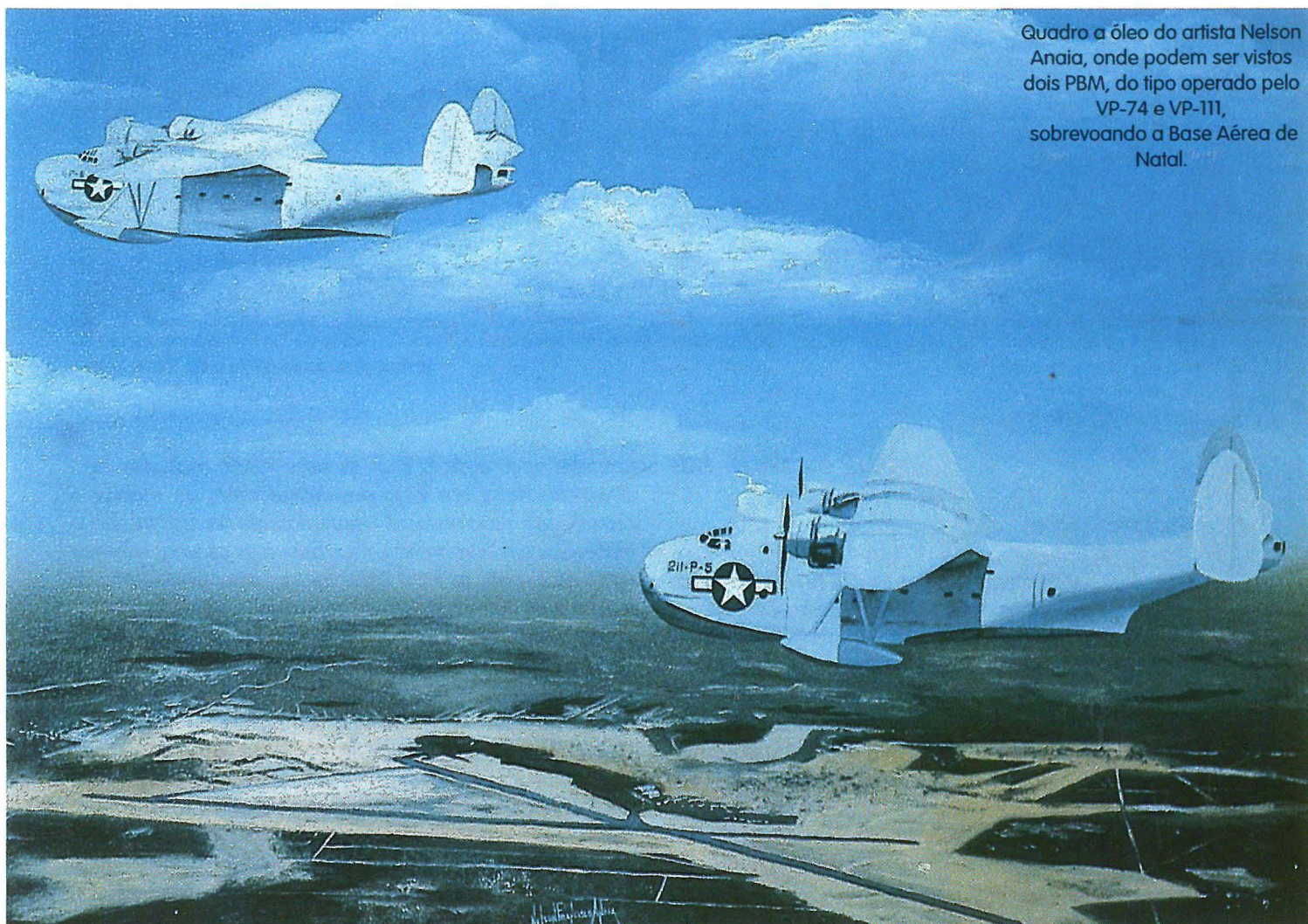
As nossas portas estão e estarão, sempre, abertas à sugestões.

Unam-se a nós; formem Comissões; tragam-nos assuntos velhos com propostas de soluções novas; e nós estaremos prontos para, juntos, debatermos com nossas autoridades o que de importante for para a família militar brasileira.

Ao finalizar, gostaríamos de agradecer as cartas com críticas e comentários à nossa administração frente ao Clube de Aeronáutica, estimulando a continuidade desta prática que, de forma absoluta, só vem a nos auxiliar.

UNIDOS SEREMOS MAIS FORTES.

Otávio Monteiro de Araújo
Maj. Brig. R/R
Presidente



Quadro a óleo do artista Nelson Anaiá, onde podem ser vistos dois PBM, do tipo operado pelo VP-74 e VP-111, sobrevoando a Base Aérea de Natal.

AVIÕES BRANCOS NO ATLÂNTICO SUL [4]

Paulo Pinto*

No artigo **“Aviões Brancos no Atlântico Sul II”**, fizemos uma digressão sobre a unidade de patrulha da US Navy VP-83/VP-107 e seus feitos durante a operação em Natal de 1942 a 1944.

Mencionamos na ocasião havermos, ademais, trocado correspondência com alguns membros desse esquadrão. Diversos leitores manifestaram interesse em saber mais sobre o assunto e conhecer o teor desta correspondência, de modo que aqui vão os fatos: por volta de 1984/85, a revista americana “Warbirds International” (não tenho o exemplar pois alguém levou emprestado e não devolveu) publicou um artigo nosso sobre a atividade americana em Natal durante a guerra, no qual pedíamos contato com quem por lá tivesse andado.

Dentre algumas cartas recebidas, havia a de um tripulante do VP-83 que fora tripulante do Catalina que afundou um submarino alemão em 1943. Pela data, informei a ele que o submarino em questão fora o “Archimede” italiano e lhe enviei um enorme questionário com uma planta americana da Base, acompanhada de fotos da atualidade.

Esse cavalheiro, Seymour Lauber, levou minha carta e o material à reunião do Esquadrão. Logo a seguir, recebi a seguinte carta de Paul Richter:



CATALINA HIDRO (PBY) do tipo usado pelo VP-52 (não operavam em terra). Suas operações eram feitas no Rio Potengi (utilizando as instalações da RAMPA) e da "Navy Lake".

17 de Outubro de 1986

"Prezado Coronel,

Eu estive recentemente em Pensacola, na Flórida, onde se reuniu o Esquadrão VP-83/VB-107. Seymour Lauber⁽¹⁾ apresentou a sua carta para o Grupo juntamente com as interessantes fotografias da Base de Natal como ela é hoje. Você mencionou seu interesse em obter uma foto da "Virgem de Macahyba". Tendo sido um dos membros da tripulação, eu lhe estou enviando uma foto há muito guardada. O comandante do nosso avião, o então Tenente William R. Ford também estava na reunião e disse que iria lhe escrever para contar alguma coisa da história do Esquadrão. Ele tem inclusive uma carta do prefeito de Macahyba e pretende lhe enviar uma cópia. Dois outros tripulantes que estão na foto também estiveram na reunião: FR Burgess e RL Damiano.

Eu estou enviando uma cópia da sinopse sobre o Esquadrão publicada no jornal "Naval Aviation News". Ela contém alguns erros, mas traça um quadro bastante real da história do Esquadrão. Também estou incluindo uma cópia da Citação Presidencial que o Esquadrão recebeu.

Na sua carta você menciona a Rampa algumas vezes. Nós tínhamos um destacamento lá, mas raras vezes operávamos nossos aviões do local. Quem o fez foi o VP-52⁽²⁾, antes da nossa chegada, com os Catalinas hidro. O VP-74⁽³⁾

também operou de lá com os seus PBMs, mas eles logo deixaram Natal em vista das dificuldades de manter o complicado avião no local. Nós realmente tivemos torpedos estocados em Parnamirim, mas nunca os usamos. Nossos PBY⁽⁴⁾ eram anfíbios (PBY-5A) e por isso nós operávamos de Parnamirim com muito maior eficiência.

O VP-83 voou PBY-5A até junho de 43, nesta data a designação do Esquadrão mudou para VB-107 e o PBY foi substituído pelo PB4Y-1, que era o Liberator B-24D, com 04 metralhadoras livres no nariz. A "Virgem de Macahyba" era um destes. Como você pode ver na foto, nós só levávamos duas, que eram usadas durante o ataque aos submarinos. Existia também uma torre dupla de .50 na parte superior da fuselagem logo atrás da cabine. Era a "torre coroa", minha estação, que também atirava para frente durante os ataques. Mais tarde estas aeronaves foram substituídas pelo modelo B-24J que tinha uma torre no nariz com duas metralhadoras. O PBY normalmente carregava 04 bombas de profundidade de 500 libras externamente nas asas. O B-24 normalmente levava 08. Em uma seção do bomb bay era carregado um tanque auxiliar de combustível.

Eu pessoalmente cheguei em Natal na noite de 13 Jun 42. Eu me lembro bem desta noite. Nós havíamos realizado uma patrulha no mar, vindo de Belém, e chegamos em Natal em meio a uma tempestade. Nós não conseguíamos que



A "VIRGEM DE MACAHYBA" era um PB4Y-1, derivado do B24-D (ilustração). Sua foto com a tripulação foi publicada na R.A. nº 203.

PBY-5A - Aeronaves anfíbias que operavam na Base Aérea de Natal — Parnamirim.



Parnamirim colocasse no ar seu rádio-farol nemo farol rotativo (falou-se na época em sabotagem) e o resultado foi que uma das aeronaves, incapaz de achar o campo, caiu no mar. Os destroços e três sobreviventes foram encontrados no dia seguinte no litoral ao norte de Natal.

Eu permaneci com o Esquadrão em Natal até novembro de 1944 (30 meses). A maior parte das operações em 44 foi voada a partir da Ilha de Ascension⁽⁵⁾. Nós voltávamos à base de Natal apenas para manutenção periódica.

Eu tenho boas memórias do Brasil mas também algumas tristes. Nós perdemos 03 aviões com tripulação completa para os alemães: 02 para submarinos e 01 para um "furador de bloqueio"⁽⁶⁾. Nossa estatística contra eles, entretanto, foi bem razoável, como pode ser visto na Citação Presidencial.

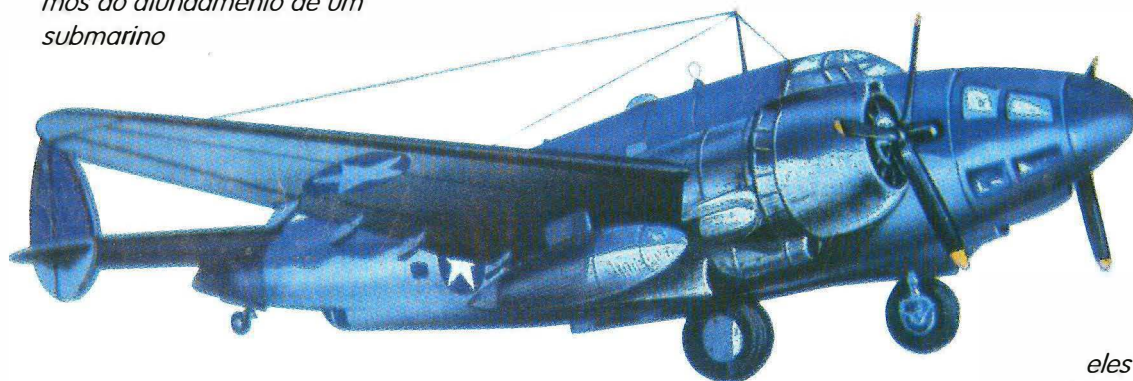
Grande parte do nosso primeiro ano foi gasta cobrindo os comboios com o PBY ao longo do litoral brasileiro. Isso nos permitiu fazer visitas frequentes às cidades do Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Recife, Maceió, Bahia e, claro, o Rio. Estes pernoites eram muito agradáveis porquanto geralmente nós éramos os únicos marinheiros americanos na cidade. Minha última visita ao Brasil foi em 1952 como tripulante de um R4D-8 (Super DC-3) que escoltou 09 Hell Cats⁽⁷⁾ uruguaios de Miami para Montevideu. Nós paramos em Belém, Fortaleza, Natal, Bahia, Caravelas, Rio e Porto Alegre. Foi uma ótima viagem.

Quanto à "Virgem de Macahyba", ela se tornou uma madame em 23 Jul. 43⁽⁸⁾ quando nós participamos do afundamento de um submarino

ao largo da costa. Ela sofreu um enrugamento de asa durante a recuperação de um dos ataques. Mais tarde nós a levamos de volta para os EUA onde ela foi desativada. Seu nome foi escolhido porque alguns dos marinheiros do Esquadrão adoravam fazer escapadas não autorizadas àquela cidade, onde as coisas se tornavam bastante interessantes depois do pôr-do-sol. A grande motivação para o nome foi, entretanto, provavelmente o fato de que a frequência de pessoal da US Navy ali estava proibida. Conseqüentemente, eram frequentes as patrulhas da polícia militar dos Fuzileiros Navais: os espiões deles informavam que nós estávamos lá e os nossos espiões nos informavam que eles estavam vindo, de forma que tudo se resolvia pacificamente. Para chegar a Macahyba de Parnamirim nós tínhamos de dirigir, normalmente, um jipe através do cerrado, tendo inclusive que atravessar um pequeno riacho no caminho. Quero crer que os arquivos oficiais da US Navy devam possuir uma versão mais leve de como o avião obteve o seu nome. Se algum dia você publicar alguma coisa sobre o assunto, talvez seja melhor usar a versão deles.

Você mencionou o lago ao sul de Parnamirim⁽⁹⁾. Nós o usávamos para praticar amerissagens com os nossos Catalinas. Era também um ótimo local para limpar os nossos cascos com água doce após longos vôos sobre o mar.

Com respeito aos PVs. Venturas: havia 02 Esquadrões baseados em Natal (VB129 e VB145) em fins de 43 e 1944. Devido ao seu pequeno raio de ação, eles não eram muito eficientes e, tanto quanto eu sei,



Lockheed PV-1 VENTURA

não chegaram a engajar combate com os submarinos inimigos⁽¹⁰⁾

Nós apreciamos o seu interesse pelo nosso Esquadrão e que outros membros façam contato. É meu sonho algum dia voltar ao seu país. Devo confessar que minha cidade favorita era Fortaleza.

Respeitosamente,

Paul Richter
LCdr, USN (Ret)
7795 Highgate Lane
La Mesa,
CA"

B-24J que substituiu os B-24-D (PB4Y-1) com vantagens na operação anti-submarino, quanto ao poder de fogo.



⁽¹⁾ **Seymour Lauber:** foi o primeiro contato que tivemos com algum membro do VP83/VB107. Tendo lido um artigo nosso publicado na "Warbirds International Magazine" sobre a Base de Natal entrou em contato conosco em 1985. Ele era tripulante do Catalina que afundou o submarino italiano Archimede.

⁽²⁾ **VP52:** Esquadrão sediado no Panamá que destacou 06 Catalinas hidro para Natal logo após Pearl Harbor. Os 06 aviões chegaram na Rampa em 11 Dez 41, e deixaram Natal com a chegada do VP83.

⁽³⁾ **VP74:** Esquadrão equipado com PBM-3 Martin Mariner. Operou da Rampa de Natal, de Aratu, do Galeão e de Belém.

⁽⁴⁾ **PBY:** Era o nosso conhecido Catalina. Os aviões do VP52 só operavam na água, daí a razão de ficarem na Rampa. Os do VP83 eram os PBY-5A, anfíbios mais modernos, e operavam de Parnamirim.

⁽⁵⁾ **Ilha de Ascencion:** ponto estratégico situado no meio do estreito do Atlântico Sul. Foi uma importante base americana durante a guerra, servindo de ponto de reabasteci-

mento para os aviões de menor autonomia que faziam a travessia. Foi também um ponto-chave no patrulhamento do Atlântico Sul, cabendo à US Navy e à FAB o lado brasileiro e à RAF o lado africano.

⁽⁶⁾ **"Furador de bloqueio":** navios cargueiros usados para tentar levar para a Alemanha materiais estratégicos. Normalmente operavam sob disfarce e fortemente armados.

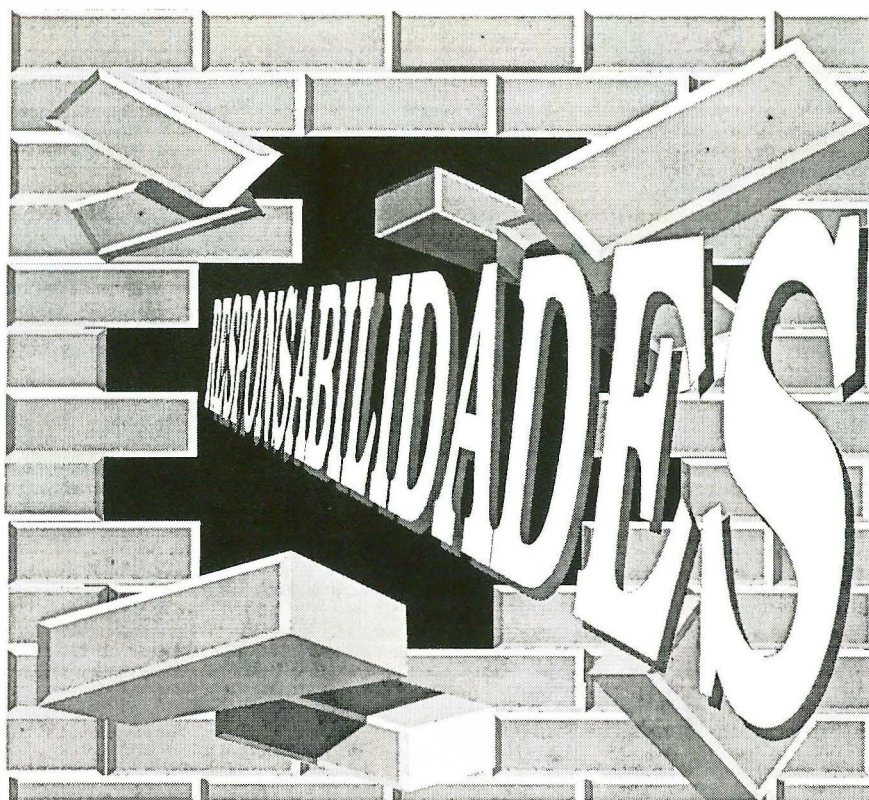
⁽⁷⁾ **Hellicat:** avião de caça da Grumman F6F, amplamente utilizado na guerra do Pacífico.

⁽⁸⁾ **23 Jul 43:** data de afundamento do U-598.

⁽⁹⁾ **Lago ao sul de Parnamirim:** Lagoa do Bonfim, ao sul de Parnamirim, também conhecida como "Navy Lake" pelos americanos durante a guerra.

⁽¹⁰⁾ Na realidade, foram inúmeros os combates travados pelos PV-1 Ventura contra os submarinos alemães, sendo inclusive creditado o afundamento do U-591 ao Esquadrão VP-127.

*O autor é Cel. Av. R/R



Responsabilidades Institucionais e as **Forças Armadas**

Newton de Góes Orsini
de Castro*

Nas nações subdesenvolvidas muitos têm vergonha de falar em patriotismo. No entanto, todos os povos do primeiro mundo têm profundo senso de nacionalidade. Em consequência, para avaliarmos esse dever, esse sentimento, devemos ter como parâmetros valores universalizados, que são aqueles que não podem ser postos em dúvida por nenhuma sociedade civilizada. Essa realidade leva-nos a indagar até que ponto poderemos conviver com a nova ordem internacional predatória

*Nas nações
subdesenvolvidas, muitos
têm vergonha de falar
em patriotismo.*

para Forças Armadas de nações subdesenvolvidas. É incontestável que, em um país onde não prevalece o civismo, manter instituições militares fracas e psicologicamente abatidas, trará con-

seqüências desastrosas para a estabilidade sócio-político-econômico-militar, com perda de credibilidade internacional. Torna-se necessário que cesse, imediatamente, a desmontagem sistemática das instituições militares e comece o processo de reconstrução.

Hoje, muitos não querem que as organizações militares mantenham-se estruturadas. As verdadeiras razões que induzem ao desejo de desestabilizar as Forças Armadas são mais sérias do que podem imaginar democratas, liberais, neoliberais, capitalistas, comunistas, socialistas e magoados irresponsáveis. Todos tornaram-se instrumentos inconscientes de ilegítimos interesses. O tempo nos mostrará. Durante quinze anos tivemos um ditador civil, Getúlio Vargas. Contudo, não podemos atribuir às instituições e aos civis o exercício da atividade política ditatorial. Tanto é verdade que ninguém em sã consciência pode, por esse motivo ou outro qualquer, preconizar a desestruturação do Executivo e a segregação da sociedade civil.

*Durante quinze anos
tivemos um ditador civil...
Contudo, não podemos
atribuir às instituições
e aos civis o exercício
da atividade
política ditatorial.*

A história universal e a do Brasil são ricas em acontecimentos que caracterizam ações das Forças Armadas no sentido de garantir estabilidade sócio-político-econômica e credibilidade internacional. Muitas reações surgiram da dignidade e do patriotismo de ministros de Estado que, conhecendo as suas responsabilidades para com as instituições, não permitiram que a nação fosse manipulada ou por oligarquias ou por desonestos ou por incapazes ou por apátridas. Historicamente, é irrefutável que cabe aos ministros de Estado zelar pelas instituições e não servir cegamente a presidentes, quan-

do defrontarem-se com decisões lesivas aos seus ministérios e ao país. Poderia citar muitos exemplos de homens que tiveram discernimento para identificar suas mais nobres responsabilidades. Não se trata somente de obrigações de ministros, mas de deveres a serem cumpridos por qualquer cidadão.

Muitos desavisados e condicionados por normas que não dizem respeito às responsabilidades nacionais (da defesa das instituições), mas que preceituam unicamente sobre a forma de organização dos Poderes da União, julgam que ministros de Estado devem somente servir e seguir diretrizes de chefes de Governo, não importando as consequências danosas para com as instituições nacionais. Já vi presidente da República chefiando tráfico de tóxicos. Constitucionalmente cabe às Forças Armadas, em síntese, a defesa da pátria e a garantia da ordem. Aí estão seus deveres institucionais. Fica-nos claro que essas responsabilidades devem ser consideradas contra qualquer pessoa ou organização que atente contra a estabilidade das instituições.

*Cabe aos ministros
de Estado zelar
pelas instituições
e não seguir
cegamente o presidente.*

Alguns têm ambições muitas vezes irrealizáveis dignamente, razão pela qual somente vencem, mas nada constróem. É bom termos em mente que o pensamento justo e a ação digna e corajosa leva-nos a conquistar respeito e admiração.

É responsabilidade de qualquer subordinado assessorar frontalmente, com respeito e firmeza. Estimar e prevenir caracterizam o bom administrador. Deixar para os outros graves problemas, a fim de conquistar sine-

curas, é irresponsabilidade. Ser conivente por omissão é falta inominável.

"Muitos odeiam a verdade. Uns porque não conseguem alcançá-la. Outros porque nasceram, cresceram e se fizeram na mentira."

Wilhelm Dillthey

Sabemos que só nas ditaduras o comando da autoridade suprema emana da onipotência. Nas democracias, é limitado por princípios, responsabilidades, direitos e normas que garantem a incolumidade das instituições. É exercido com o auxílio dos ministros de Estado e não com submissão que possa prejudicar a ordem e a segurança interna. Constitucionalmente, dentro da ordem, da disciplina e da responsabilidade que lhe é outorgada, cabe ao ministro de Estado militar zelar pela segurança interna, que só é assegurada, em sua plenitude, com Forças Armadas equipadas e tropas sócio-economicamente integradas à sociedade, psicologicamente preparadas e treinadas. Do contrário, não haverá como cumprir sempre os preceitos fundamentais e inalienáveis da Constituição da República Federativa do Brasil referentes à defesa da pátria, à garantia dos poderes constituídos, da lei e da ordem. Permitam-me repetir: torna-se necessário que, imediatamente, cesse a desmontagem sistemática das instituições militares e comece o processo de reconstrução. Temos que garantir estabilidade sócio-político-econômica e assegurar credibilidade internacional.

Fui assessorado por eminente advogado constitucionalista.

Já havia terminado este artigo quando ouvi pela televisão o ministro do Planejamento afirmar que o Brasil precisava "conter o crescimento econômico". Creio que alcançaram o último nível de artifícios para se manterem privilegiadamente no Poder. Nem economês, senso, verdade, leis de mercado ou qualquer outro argumento pode justificar tal providência. Infelizmente, muitos brasileiros acreditarão ou ficarão em dúvida. Assim, permiti-

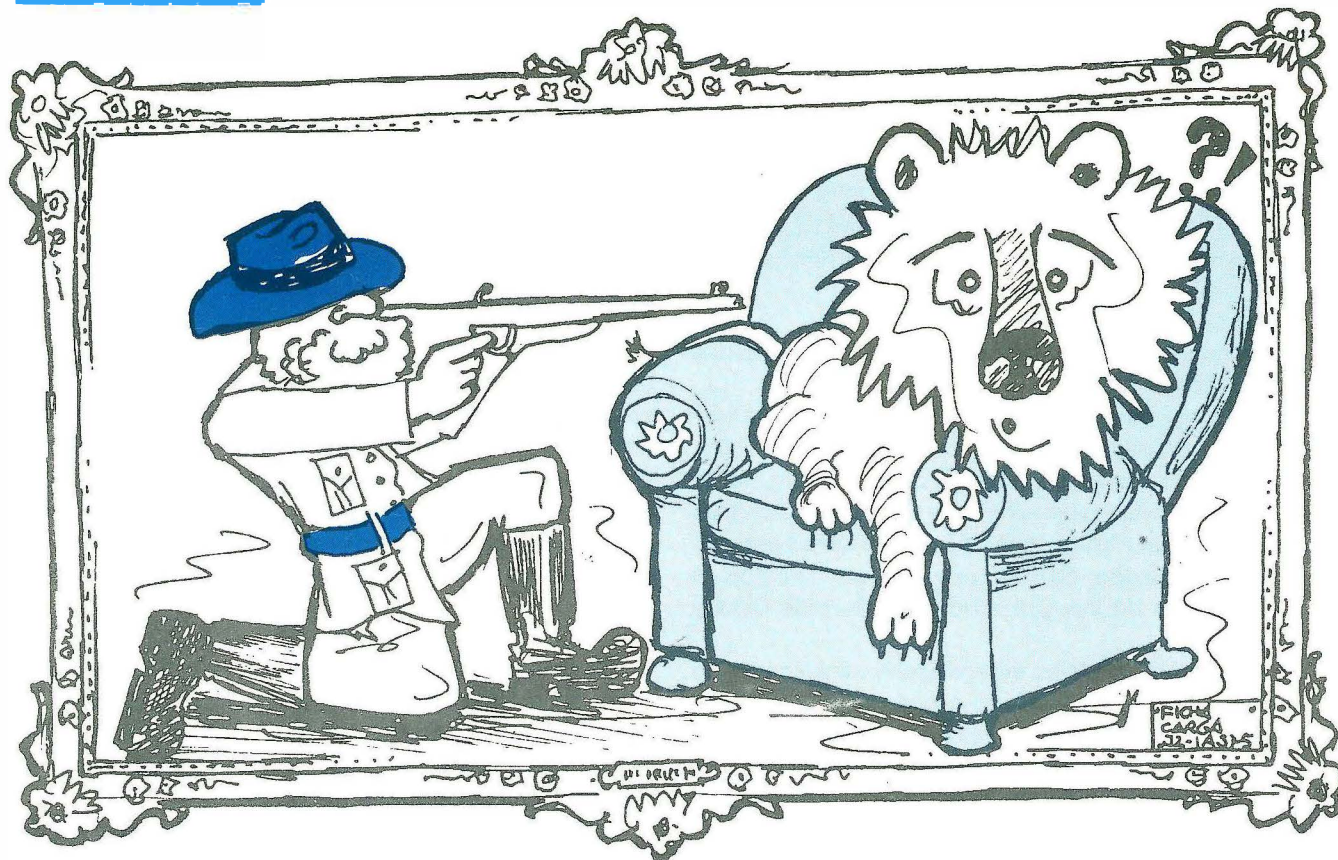
rão que continuem levando a única bandeira que têm e que está hasteada em nada: o Real sem inflação. Esses homens decidem, sem qualquer constrangimento ou consideração, os destinos das Forças Armadas—tradições, respeito e passado digno. As Forças Armadas construíram com altivez e sacrifício parte significativa da História do Brasil. Entretanto, permite-se que percam, praticamente, toda a sua operacionalidade e seja sua tropa aviltada. Amanhã, para manterem artificialmente um baixo índice de inflação, farão um General-de-Exército ganhar um salário mínimo. Todos protestarão

*Amanhã, para
manterem artificialmente
um baixo índice de
inflação, farão um
General-de-Exército ganhar
um salário mínimo.*

particularmente e deixarão o tempo passar, não impedindo que continuem nessa ciranda ignóbil, absurda e injusta. Afirmarão que, no futuro, tudo será resolvido...

Todo cidadão deve estruturar sua opinião em observações que integrem todas as variáveis que compõem a realidade nacional. Entretanto, ao detentor de função de Estado, sem outras considerações, a não ser as que garantam o atendimento de suas responsabilidades específicas, cabe zelar pela integridade da instituição que estiver sob seu comando. Do cumprimento inalienável desse dever, do relacionamento legal estabelecido pela organização do Estado e da discussão democrática entre os membros do Executivo e do Legislativo, surgirão, então, as soluções representativas do momento histórico vivido pela nação. Trata-se de competência constitucional e obrigação moral.

**O autor é Cel. Av. R/R*



Este acontecimento ocorreu em um de nossos hospitais, na década de quarenta. Não convém identificar o hospital onde os fatos se verificaram. O trabalho ali não era muito, porque o pessoal da Aviação era bem selecionado nosexamesdesaúde. Mas, os exames psicotécnicos ainda não se haviam tornado rotina e os exames que os psicólogos faziam eram rudimentares e testavam mais a coordenação. A prova disto é que o próprio Diretor do nosso Hospital era um tipo diferente, conforme podemos concluir analisando sua ação de comando.



Certa manhã de outono, o Diretor do Hospital recebeu uma parte do Aspirante-Chefe do almoxarifado. Dizia ela: "Assunto: Desaparecimento de Quadro.

Para os fins previstos no artigo 136 do R.A., comunico a esta Chefia que constatei hoje o desaparecimento de um quadro de vossa pessoa, o qual ornamentava a sala de descanso das senhoras enfermeiras. Tratava-se de uma fotografia do Sr. Chefe deste Hospital, em que apareceis nos

UM SIMPLES DESAPARECIMENTO DE QUADRO

Geraldo Labarthe Lèbre*



O Diretor, que andava entediado com a rotina pouco movimentada, resolveu dar à parte recebida a atenção que o caso merecia. Preparou, cuidadosamente, um documento de próprio punho. Depois, reuniu no Auditório todo o efetivo do Hospital, exceto o pessoal de plantão, e fez uma verdadeira conferência.

Assim começou:

"Minhas Senhoras e meus Senhores, desejo dar aos presentes, conhecimento da ação desta Chefia num assunto administrativo: 'O Desaparecimento de um Quadro'. Vou começar lendo para conhecimento de todos a peça

fundos do mesmo, à beira de um bosque, de botas, copiosas barbas e na posição de disparardes a vossa espingarda contra um animal feroz, pousado sobre uma cadeira. O referido quadro, que se achava carregado por Cr\$ 86,00, trazia a seguinte legenda: —'O Chefe do Hospital em ação. Cena Silvestre.' Assinado: Aspirante Fulano, Chefe do Almoxarifado".

introdutória..." Lida a parte recebida do Aspirante-Chefe do almoxarifado, os presentes não puderam conter o riso, principalmente pela referência ao "animal feroz pousado", que era um leão, pois eles haviam visto aquele quadro...

Ele os fulminou com um olhar, o que fez voltar o silêncio ao auditório.

Continuou a ler o seu documento...

Terminando a leitura, de imediato iniciou a fase das considerações:

Tivéssemos nós qualquer complexo de inferioridade, certamente veríamos nesse gesto, predatório e inaudito, uma ofensa ao Chefe deste Hospital. No entanto, como homens de Ciência, superpomos aos impulsos primários das organizações mentais inferiores, os cristalinos princípios da lógica aplicada, agindo, como agimos, segundo os são postulados da indução e da dedução (vide Claude Bernard).

Nessa ordem de idéias, vamos examinar esse penoso acontecimento com o mais puro espírito científico, queremos dizer com isto que vamos dissecá-lo racionalmente, tal como esta Chefia, no pavilhão operatório, procede com os infelizes pacientes que lhe caem nas mãos, em busca de alívio e cura.

Segundo esse plano de ação, há que buscar o móvel do crime, há que mergulhar fundo na psicanálise, há que se sondar os insondáveis meandros da alma humana para que possamos enveredar pelo caminho que leva ao criminoso e podermos dizer, finalmente, aos basbaques espantados: "Ei-lo aqui."

Em consequência, dividimos o nosso misterioso caso em várias hipóteses, a fim de atacarmos cada um de "per si" (apud Descartes).

Assim, três são os casos a considerar: 1) CLEPTOMANIA; 2) DESPEITO; 3) AFEIÇÃO.



1) **Cleptomania** - É uma hipótese que, a nosso ver, deve ser afastada "inlimin", pois a ocorrência de semelhante psicose não teria passado despercebida ao olho clínico do Chefe deste Hospital, acostumado a lidar com todos os tipos lombrosianos desta Zona Aérea (que, aqui entre nós, pululam alarmantemente). Depois, tal desvio ótico ocorre mais freqüentemente entre homens e estes não tinham acesso à Sala das Senhoras Enfermeiras, por prudente e sábia ordem desta Chefia, exceto, naturalmente, o Chefe deste Hospital, no uso e gozo de um direito inerente ao seu alto cargo.

2) **Despeito** - Excluída, destarte, a participação masculina nesse assunto novelesco, fica o caso mais simplificado, pois a autoria do fato recai apenas na parte feminina do pessoal desta casa. Que teria, pois, movido a mão da autora desse episódio de baixa rapina? Talvez o despeito; talvez uma preterição nas suas pretensões mais íntimas e humanas; talvez mesmo a eclosão furiosa de zelos insopitados!

3) **Afeição** - De todas as hipóteses é esta a mais aceitável. A autora do gesto desatinado o praticou certamente movida por um terno sentimento, que a ninguém é lícito condenar.

Na verdade, eu vos digo que, sem embargo, esse gesto de surruiar o quadro foi escusado porque, na previsão de semelhante acidente, esta Chefia já se havia munido de farta CÓPIA de retratos iguais ao empalmado, a fim de ofertá-los às pessoas que com ela quisessem se entregar a um ameno e fecundo comércio de sentimentos. À vista do exposto, nós havemos por bem declarar o sexo frágil dessa casa culpado do crime de dilapidação do patrimônio artístico da Unidade, mas ao mesmo tempo decidimos ISENTAR de culpa e pena a autora desse gesto impetuoso, que não chega bem a ser um delito porque é antes rapto galante.



Em consequência, damos o assunto por esclarecido e encerrado e determinamos as seguintes providências:

a) O Senhor Aspirante Almoxarife descubra no regulamento adequado algum texto mediante o qual possa ser imputado ao Estado o prejuízo sofrido;

b) O Senhor Primeiro-Tenente Tesoureiro forneça pecúnia ao seu colega do almoxarifado, a fim de que este compre, sem tardança, uma nova moldura "O Cosmorama" e afixe outro retrato do Chefe do Hospital, no sítio primitivo;

c) Seja o serviço acima ordenado realizado de maneira bem sólida (podendo para isso ser pedido o concurso do nosso fulminante Serviço de Obras da Zona Aérea), de maneira que os bens artísticos e culturais da Aeronáutica fiquem a coberto dos arroubos sentimentais de criaturas demasiado emotivas e perigosas;

d) As Senhoras Enfermeiras contenham os seus naturais ímpetos e não se fiem em demasia naquele "La dona e mobile", segundo sentenciava o nosso poeta-soldado insigne compositor de operetas e conterrâneo José de Alencar;

e) Determino, outrossim, que esta Conferência seja publicada, na íntegra, no Boletim do Hospital.

Está terminada a Conferência."



Ao se retirarem, um Cirurgião, que sonhava em ser o próximo Diretor, comentou: "Ainda bem que ele mandou publicar em Boletim. Assim, esta Conferência passará à História e não se perderá no tempo... É tão raro ver algo igual..."

Uma enfermeira, que ouvira o comentário, contou para outra:

— "Ele não gosta do Diretor, porque este não simpatiza com ele, desde que o cão do Diretor, operado por ele, faleceu na mesa de operações..."

E assim a estória chegou aos nossos dias...

* O autor é Maj.-Brig. Ref.

Capoeira

Novas configurações de uma antiga estética ¹

Nadja Pinheiro
Priscila Alves
Solange Epelboim
Tereza Breves *

A prática da capoeira vem alcançando, nas últimas décadas, uma crescente popularidade em nosso país, chegando a se tornar um dos esportes preferidos da nova geração. Hoje em dia, podemos encontrar, em diversos pontos de nossa cidade, locais especificamente destinados ao ensino e aprendizagem dessa atividade, os quais reúnem crianças, jovens e adultos provenientes de classes sociais, níveis de escolaridade e raças distintas, em torno de um mesmo objetivo: jogar capoeira. A popularidade alcançada pela capoeira é tamanha, que várias escolas do Rio de Janeiro a estão adotando como uma das atividades oferecidas em seus quadros

d e

Educação Física, ao lado de esportes como o futebol, o vôlei ou a natação.

A promoção de um paralelo entre o movimento social de resgate da capoeira e o contexto sócio-político do Brasil na atualidade, nos leva ao levantamento de importantes considerações. No plano social, podemos sublinhar a atual fragilidade e dificuldade encontrada pela sociedade brasileira em construir uma identidade cultural frente às diversas crises que temos enfrentado ao longo dos anos. Sendo necessário que se acrescente a essa situação particular, o momento histórico no qual se encontra o mundo ocidentalizado. Neste, a imposição de "uma nova ordem mundial" parece conclamar a derrubada de todas as fronteiras nacionais e a conseqüente implementação de uma concepção de mundo hegemônica que a todos coopta, dificultando a construção das identidades culturais de cada nação.

Em direção oposta a esse movimento, a capoeira retoma o vigor de uma atividade que nasceu em nossas senzalas escravas, trazendo novamente à baila questões referentes à liberdade e à possibilidade de construção de um espaço social, no interior do qual a cultura de nossa nação possa se expressar. Desta forma, levantamos a hipótese de que a retomada da capoeira, nesse momento, estaria vinculada a uma tentativa de se resgatar a própria identidade cultural brasileira, na medida em que a sua prática leva seus adeptos ao encontro de nossas raízes históricas, nosso folclore, nossa musicalidade e ao desenvolvimento de movimentos corporais que trazem em seu bojo aspectos lúdicos da brasilidade.



No plano individual, o interesse recai sobre o valor psicológico que estaria permeando a busca de cada um pela capoeira. Ou seja, se mais e mais pessoas se interessam por sua prática, provavelmente esta atividade estaria fornecendo um bem-estar subjetivo de tal monta que, além de manter seus praticantes interessados, permite, sobretudo, que eles deixem de conceber a capoeira como um esporte e passem a considerá-la como uma "filosofia de vida".

Foi a constatação de todo esse processo que nos levou à construção de um projeto de pesquisa através do qual pudéssemos alcançar um melhor entendimento sobre os vários fatores que estariam em jogo. Partindo do pressuposto de que uma análise daquilo que estaria se passando no nível individual nos proporcionaria uma melhor compreensão do nível social, nosso estudo se concentrou, então, na análise da experiência do bem-estar subjetivo em um grupo de capoeiristas. Para tal, entramos em contato com a Escola de Capoeira Esportiva Professor Cláudio, que vem desenvolvendo no Clube dos Oficiais da Aeronáutica (COGAL), da Vila do Galeão, na Ilha do Governador, o ensino e a aprendizagem da capoei-



Alguns dos instrumentos usados na marcação da capoeira (pandeiro, berimbau e atabaque).

ra. As aulas desse grupo ocorrem três vezes por semana e permitem (mesmo para aqueles que só as assistiram, como nós) perceber que o jogo da capoeira fornece muita energia, força, vigor e beleza. Aos alunos é fornecida a oportunidade de desenvolver, além do jogo de capoeira em si, atividades outras, posto que todos eles aprendem a tocar os instrumentos utilizados (berimbau, atabaque, agogô e pandeiro), assim como cantam as músicas executadas durante a roda de capoeira.

As conclusões a que chegamos nesse estudo partiram de uma série de dados obtidos através de entrevistas realizadas com o professor e com alguns de seus alunos, acopladas a observações sucessivas de aulas e complementadas pela análise do conteúdo das respostas de todo o grupo a um questionário de 10

perguntas abertas, as quais versavam sobre suas experiências como capoeiristas.

A análise interligada de todos esses dados nos forneceu uma rede de informações que nos permitiu destacar algumas dimensões psicológicas relevantes para a caracterização do bem-estar subjetivo que a prática da capoeira oferece para este grupo específico. Ressaltando-se que o contexto da capoeira favorece o estabelecimento de relações interpessoais gratificantes, que se revelam pelo grau de felicidade experienciado pelo grupo ao se reunir. Todos os capoeiristas deram grande ênfase, em seus questionários, à amizade, ao companheirismo, à igualdade e à interação com os colegas.

Interessante notar que a união preconizada pelo grupo não se encontra vinculada a uma uniformidade, mas à possibilidade de pessoas diferentes em seus valores, crenças e costumes se relacionarem. Ou seja, embora o grupo se mostre bastante coeso, há um respeito mútuo quanto às particularidades de cada um.



Grupo de capoeiristas do Clube de Oficiais de Guarnição de Aeronáutica do Galeão (COGAL).



Desportistas na prática do "Jogo de Capoeira".

Outra dimensão destacada refere-se à importância concedida pelo grupo ao aspecto estético da capoeira, voltado para seu lado lúdico e artístico, ou seja, para a harmonia de seus movimentos, a beleza de seus cantos, a ginga, o ritmo, o jogo e a dança. Inserindo nessa vertente a percepção, pelo grupo, do papel da capoeira enquanto expressão da cultura brasileira, uma vez que eles concebem todas essas características como sendo genuinamente nacionais.

Ao lado dessas dimensões psicológicas, pudemos observar a importância do bem-estar físico que a capoeira proporciona. Embora saibamos que este não se confunde com o bem-estar psicológico, acreditamos que ambos estejam estreitamente vinculados, na medida em que permitem um melhor equilíbrio entre corpo e mente. Desta forma, a capoeira, ao proporcionar um melhor condicionamento físico, maior flexibilidade e elasticidade, fertiliza o solo no qual se processa o entrosamento físico-psico-afetivo. Todo

esse contexto da capoeira é extrapolado para além de seu domínio específico, no momento em que o grupo afirma que "ser um capoeirista é ter uma filosofia de vida", descrevendo esta como sendo o fato de se sentirem bem consigo e com os outros, de viverem felizes, soltos e de bem com a vida, sendo interessante observar que essas declarações vieram acompanhadas por expressões claras de sentimentos de auto-estima elevada, de confiança, de segurança, de auto-controle e de calma.

Em resumo, poderíamos afirmar que esse grupo específico de capoeiristas incorporou uma série de valores dessa prática, de modo que estes passaram a fazer parte de suas próprias condutas, suas relações com outras pessoas, seu modo de vida, constituindo a prática da capoeira algo bastante prolífero, positivo e saudável.

À guisa de finalização, gostaríamos de enfatizar a importância assumida, no contexto social atual, de atividades que, tais como a capoeira, pre-

conizam a participação ativa e efetiva de todos os seus praticantes. Pois, em um mundo como o nosso, onde a solidariedade vem perdendo sua força frente à exacerbação do individualismo e da competição, faz-se necessário que nos voltemos atentamente para todo e qualquer movimento social que traga uma proposta democratizadora e humanitarista. Só assim, estaremos dando um passo ao encontro de nossa cidadania e à construção de uma sociedade mais justa, mais igualitária e, principalmente, mais humana.

¹ Este artigo baseia-se no trabalho A experiência do bem-estar subjetivo em um grupo de capoeiristas da Ilha do Governador (Cogal), de autoria de Nadja Pinheiro, Priscila Alves, Solange Epelboim e Teresa Breves, o qual alcançou a primeira colocação na "1. Mostra Nacional de Psicologia Aplicada", da Universidade Vale do Rio Doce — UNIVALE; maio/1995.

**As autoras são psicólogas, alunas do Curso de Mestrado em Psicologia da U.F.R.J.*

Farmácia Ambulatorial

Paulo Roberto dos Santos*

A cada dia tomamos conhecimento do desenvolvimento de novos tipos de doenças e suas terríveis consequências. O fato é que esse quadro não poderia ser diferente, uma vez que convivemos num cenário de explosão demográfica, que favorece o surgimento de novas enfermidades.

O assunto a ser apresentado reveste-se da maior importância por representar, para cada um de nós, membros da comunidade aeronáutica, uma saída lógica para um problema real que estamos enfrentando, juntamente com as nossas famílias, em nosso dia-a-dia e na compra de medicamentos. Lamentavelmente, esse tipo de preocupação é angustiante pela perda significativa do poder aquisitivo.

Pensando em minimizar essa situação aflitiva é que a Farmácia Ambulatorial entra em nosso escopo.

Como se sabe, elas existem nos hospitais, na modalidade de Farmácia Hospitalar, como forma de provê-los de medicamentos nas internações, fornecendo, inclusive, remédios fabricados pelo LAQFA.

Apesar de ter um objetivo tão nobre como esse e do seu alcance extraordinário para o psicossocial da tropa, está funcionando precariamente.

Quanto aos medicamentos fabricados pelo LAQFA, apesar da alta tecnologia de que dispõe e do pessoal qualificado, estão também sendo reduzidos significativamente. Hoje, produz-se apenas cinquenta e nove tipos de farmacos. Um dado significativo, que contribuiu para agravar esse quadro, está sendo a falta de condições para renovar o convênio com a CEME.

Em suma, a falta de recursos é generalizada, gerando uma insuficiência de produtos.

Mas tudo isso pode ser revertido, com oportunidade, se for preparada uma saída honrosa. Para tanto, sugere-se uma nova política baseada nos conceitos de Farmácia Ambulatorial de fato. Ou seja, a que permita ao militar, ou a sua família, a possibilidade de adquirir os medicamentos no

mesmo local (hospital) em que é atendido. Nesse sentido, o primeiro passo a ser dado seria a ampliação da lista de medicamentos fornecidos pelo LAQFA.

O segundo, seria que os medicamentos oriundos dos laboratórios privados fossem revendidos a preços mais acessíveis que os de mercado, com valores adicionais apenas suficientes para cobrir os custos do investimento.

Como efeitos positivos dessas medidas, pode-se citar:

1 - Economia na compra dos medicamentos, tanto para o MAer, que compraria em maiores lotes, como para o militar, uma vez que seriam mais baratos que numa farmácia normal;

2 - Comodidade e maior presença do militar na sua OM, traduzidas na aquisição do produto no próprio local da consulta;

3 - Certeza de que o farmaco a ser vendido será realmente o receitado, e não aquele de inte-

resse do comerciante;

4 - Obediência e continuidade ao tratamento prescrito.

A fim de concorrer para o êxito da presente proposta, é necessário, entretanto, que se observem alguns aspectos, tais como:

1 - Que a DIRSA se manifeste como órgão normativo e fiscalizador, redefinindo a esfera de competência das Farmácias Hospitalares e as novas listas de medicamentos, tanto do LAQFA como os de interesse geral;

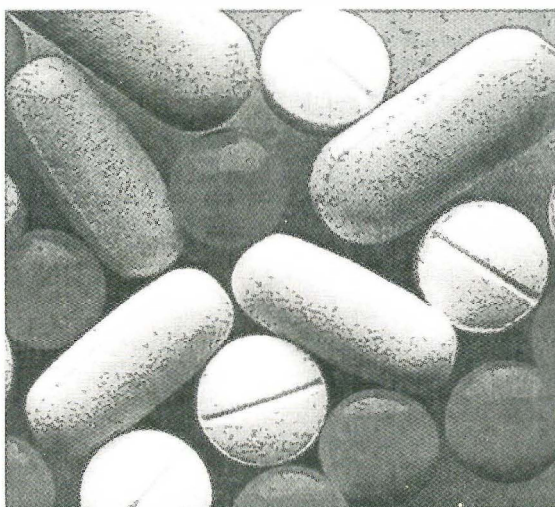
2 - Que se determinem as regras para a aquisição;

3 - Que se estabeleça um percentual mínimo sobre os medicamentos, a título apenas de recompletamento do estoque.

Enfim, todas as vantagens aqui apresentadas com a implantação das Farmácias Ambulatoriais identificam o empreendimento como viável e de um alcance imensurável.

Não valeria a pena?

*O autor é Ten.-Int.





OPERAÇÃO RONDON - 1969 - Os universitários posam especialmente para a nossa Revista, momentos antes de embarcarem, no C-54 da FAB, rumo à Amazônia.

Edson Norton Monteiro*

A cobiça internacional pela Amazônia sempre foi motivo de preocupação e, nos últimos anos, a mídia estrangeira e a brasileira cooptadas, bem como os denominados grupos ecológicos, entre outros de ações espúrias e determinadas autoridades, têm demonstrado, com deliberações, caminhos indesejáveis e perigosos. Para essas ações, "rasgam" a Carta Magna da Nação mediante a elaboração de leis menores, o que é absolutamente inconstitucional.

A farsa interna e externa em relação à proteção dos aborígenes têm sido uma constante. É fácil falar dos aborígenes quando se mora nos grandes centros culturais do país, como também nos grandes centros de outras nações. A realidade da Amazônia e dos aborígenes está sendo deturpada maleficamente em detrimento do trabalho feito na região pelas Forças Armadas brasileiras.

Comecemos a falar da ação constitucional das Forças Armadas naquela área.

Inicialmente, falaremos dos soldados-heróis da Força Aérea Brasileira, aqueles que integraram o glorioso Correio Aéreo Nacional (CAN) e mais tarde o famoso e heróico "Senta a Pua", nos céus Apeninos da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, com mais de um milhar

A publicação do presente artigo busca mostrar, principalmente, a visão do autor, à época, um jovem estudante integrado ao extinto PROJETO RONDON, em face de seus primeiros contatos com a AMAZÔNIA e com os trabalhos desenvolvidos pelas Forças Armadas brasileiras, naquela região.

de incursões bem sucedidas aos alvos inimigos da maior e bem preparada Força Militar do mundo.

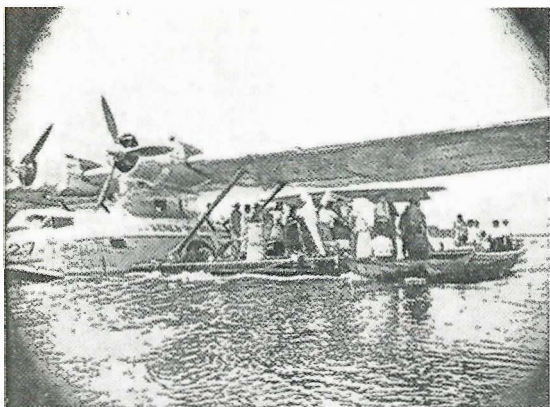
Sou testemunha "in loco" das atuações das três Forças Singulares do Brasil na Região Amazônica, quais sejam, a Marinha de Guerra, o Exército e a Força Aérea, nos rios Amazonas, Solimões e seus afluentes, em que se destacam os rios Negro e Tocantins, nas florestas e no céu da maior província mineral contínua

do planeta.

Independentemente de suas missões constitucionais de guarda e vigilância ininterruptas e diuturnas do Território Nacional, conseqüentemente, da Amazônia brasileira, os soldados das três Forças labutam em outras missões humanitárias de socorro, transporte, saúde, esporte, civismo, educação, abertura de estradas, construção de campos de pouso, doação de roupas, utensílios etc. São eles que garantem a nossa integridade territorial e a ajuda aos nossos irmãos amazonenses. Essa dedicação é dada em troca de nada, isto é, somente pela satisfação de cada um desses bravos soldados, orgulho do nosso país.

Esses soldados, onde quer que estejam, são recebidos com satisfação e alegria tanto pelo povo amazonense, como também pelos povos indígenas.

Mas como dizia eu, sou testemunha, "in loco", do desbravamento da Amazônia, pelos aviões da FAB, nos primórdios da implantação do Ministério da Aeronáutica com participação do maravilhoso Correio Aéreo Nacional, que tantas glórias nos deu, decididamente, em precários aviões, em relação aos de hoje, porque não possuíam instrumental de navegação aérea; o piloto seguia a rota no olho. Como nos famosos hidro-aviões, os



Catalina em missão do CAN da Amazônia, utilizando a área de pouso fluvial, no atendimento à população do Rio Negro.

Catalinas, isto é, os "patas-chocas" como eram chamados.

As unidades da Força Aérea Brasileira continuam a fazer a integração nacional desta Nação Continente de norte a sul, de leste a oeste, do Oiapoque ao Chuí.

Naqueles primórdios da Aviação, não muito longe, as máquinas voadoras (para os aborígenes — pássaros de aço) eram pilotadas por uma plêiade de destemidos aviadores brasileiros apoiados por abnegados mecânicos e outros profissionais da Aviação brasileira.

Há de se registrar que já naqueles tempos a Igreja Católica, através de seus sacerdotes e de suas freiras, também atuava na Região Amazônica com sua ajuda humanitária, catequização e auxílio aos amazonenses e aborígenes, implantando escolas, fornecendo orientação profissional e de saúde entre outras, em perfeita harmonia e cooperação com as Forças Armadas.

Foi a Igreja Católica que implantou o "modus vivendi", ou seja, os parâmetros da sociedade amazonense e das comunidades; e os militares, a sobrevivência e a nacionalidade. A esses abnegados sacerdotes, as nossas homenagens e a nossa eterna gratidão. Também desejo ressaltar a ajuda incansável e desinteressada que esses religiosos católicos deram ao pessoal do CAN, fazendo parte da logística dos mesmos, destacando-se a responsabilidade e o trabalho conjunto digno, no calor da selva e longe dos gabinetes refrigerados onde, por vezes, identificamos comportamentos apátridas.

Agora passarei a explicar como fui testemunha, "in loco", transcrevendo parte de um outro trabalho de minha autoria,

entitulado "Dia do Soldado", cuja primeira divulgação data de 25 de agosto de 1988.

Dirigindo-me aos meus filhos, dizia eu: — "Não é só por ofício que os soldados cumprem seus deveres, também por amor à Pátria. Meus filhos, minha maior esperança consiste no desejo de que vocês compreendam esta minha exortação e por ela sejam estimulados na vida correntia".

Eis o ponto de partida do Projeto Rondon, que tantas alvíssaras despertou no coração dos estudantes. Nunca terei de esquecer o tempo em que ali vivi, servindo ao povo carente da localidade, sobretudo à meninada e à gente encanecida. A turma a que pertencia desdobrava-se em diferentes atividades, com as quais procurávamos amenizar o infortúnio da população castigada pela pobreza, pela ignorância, pelas doenças e pela falta de visão do próprio Brasil.

Desloquei-me para a Amazônia com alguns companheiros, partindo do Rio de Janeiro, em avião da Força Aérea Brasileira. Fizemos escala em Brasília e rumamos em seguida para Belém, onde estacionamos durante a noite como hóspedes de um quartel do Exército brasileiro. Vimos o dia amanhecer nos preparativos para o percurso final, feito em outro avião da Força Aérea, um C-47. Após uma parada em Santarém, atingimos Parintins. Estávamos conhecendo o Brasil por dentro. Até então, só o conhecíamos pela rama ao longo de sua faixa litorânea.

Deslumbrava-me cada vez mais, à medida que o C-47 avançava em sua rota, sobrepondo-se ao extenso "Tapete Verde", visto a distância. Víamos de longe os rios sinuosos e mansos a desembocar na imensidão do mar de água doce, o Amazonas. Ali está o maior império da riqueza líquida do país; ali o rio Amazonas governa caminhos terrenos. O cenário empolga, engrandece a alma e afortuna o olhar contemplativo. Ah, se todos os brasileiros pudessem vê-lo de perto!

No banco do C-47, observava o rumo traçado pelo navio hidrográfico Taurus H-22, da Marinha de Guerra do Brasil; um Cisne Branco de proporções imensas a deslizar sobre as límpidas águas amazônicas. O rumo girado pelo Comandante assemelhava-se às distâncias de bom-bordo e estibordo; pareciam simétricas, em confronto com as margens do Rio

Maior; formava uma linha, desdobrada à medida que o Taurus H-22 avançava pelo rio. Minha imaginação festejava a natureza, agradecido por suas dádivas. Quanta riqueza na distância, em contraste com a pobreza que encontrei no povo de Parintins! Que irrisão do destino, que privilegiou a gente praieira com as venturas das orlas marítimas favorecidas pelos avanços sociais!

Ao estarmos em Parintins, lá atracou o Taurus H-22. Fomos acolhidos pela sua tripulação em clima de camaradagem; Comandante e comandados criaram um ambiente fraterno de boa convivência. As conversas que mantivemos, civis e militares, prolongaram-se festivamente. Eles tomaram conhecimento da razão que nos levou àquelas paragens e conosco se solidarizaram. Cientes da missão que íamos cumprir, todos se confessaram jubilosos. Logo nos demos conta de que, ali, militares e universitários procedíamos do mesmo Rio de Janeiro. O brinde daquele instante de confraternização simbolizou-se em tragos do famoso refresco a que os lobos-do-mar dão o nome de "jacuba".

Deixamos com saudade o norte do Brasil; saudade daquele convívio em Parintins; por tantas amostras de potencialidade econômica do país; e pela riqueza paisagística em toda parte existente. Ao voltarmos daqueles longínquos lugares, ainda pudemos sentir o espetáculo produzido por um fantástico encontro que o Comandante do C-47 nos permitiu apreciar, o das águas do rio Negro com as do rio Solimões. Os momentos de sensação que vivemos possuíram um ineditismo insuperável. Em cada minuto, coloridos aspectos de nossa Pátria.

No repassar do tempo, continuo a recordar o país daqueles recantos nunca mais por mim revistos. Indo ao passado ainda mais remoto, adentro a minha imaginação no meu tempo de criança, quando o amor nascente ao estudo me fez ler com atenção os livros do Curso Primário. Dizia-se que o estado do Amazonas era um Inferno Verde, nome que chegou a figurar no título de um livro de autoria de Raimundo Moraes. Não, não se diga mais que aquela região constitui um inferno! A visão que ela nos abre é paradisíaca. Aquelas paisagens fecundas não se encontram em nenhuma outra parte do mundo. Para colher na terra as riquezas que ela possui, distribuídas entre os três Reinos da Natureza, havemos de contar com o crescente trabalho de cada vez maior número de brasileiros. Para guardá-las contra a cupidez dos invasores

alienígenas, contamos com a indormida vigilância e a reação armada dos nossos soldados. Com o livro aberto ao estudo, o povo valoriza o trabalho e com as armas na mão, os soldados festejam o trabalho do povo. A fraternidade iluminou versos de Castro Alves: "Não cora o livro de ombrear com o sabre nem cora o sabre de chamá-lo irmão."

Ainda sinto saudade ao lembrar-me dos nossos compatriotas de Parintins, assim como dos demais que vivem na Amazônia, inclusive aqueles que são tidos como os curumins. Lembro-me do vôo de volta; pude ver um naviozinho que navegava como se estivesse à procura de esconderijo. Se fosse inimigo, seu atrevimento seria "bingado", por ordem do Comandante do avião. Não, não era; a embarcação conduzia soldados da Armada. Tive desejo de vestir-me com os aparatos de um pára-quedista esaltarno espaço, indo ao encontro da tripulação fluvial a bordo. Parecia-me estar vivendo hora de sonho, ou de aula prática de Geografia do Brasil.

A visão fantástica do encontro das águas do rio Negro com as do rio Solimões fez-me lembrar a trucagem de um filme sobre a História Bíblica. Atendendo a Moisés, Deus teria separado em duas metades as águas do mar Vermelho, para garantir a passagem do povo em demanda da Terra Prometida, livrando-o do massacre dos bárbaros. Aquele encontro entre as águas dos dois rios seria em sentido oposto: trancaria a passagem de aventureiros cobiçosos, interessados em galgar distâncias para conquistar terras adiante existentes.

Sei das razões que tenho para demorar-me na lembrança de Parintins e demais plagas em derredor. Não me anima somente a inspiração da saudade, embora seja ela minha companheira. Sinto a força que a comunhão nacional modela numa imagem que caracteriza o Brasil do futuro, quando o povo encontrar o seu valor ainda oculto, com a mente alimentada pela educação e o corpo educado pela saúde; e quando a terra começar a produzir toda a sua riqueza, com o trabalho valorizado do povo. Parintins constituirá um novo celeiro utilizado no incremento das forças econômicas do país. Então, vivendo assim, ela será uma unidade na soma das partículas territoriais do Brasil. Da mesma forma, todas as outras farão crescer a presença da nossa Pátria no cenário universal. Então, nosso Hino será cantado não só como um toque de esperança, mas como a exaltação de uma realidade palpante.

Meus filhos, vocês também hão de ter sentido no cruzamento destas minhas lembranças a presença do amor que a Pátria deve nos inspirar. Saiam de Brasília e passem algum tempo na Amazônia acompanhando as Forças Armadas.

A presença dos soldados brasileiros aumenta nossa confiança na defesa de nossa soberania, e essa confiança crescerá tanto mais quanto maior for a compreensão da juventude. Ela se tornará ainda mais forte se todos os jovens procurarem estudar os problemas brasileiros, a Geografia e a História do Brasil. Busquem o estudo aberto à compreensão; busquem aprender, apreender, depreender e compreender, alargando o espírito rio mundo afeito aos conhecimentos. Com estes verbos aprendemos, cada vez mais, a ser; sendo, daremos suporte ao futuro de nossa Pátria.

Espero que a cobiça internacional pela Amazônia nunca se concretize.

A minha estada na Amazônia fez com que eu observasse e contemplasse a maravilhosa, a única e maior bandeira natural do mundo. Sobre a conservação do meio ambiente na Amazônia, querem nos ensinar, como se fossemos incompetentes para tal. O interessante é que esses mesmos incompetentes "professores" arrasaram com as florestas de seus países por não saberem conservá-las; a nossa floresta amazônica está aí bem conservada aos olhos do mundo e dos satélites-espiões que rastreiam dia e noite, há anos seguidos, o nosso solo e subsolo, munidos de sensores e câmeras fotográficas super-sofisticados e complexos.

Há exemplos da potencialidade das riquezas da Amazônia que nos deixam boquiabertos e, ao mesmo tempo, orgulhosos, como é o caso interessante que passo a contar. Trata-se das reservas minerais da Serra dos Carajás. Após um amplo e bem realizado recobrimento aerofotográfico e sensoriamento remoto feitos sobre a área da Serra dos Carajás, com permissão do Governo brasileiro, a sua execução deu-se pela formação de um consórcio de firmas genuinamente

nacionais de aerofotogrametria e sensoriamento remoto, em 1970, no qual tive uma pequena participação. O resultado das firmas de aerofotogrametria foi a constatação de uma imensurável reserva de minérios que, em consequência, fez com que o Governo brasileiro, face à necessidade da exploração econômica, desse sinal verde para a construção da ferrovia que liga a Serra dos Carajás ao Porto Marítimo de Itaqui, no estado do Maranhão, como também para a construção desse mesmo Porto Marítimo de Itaqui, por onde são escoados os referidos minérios.

Há de se refletir sobre o estudo de viabilidade técnico-econômica que tornou possível, em tão curto espaço de tempo, o complexo ferrovia e porto marítimo, sobre a potencialidade da cubagem da reserva mineral ali existente.

Outros exemplos existem, mas fiquemos com esse, porque acredito ser o mesmo suficiente, porém, solicito encarecidamente: não desapropriem nem demarquem a área como Reserva dos Índios Carajás.

A potencialidade da Amazônia é imensurável e é aí que está a ambição da tentativa de internacionalização.

A variedade, a qualidade e a quantidade de vegetais, animais e minerais vêm sendo, podem e serão exploradas racionalmente em grande escala, o que tornará a região em uma das mais ricas e prósperas do Brasil. Porém, para isso, as autoridades constituídas devem redirecionar os investimentos com incentivos, que o resto a população da Amazônia e a iniciativa privada farão.

Ainda temos a exploração econômica do turismo com a preservação da ecologia local. Para isso, o Governo brasileiro deveria fazer uma malha de campos de pouso condizente com as características da região e uma malha de ferrovias interligando-as aos pólos turísticos



da malha de campos de pouso e aos pontos turísticos naturais.

Deveriam, também, ser exploradas a pesca e a caça em épocas que não fossem da reprodução das espécies, com uma fiscalização efetiva e auto-sustentada pelo próprio turismo. A pesca e a caça seriam limitadas em quantidade e qualidade da espécie por pessoa.

Essas obras acima comentadas poderiam ser feitas pelos Batalhões de Engenharia e com mutirões da população amazônica, juntamente com os universitários (recriação do Projeto Rondon).

Com a implantação dos complexos acima, complementados pelo Sistema de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (SISDACTA), que está sendo implantado, teremos o controle necessário à segurança do solo e do espaço aéreo, na referida região.

No Projeto Rondon, o pessoal da minha equipe, em 1969, não se limitava a ficar só no centro urbano, onde a assistência se dava durante as vinte e quatro horas do dia em um hospital e em um posto de saúde. No hospital, muitos partos e muitas cirurgias foram realizados. Como exemplo cito a retirada de um cisto dermóide de uma linda caboclinha de 9 anos que, após a extração cirúrgica, teve a biópsia do material retirado na Faculdade de Medicina do meu tempo, a U.E.G. Dessa citada operação cirúrgica eu participei segurando a caboclinha. Outras cirurgias foram feitas, tais como mordida de jacaré e mordida do terrível candiru.

Outra parte da equipe, em revezamento diário, saía no barco da preleza local, sempre acompanhada e ajudada por um sacerdote, para uma das cento e sessenta e poucas comunidades do município de Parintins, onde entrávamos floresta adentro andando horas e horas até

chegarmos a determinadas comunidades. Cito como exemplo as comunidades de São José, do Limão e da Vila Amazônica.

Navegávamos pelo mar de água doce milhas e mais milhas náuticas, entrando em afluentes e igarapês para assistirmos nossos irmãos amazonenses; todos eram atendidos e, dependendo do estado de saúde e de outras medidas médicas, o paciente era por nós removido para o pequeno Hospital de Parintins, que fora construído durante a Segunda Guerra Mundial.

A preleza de Parintins tinha uma estação de rádio e nos convidou a participar da programação diária. Não só aceitamos, como ficamos gratos aos nossos amigos e guias, os sacerdotes, e colocamos no ar, diariamente às 18:00 horas, o programa: o Projeto Rondon Em Marcha. Noticiávamos as nossas atividades diárias, os ensinamentos, as competições esportivas locais; enaltecíamos as comunidades, o solopátrio, os clubes das mães, as gincanas, os hábitos de higiene e a nossa programação de visita às comunidades; os nossos censores éramos nós mesmos, isto em plena vigência do Decreto 477.

Já imaginaram, naquela época, eu, recém-saído da Presidência do Diretório Acadêmico da minha Faculdade, participando da programação radiofônica, enquanto o movimento estudantil pegava fogo!

Meus amigos, não havia e ainda, praticamente, não existe nada nessas comunidades, nem a circulação da moeda; prevalecia o sistema da troca e a alimentação era o peixe, a mandioca, o feijão e frutas, como o melão e a banana.

Gostaria de registrar o que considero de suma importância: é que muitos universitários voltaram para a região onde desenvolveram suas potencialidades profissionais morando e constituindo família naquelas paragens, o que representa uma colonização altamente qualificada e excelente para o nosso País.

Até agora falamos muito de desenvolvimento e pouco de segurança, passemos a falar um pouco de se-

gurança.

A segurança feita na área pelas Forças Armadas é difícil e bem feita, dentro das possibilidades atuais. Há necessidade de aumentarmos consideravelmente os efetivos, ocupando outros pontos e fornecendo armamentos mais sofisticados e outros meios que se tornam imperativos a cada dia. A violação do espaço aéreo é uma constante, e o exemplo de Tabatinga está aí aos olhos de todos.

É urgentíssima uma decisão governamental para acionar os dispositivos necessários a uma maior segurança e, conseqüentemente, a um melhor desenvolvimento.

Se me argumentarem que não temos dinheiro, retrucarei dizendo que é falta de patriotismo; que é uma balela; e mostrarei como consegui-lo.

O Projeto Calha Norte tem que ter maiores verbas e uma intensificação de implantação mais acelerada, diminuindo consideravelmente a distância entre seus pontos.

O CINDACTA, que ora se implanta, faz-se mais do que necessário; o patrulhamento dos rios deve ser aumentado consideravelmente.

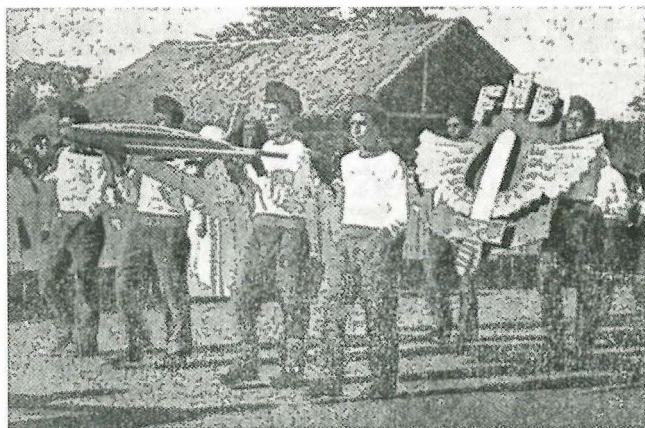
Para as populações ribeirinhas, o Governo tem que implantar um sistema de habitação, de casas pré-moldadas (palafitas), em conseqüência da variação do nível d'água dos rios, com uma fundação estudada e projetada de fácil ancoragem no solo, porém com toda a segurança.

O avanço da ocupação amazônica é de caráter urgentíssimo, assim como a sua segurança e desenvolvimento o são.

Para a colonização da Amazônia e a proteção dos silvícolas, vamos continuar seguindo os sábios ensinamentos do Marechal Cândido Rondon. Não copiemos exemplos de estrangeiros quando da colonização de seus países, cujas lembranças vemos quase que diariamente na televisão: as tropas dos exércitos em confronto com os índios, quando o comandante ordenava: —“Avante, cavalaria!”, era o extermínio de milhares de seres humanos, o que terminou por dizimar as populações indígenas.

As nossas Forças Armadas jamais se prestarão a esse tipo de contenda. Eu sei porque com elas convivi em lugares inóspitos, onde só vão os que têm coragem.

**O autor é Engenheiro e integrou, quando estudante, o Projeto Rondon.*



Desfile dos alunos índios em homenagem à Força Aérea Brasileira.

Passo o serviço de Oficial-de-Dia ao Excelentíssimo Senhor...

Lúcio Wandeck*

Era um domingo de 1966 e eu estava de Oficial-de-Dia ao Ministério, no prédio do Rio de Janeiro. Há dois dias chovia de uma forma assustadora, repetindo o temporal que desabara uma semana antes, com as tragédias de sempre: barreiras que ruíam, prédios que caíam, enfim, o mesmo filme que continuamos a assistir, de vez em quando, até os dias de hoje.

Por volta do meio-dia, o Comandante da Guarda informou-me que o Ministro estava ao telefone e queria falar comigo.

— Tenente Lúcio, Oficial-de-Dia, às suas ordens.

— Aqui é o Brigadeiro Eduardo; não estou conseguindo ligar para a garagem, quero que você mande um automóvel vir me apanhar imediatamente.

E completou, para enfatizar a urgência:

— O edifício onde mora a minha irmã corre risco de desabar, vou até lá pegá-la.¹

Eu conhecia a irmã do Ministro, D. Eliane, uma senhora afável que sempre fazia compras no Reembolsável Central, onde eu servia. Morava, se não me engano, na rua Cinco de Julho, em Copacabana.

Peguei o telefone ponto-a-ponto e determinei ao cabo despachante da garagem que mandasse imediatamente um carro à residência do Ministro, na Praia do Flamengo. E repisei: — Imediatamente!

O temporal estava cada vez mais forte. Imaginei que, se o carro conseguisse chegar à Praia do Flamengo, já seria uma grande façanha. À de Copacabana, só por um achado da sorte. E valorizei ao máximo meu velho Buick Roadmaster 52, oito cilindros em linha, transmissão automática Dyna-

flow que, na semana anterior, com água cobrindo os pára-choques, em primeira de "low", não havia me deixado na mão na rua onde morava, em Vila Isabel. O Ford moderno do Ministro, com a saída da descarga mais baixa, iria morrer no aguaceiro.

Dito e feito: meia hora depois o motorista chegou ao Ministério, a pé, completamente encharcado, comunicando-me que tinha deixado o carro em pane, na altura da Praça Paris. — Não passa mesmo — completou.

Nesse momento, o telefone tocou novamente.

— É o Brigadeiro Eduardo, o automóvel ainda não chegou.

— Brigadeiro, o motorista acabou de chegar aqui, a pé. O carro não passou da Praça Paris.

— Então mande sair outro carro.

Eu sabia que outro carro também não conseguiria passar. E, condoído com a aflição do velho lendário Ministro, propus:

— Vou mandar, Brigadeiro, mas pelo que o motorista me disse, também não vai passar. Mas se o senhor quiser, eu vou com o meu carro, garanto que ele chegará aí. É um Buick que enfrenta qualquer rua cheia. O distribuidor fica bem no alto, a descarga...

— Tenente, você é Oficial-de-Dia, como é que vai abandonar o Ministério?

Um frio me passou pela espinha, mas a solução veio rápida:

— Eu peço ao Oficial-de-Dia do QG para acumular — respondi, triunfante.

Pausa. Longa pausa.

Tornou a me passar um frio pela espinha. Afinal, a minha proposta nada tinha em comum com a rigidez regulamentar. Mas se já se dizia que tenente-brigadeiro "está acima do bem e do



mal", quanto mais acima não estaria o Marechal Eduardo Gomes, Ministro da Aeronáutica, um dos Dezoito do Forte, para concordar com a acumulação?

— Você pode emprestar o seu carro para o motorista me servir?

— Um minuto, Brigadeiro, deixa eu falar com ele.

O motorista respondeu-me que nunca "pilotou" um carro hidramático. Avalio sua situação: dirigir carro hidramático sempre exige uma certa ambientação para quem nunca dirigiu um. Além do mais, meu velho Buick tinha lá seus cacoetes...

— Brigadeiro, ó meu carro é hidramático, o motorista não sabe manejá-lo.

Pausa breve.

— Então faça o seguinte: mande o motorista pegar na garagem outro carro que lhe pareça mais adequado para enfrentar a inundação. Se ele não conseguir passar, então, você me telefona, eu vou a pé até aí, fico no Ministério para que o Ministério não fique sem Oficial-de-Dia, e você sai para socorrer a minha irmã.

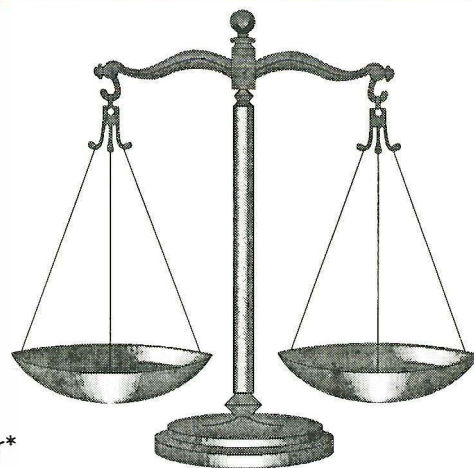
Tendo o motorista conseguido cumprir a missão — "pilotando" um micro-ônibus —, no Ministério, deixou-se de assistir à cena inusitada: "Passo o serviço ao Excelentíssimo Senhor Marechal-do-Ar Eduardo Gomes".

Daí em diante, o tenente nunca mais propôs qualquer solução fora do regulamento!

*O autor é Of. Int. R/R da Aeronáutica.

Os Descaminhos da Isonomia

Renato Paiva Lamounier*



Em boa hora manifestou o Sr. Presidente da República a sua firme disposição em acabar com os privilégios, notáveis uns e ocultos outros, que escandalizam o país. Diante desta oportuna e necessária medida — queira Deus que o Sr. Fernando Henrique nela tenha êxito, conforme seu próprio pedido a Ele feito na leitura proferida no ato ecumênico que se seguiu à sua posse em Brasília — é prudente levantar algumas questões, a fim de bem informar ao primeiro mandatário, aos seus assessores e, muito importante, à opinião pública como orientadora da soberana voz das urnas e, por conseguinte, fonte geradora do poder e determinante das decisões.

No campo do Direito há a figura da legítima defesa e, antecedendo-a, as ações necessárias para torná-la eficaz conhecida como “legítima defesa putativa”. Faço-me mais claro: na iminência de uma ameaça é lícito pra-

fábulas, conta-nos que, tendo o rei das selvas ordenado a morte de todos os elefantes, julgaram os macacos que deviam empreender uma fuga imediata antes que a sentença leonina os atingisse. Questionados por este aparentemente absurdo comportamento, responderam os símios, com a vivacidade típica da espécie, que se assim não procedessem seriam executados antes de poder provar não serem eles elefantes.

Assim, por antecipação e antes portanto que mais uma agressão seja perpetrada contra os militares, faz-se necessário colocar os fatos devidamente em seus lugares. Isto é, distinguir o que seja realmente privilégio e o que constitua, na verdade, uma compensação. Onde está aquele e porque aquela existe. O próprio Governo tem, ou deveria ter, capacidade e autoridade para levantar e publicar os paquidermicos privilégios existentes nas estatais por ele sustentadas com o dinheiro público. Há que se ter coragem para reconhecer e divulgar os pródigos benefícios com que se auto-premiam o Judiciário e o Legislativo, tanto o federal quanto os estaduais. Dentro do próprio Executivo, é sabida a existência de graves distorções. Uma comparação entre os direitos, os deveres e as vantagens auferidas pelas diferentes categorias impedirá a tomada de medidas demagógicas, evitará injustiças e dissipará qualquer cortina de fumaça tendente a ocultar a verdade.

É fundamental entender que a natureza da profissão militar a faz uma atividade cujos compromissos vão

muito além daqueles de um simples emprego. Não há e nem pode haver jornada fixa. Na paz, não raro o limite para o trabalho é a exaustão. Na guerra, obviamente, não há limites e, nela, as batalhas não têm hora nem prazo, não são escolhidos local e condições. Tampouco são os combatentes regidos por cartão de ponto. Além de ser calcada em um ideal, tem também por

Há muitas formas de ser patriota e todas envolvem o orgulho de sua nacionalidade e de sua profissão.

Há que se ter coragem para reconhecer e divulgar os pródigos benefícios com que se auto-premiam o Judiciário e o Legislativo...

ticar atos que visem neutralizar uma agressão antes mesmo que ela seja consumada. Também La Fontaine, em uma de suas célebres e educativas

base a firme, consciente e espontânea disposição em servir, em acreditar numa causa, colocando-a acima dos seus interesses pessoais, e em perseguir com perseverança um objetivo. A renúncia e a dedicação têm que chegar ao extremo do sacrifício onde é empenhado o bem supremo da vida e, não raro, é ele cobrado. A História tem registros abundantes de que as nações poderosas se ergueram sobre estes valores. Não é por acaso que desfrutaram as do passado e as de hoje desfrutam do alto nível de bem-estar dos seus povos. O conjunto destes valores forma o sentimento conhecido como patriotismo e ser patriota não é e não pode ser apanágio somente dos militares. Há muitas formas de ser patriota e todas envolvem o

orgulho de sua nacionalidade e de sua profissão. Nenhuma delas pode ser de ocasião. Por isso, os militares não podem ter na paz uma conduta diferente daquela que lhes será exigida na guerra. Dar-lhes tratamento de funcionários-burocratas é ignorar e destruir os fundamentos da sua profissão. Portanto, isso, podem parecer óbvias certas colocações aqui feitas, mas é necessário destacar o que muitas vezes é desconhecido do público. Para não cansar o leitor, vejamos apenas alguns fatos que, dentre muitos outros, bem tipificam as diferenças existentes: enquanto o Estatuto dos Funcionários Públicos da União

...se tivermos anciãos a comandar tropas de quarentões conduzidas por sexagenários não fariam estas, por certo, bela figura...

estipula que a um serviço de escala de 24 horas (o que não significa trabalho continuado por 24 horas), segue-se um descanso de 72 horas, os Regulamentos Militares não contemplam nenhuma folga em semelhante caso. Na prática, o meio civil concede descanso de 60 horas após os serviços de escala com a duração de 12 horas (enquanto as empresas privadas o fazem, por força da CLT, na base de 36 horas). Os militares não têm o FGTS, o PASEP é ridículo, não percebem horas extras e somente com a Constituição-Cidadã de 1988 passaram a receber o 13º salário e a gratificação de férias. A propósito, nas estatais e no Congresso Nacional os salários são em número de 15 ao ano (naquelas já foram 17) e a gratificação de férias tem o valor de um salário inteiro e não apenas um terço dele como é o usual. O instituto da Licença Especial, conhecida também como Licença-Prêmio, visa compensar

o militar pelas longas jornadas e pelo trabalho em dias não-úteis sem qualquer folga ou remuneração adicional. Muitas pessoas, não conhecendo o espírito desta compensação, escandalizam-se com a mesma por não considerarem dois outros aspectos a ela relacionados: 1º) os seis meses a cada decênio correspondem a 18 dias anuais, os quais, miseravelmente, ficam muito abaixo do trabalho extraordinário a que são obrigados os militares; 2º) muitas categorias civis, como os professores e os empregados das estatais (aí incluídos os bancos federais e estaduais) têm também direito à Licença-Prêmio sem o correspondente dever que o justifique pois, além de gozarem de jornadas fixas de apenas seis ou até mesmo quatro horas diárias, recebem remuneração adicional pelas horas extras quando solicitados a trabalhar além do previsto em seus generosos e confortáveis cargos. Finalizando estes esclarecimentos, um quarto fato: a arenga em torno da aposentadoria dos militares não considera, por desconhecimento de causa ou má fé dos intrigantes, a característica essencial para um bom combatente: vigor físico e mental. A eugenia é fundamental já que se tivermos anciãos a comandar tropas de quarentões conduzidas por sexagenários não fariam estas, por certo, bela figura diante de um inimigo que atribui ao "fitness" altíssimo peso

... "à pátria tudo se dá e nada se pede, nem mesmo compreensão"...

nos seus processos seletivos em todos os níveis. Ademais, militar não se aposenta, ele passa para a reserva (sendo passível de reconvocação em situações especiais) ou, quando um acidente ou uma doença o incapacitam, ele é reformado. Saibam pois os ignorantes

do que é renovação dos quadros, de que o erro não está na "aposentadoria" dos militares mas, sim, no absurdo desperdício de conhecimento e experiência, não os aproveitando para o serviço da nação em atividades onde têm muito a contribuir. Este desperdício, é oportuno lembrar, também ocorre, e muito, em outras instituições do governo que dispenderam fortunas na preparação de técnicos, cientistas etc.

Aceitar, pois, a isonomia é destruir todo este conjunto de valores que faz diferente a essência da atividade militar.

Entrando agora no tema central desta abordagem e, segundo Ruy Barbosa, entendendo-se a igualdade como sendo tratamento desigual para os desiguais na medida em que eles se desiguam é um absurdo pretender-se a isonomia. O quase desespero e a falta de expectativa na solução correta e justa para os seus salários levaram os militares a aderir ao modismo da isonomia o que, na verdade, não foi de todo ruim, em se tratando apenas de salário, pois foi graças a ela e pela pressão dos funcionários civis e de sindicalistas que os militares auferiram alguma melhoria. A inexistência de liderança própria e a ausência de uma visão abrangente do problema permitiram o envolvimento dos militares neste lamentável, indevido e perigoso anseio. Sobretudo perigoso pelo que ele tem de pernicioso ao espírito basililar da profissão militar, ou seja, aquele que a faz capaz de conceber e praticar sinceramente filosofias do tipo "à pátria tudo se dá e nada se pede, nem mesmo compreensão" ou, ainda, "quanto mais suares na paz, menos sangrarás na guerra". Aceitar, pois, a isonomia é destruir todo este conjunto de valores

que faz diferente a essência da atividade militar. É permitir a comparação com um outro segmento onde, ressalvados os bons funcionários e os processos legais de admissão, medram o absenteísmo e o nepotismo. É, em outras palavras, admitir como corretas as nefastas práticas do "funcionalismo-fantasma" e da entrada pela janela favorecidas pela politicagem e pelo apadrinhamento. Não se pleiteia ganhar mais do que se ganha pelo simples fato de estar ganhando menos do que supostos assemelhados, pois não há semelhança entre naturezas diferentes. Pleiteia-se, isto sim, ganhar o justo, o decentemente compatível com a formação e as responsabilidades, o dignamente correto para sustentar uma vida sem humilhações no seio da sociedade à qual pertence e serve. Pretende-se, mais do que a remuneração, o tratamento e o respeito compensador ao desgaste e à dedicação na busca incessante da especialização e da competência. Pretende-se também manter

As Forças Armadas de um país sério têm que ser o extrato de seu povo, isto é, compostas de representantes das diversas camadas sociais...

o atrativo pela carreira das armas pelo que encerra de nobre e meritório e não permitir a rejeição a ela pelo aviltamento de seus integrantes. As Forças Armadas de um país sério têm que ser o extrato de seu povo, isto é, compostas de representantes das diversas camadas sociais, pois a soberania, o bem-estar comum e a segurança não têm dono e devem ser defendidas por todos os cidadãos, de quem depende, sob todos os aspectos, a sobrevivência da nação. Esta questão tem que ser

muito claramente colocada diante da sociedade. A ela cabe a opção de ter uma estrutura de defesa eficiente e capaz de concretizar a vontade coletiva nacional ou, simplesmente, um arremedo de poder militar. A sociedade brasileira tem que escolher entre possuir a capacidade de dissuasão ou auto-iludir-se com uma farsa que a levará à submissão externa. Cabe aos militares profissionais o dever de bem informar aos responsáveis pela formação da opinião pública, pela formulação de políticas e pela tomada de decisões. Do contrário, estarão sendo omissos e também culpados, razão pela qual a sua assessoria sincera e competente tem que se fazer ouvida.

Concluindo, limitar os problemas das Forças Armadas ao salário é, além de insensatez, desconhecer com dolorosa intenção a realidade de um panorama muito mais amplo e complexo. Obviamente, o salário é parte do problema, ele é muito importante, mas não apenas o mais importante. Se assim não fosse, já de há muito a Marinha, o Exército e a Aeronáutica não seriam mais as instituições que têm sido ao longo da nossa História. Igualmente necessário é crer na missão e manter viva a vontade como resultado da motivação e do moral elevado, calcadas numa política nacional de valorização do homem, substituindo o egoísmo pela solidariedade e a omissão pela participação. Para os militares acrescentem-se ainda a competência, a responsabilidade e o espírito de corpo como um tripé a sustentar os pilares da disciplina e da hierarquia. Eis aí a questão: a fé nesta estrutura assemelha-se ao dilema shakespeariano na medida em que o exato entendimento do seu significado possa determinar a opção de uma sociedade esclarecida e consciente. Muito bem sabem os cientistas políticos e sociais, tão em voga hoje, que a história de um povo não se mede por circunstâncias efêmeras de um presente passageiro, onde a emoção do antagonismo não pode sobrepor-se ao

equilíbrio da controvérsia. Assim como na definição de Clausewitz a guerra é a continuação da Política por outros meios, os períodos que a sucedem trazem a marca deste fenômeno. A guerra, como um cataclismo social, projeta os seus reflexos e influências muito além do espaço e do tempo de sua ocorrência, como bem o atestam os cenários do mundo, de ontem e de hoje, em

...limitar os problemas das Forças Armadas ao salário é, além de insensatez, desconhecer com dolorosa intenção a realidade de um panorama muito mais amplo e complexo.

continua mutação não só na geografia mas também na economia e na política das nações. Da mesma forma, os tempos pré-conflito têm que ser vividos na preparação intensa para impedir que o mesmo ocorra e, se isto for impossível, para nele lutar e vencer. Para tanto, é preciso entender que as Forças Armadas não são somente instituições tradicionais existentes na paz. Na guerra é a nação em armas a verdadeira expressão das suas Forças Armadas, numa ampliação do seu sentido para o macro-significado da mobilização de todos os seus recursos os quais, segundo a equação de Ray Cline, são potencializados pela Vontade Nacional. Cabe às lideranças dos diversos segmentos que compõem a nacionalidade, a responsabilidade de dotá-la com os meios necessários, suficientes e capazes de garantir a sua integridade.

**O autor é Cel. Av. R/R.*

A

instrução básica em Planador na AFA

Proficiência — Segurança — Economia

Walter Roberto Pereira Schiefler*

A instrução básica do cadete, tanto acadêmica quanto aérea, é fator primordial para sua formação, porquanto esse embasamento o acompanhará por toda a sua carreira na Força Aérea.

A importância de uma Força Aérea mais operativa e com custos operacionais mais baixos, aliado ao melhor aproveitamento do homem, não pode ser relegado a segundo plano, em qualquer proposta de mudança.

A instrução aérea básica do 1º ano do CFOAv pode ser otimizada com a implantação do planador como aeronave básica de treinamento.



Planador "Jantar" (alto desempenho) de origem alemã, todo em fibra de carbono e material composto.

A Instrução Aérea na AFA

Os cadetes do Curso de Formação de Oficiais Aviadores — CFOAv — recebem, atualmente, instrução aérea durante os quatro anos de curso.

Voam a aeronave T-25 - Universal nos três primeiros anos e no quarto ano, o T-27 - Tucano.

O cadete, ao terminar seu curso, voou, em média, 221 horas, sendo 139:25 em T-25 e 81:45 em T-27.

O T-25 é responsável pelo desligamento de aproximadamente 70% dos cadetes, somando-se os três anos de instrução básica.

Após completar o Estágio de Instrução Básica Militar — EIBM —, com duração de quarenta dias, o 1º ano do CFOAv inicia a instrução de vôo, quando é ministrada ao aluno toda a fase de pré-solo em T-25, sem, no entanto, este ter a possibilidade de voar solo.

Esse procedimento traz como principal vantagem, o contato inicial do cadete com o avião, permitindo-lhe, logo no início do curso, sentir sua potencialidade para o tipo de vôo e para a carreira que pretende seguir.

Possibilita também, à Força Aérea, reduzir os custos durante o período de formação, uma vez que a AFA realiza nessa fase uma pré-seleção.

Durante o 2º ano, o cadete faz tão-somente seis vôos de manutenção, aguardando, então, o início do próximo ano, quando realiza o curso completo no T-25, tomando, a partir de então, contato com a instrução básica de vôo em toda sua plenitude.

O T-25 opera na FAB há 27 anos, apresentando mostras de fadiga no motor e no instrumental, determinando baixa performance.

Em decorrência do baixo rendimento do avião, após cada manobra efetuada, em especial as acrobáticas, perde-se tempo na instrução, recuperando-se altura para iniciar nova manobra.

Isto implica na diminuição do aproveitamento da instrução, acarretando um acréscimo ponderável no tempo de vôo, que se traduz em gastos extras, contribuindo para um aumento acentuado no consumo de suprimento, que normalmente não é suficiente.

O CVW-AFA

A AFA possui, desde 1976, um Clube de Vôo-à-Vela, destinado aos cadetes, com *freqüência facultativa*, operando só nos finais de semana, com um número médio de 80 saídas por dia.

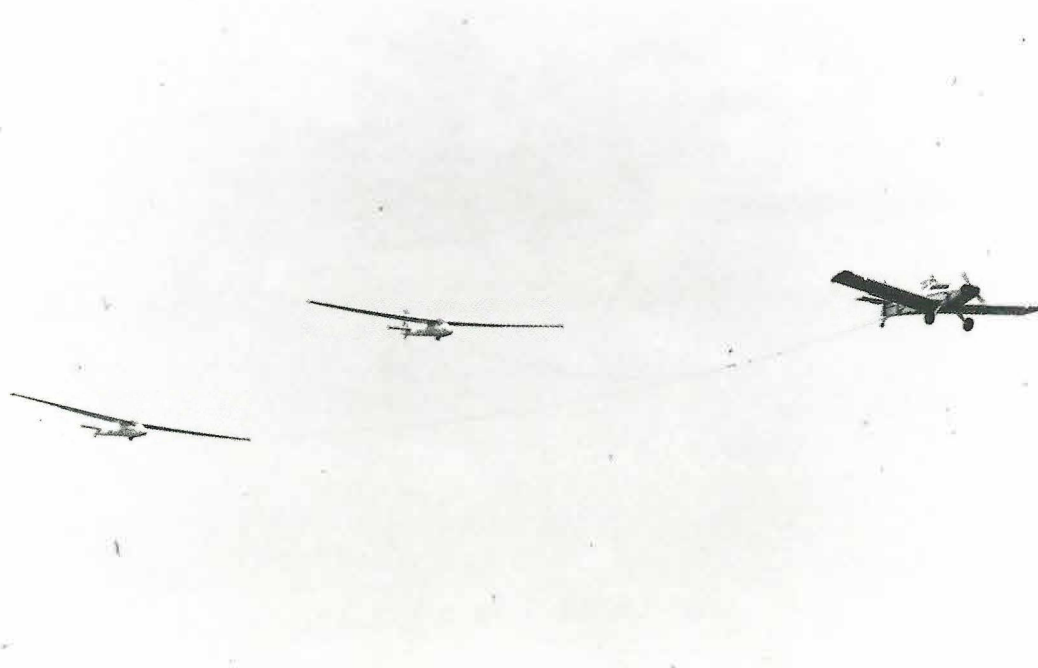
A instrução de vôo é ministrada por cadetes e os cheques realizados por oficiais instrutores ligados à supervisão do clube.

O aluno voa cerca de 20 missões de pré-solo, com duração média de quinze minutos, solando então o planador Blanik.

Com mais vinte missões nos planadores Blanik e Quero-Quero, inclusive fazendo vôos de navegação por contato, passa a ter acesso aos planadores de alta performance.

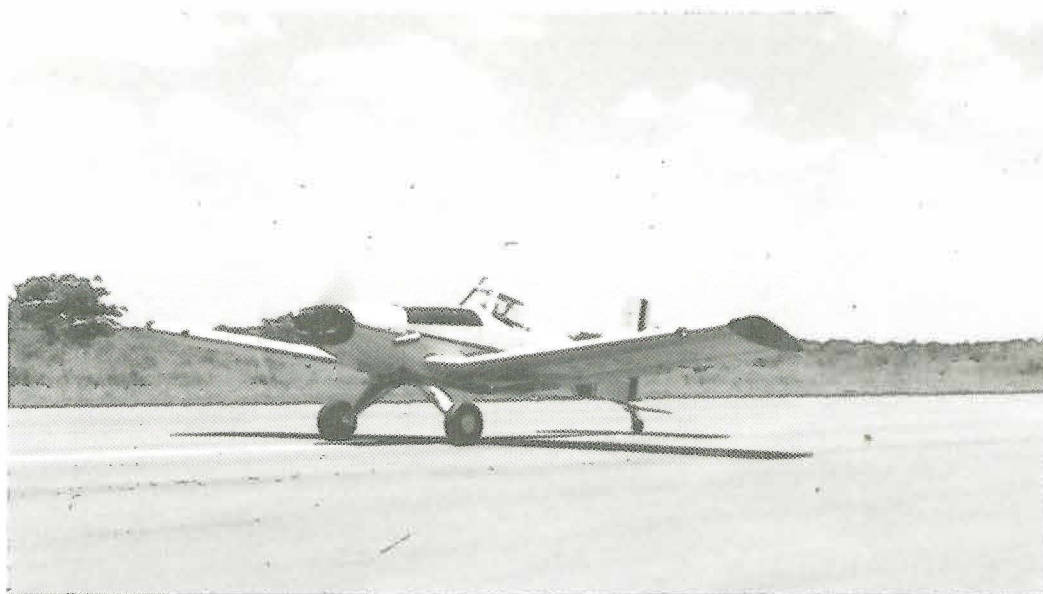
O clube sempre despertou nos cadetes muito interesse, haja vista o número de voalistas representar, em média, 30% do efetivo do Corpo de Cadetes.

O CVW possui hoje uma doutrina exemplar, calcada em uma rígida disciplina, um eficiente programa de pre-



Aeronave IPANEMA realizando um reboque duplo. Estão sendo rebocados dois planadores do tipo "Quero-Quero", de fabricação nacional e empregados em competições na categoria Olímpica.

Rebocador IPANEMA, de excelente performance neste tipo de missão. A retirada dos tanques de ineficácia e a colocação do gancho reboque, dão à aeronave, com seus 300 hp, reserva de potência e operacionalidade em campos curtos e despreparados.



venção de acidentes e um curso bem ministrado.

O fator mais importante da existência do CVV-AFA é o aproveitamento dos seus membros nos cursos de vôo na Academia.

Tomando-se como amostragem as turmas do CFOAv formadas em 1992 e 1993, na turma de 93 não houve nenhum desligamento em vôo dos cadetes que freqüentavam regularmente o clube e, na de 92, houve dois desligamentos, com cadetes que já apresentavam problemas no vôo-à-vela.

Resta salientar que a grande maioria deles pertence ao primeiro terço da turma, em classificação de vôo.

O Planador na Instrução Aérea

A idéia de utilizar planadores na instrução aérea não é nova nem revolucionária, tanto na aviação civil, quanto na militar.

Pelo menos duas companhias aéreas européias usam o planador para dar instrução básica aos seus pilotos, e os reciclam anualmente no voo.

A Alemanha, após a Primeira Grande Guerra, impedida pelo Tratado de Versalhes de possuir Forças Armadas, formou e treinou seus pilotos em planadores.

A Real Força Aérea recruta seus futuros oficiais nas Universidades, e

nestas, nos finais de semana, ministram o curso básico de vôo, em aeroclubes mantidos pelo governo, muitos destes funcionando como planadores.

A partir de 1985, o vôo de planador tornou-se obrigatório na USAF, através do programa "Soar for All", além dos que muitas outras Forças Aéreas têm em suas Academias, clubes de planadores, como o da AFA.

A implantação do curso básico em planador para os 1º e 2º anos do CFOAv baseia-se nos aspectos descritos abaixo:

1- O melhor aproveitamento do cadete na instrução, pois com um painel de instrumentos "mais limpo", sobra-lhe tempo para dedicar-se mais ao vôo;

2- A ausência do motor, diminuindo o "stress" causado pelo ruído, pelas freqüentes mudanças na potência e por cheques cruzados;

3- O tempo de vôo menor, diminuindo o cansaço comum aos iniciantes;

4- O treinamento de pousos de precisão desde o primeiro vôo, melhorando assim a visualização espacial do aluno;

5- O treinamento de acrobacias, fáceis de serem executadas em planador devido à ausência do efeito de

torque produzido pelo motor. Saliente-se que, no curso atual, o cadete só conhecerá a fase de acrobacia no 3º ano;

6- A possibilidade de se efetuar navegação por contato, utilizando, desde cedo, os conhecimentos da meteorologia;

7- As baixas velocidades de aproximação, decolagens e pousos, facilitando a percepção e o aprendizado do aluno;

8- O capricho na coordenação de comandos, necessário ao vôo em qualquer avião, mas essencial no planador; e

9- O baixo custo operacional e de manutenção dos planadores e rebocadores.

Como currículo mínimo, poderá ser estipulado, "à priori", as seguintes missões por fase:

1- Pré-Solo

- a) Dez missões com duração média de quinze minutos;
- b) Uma missão de cheque; e
- c) Três vôos solo.

2- Acrobacia

- a) Dez vôos com duração média de vinte minutos; e
- b) Dois cheques, um após a quinta missão e outro no final da fase.

Planador "LIBELLE", de fabricação francesa, um dos tipos utilizados pelo CVV em competições de "Classe Livre".



3- Navegação

a) Duas missões para aprender o voo sustentado, utilizando-se do conhecimento da orografia e meteorologia; e

b) Duas missões de navegação por contato, com liberação do planador a 1.800 pés de altura.

Poderão ser aplicados para o 2º ano, mais cinco voos de acrobacia, para manutenção e sedimentação de conhecimentos.

O CVV continuará a operar nos finais de semana, mantendo os mesmos critérios que utiliza hoje.

Para a implementação do esquadrão, já existe o local físico, doutrina formada, manutenção funcionando e oficiais instrutores com larga experiência em voovelismo, restando apenas ampliar a manutenção e a compra de planadores e rebocadores.

Cinco aviões Ipanema, ou seja, três

a serem adquiridos pois a AFA já possui dois, a aquisição de dez planadores biplace de fibra-de-vidro e talvez cinco monoplaces, será o bastante e necessário para colocar em pleno funcionamento o novo esquadrão.

O custo de quinze planadores ficará na casa dos R\$ 650.000,00 e o dos três Ipanema, R\$ 165.000,00 cada um, ou, ainda, poderão ser adquiridos no mercado de aeronaves usadas, onde existem deles em profusão.

Quase todas as mudanças, principalmente em aviação, redundam em custos; essa mudança também tem o seu, como mostrado acima. No entanto, esses custos são irrisórios, se comparados com o benefício que trará com o passar do tempo:

- O baixo custo operacional e a vida quase ilimitada do planador fabricado com materiais compostos;

- O número reduzido de homens no apoio e a pouca necessidade de suprimento;

- O baixo consumo de combustível gasto pela aeronave rebocada; e

- O aumento significativo na vida útil do T-25.

Quem mais tirará proveito dessa mudança será, sem dúvida, o mais importante elo da cadeia: o cadete, futuro oficial aviador.

Com o advento do planador na instrução básica do cadete, ter-se-á, além do melhor aproveitamento do homem pela FAB — o que representa diminuição de custos —, uma instrução de melhor qualidade, com a experiência do aluno no espaço tridimensional, através da acrobacia aérea de fácil execução e logo no início de sua carreira como aviador.

**O autor é Cel.-Av.*





Submarinos em Ação

O último grande esforço alemão

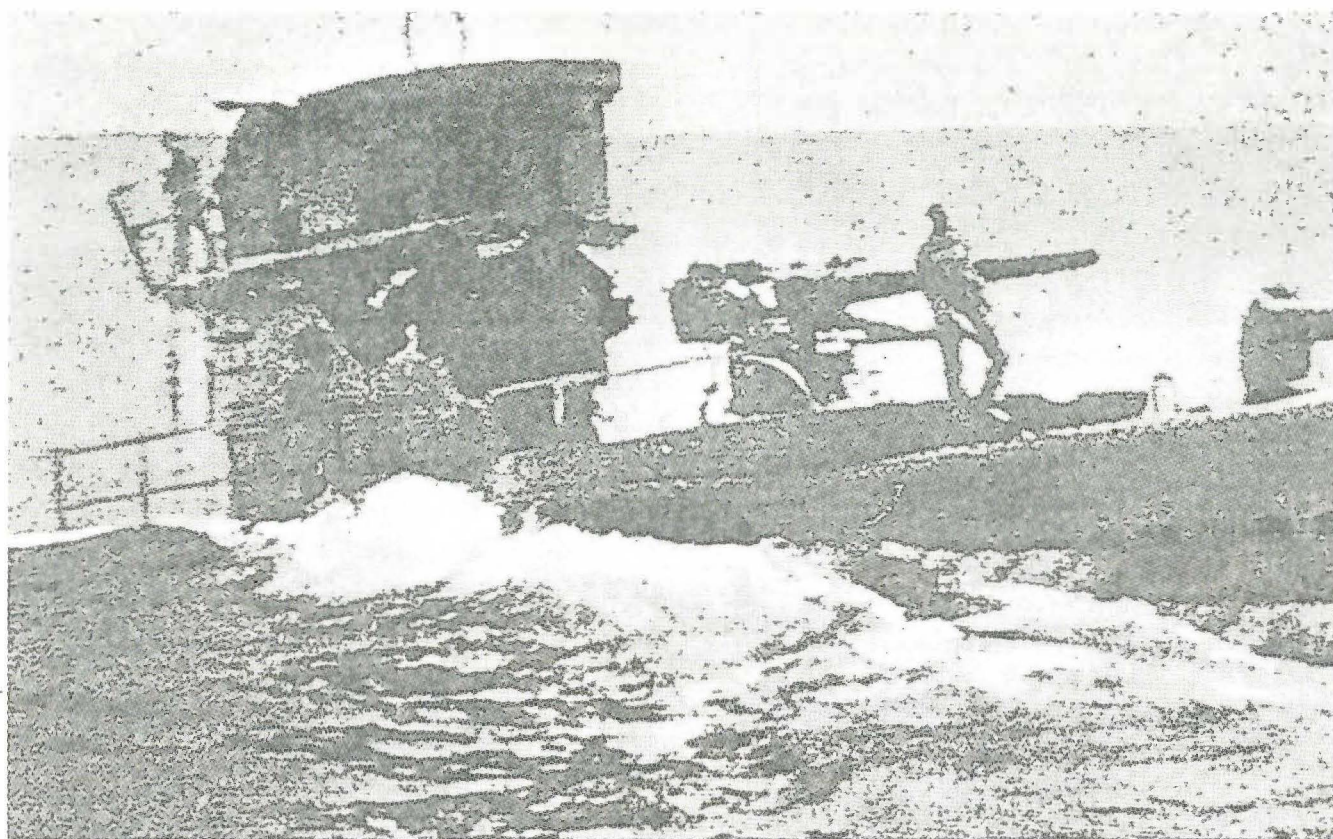
Ivo Gastaldoni*

O mês de julho de 1943 caracterizou-se pela intensa incursão de submarinos alemães em águas brasileiras e pela impressionante resposta da aviação de patrulha. Desde meados de junho, pairava no ar uma sensação estranha como se uma alcatéia de lobos furiosos estivesse nos rondando; o rosar das feras, nesse caso, era representado pelas radiotransmissões captadas pela escuta radiogoniométrica. De repente, dois desses lobos

mostram suas garras ao largo do Rio de Janeiro: eram os submarinos alemães U-513 e U-199 que, depois de provocarem morte e destruição, foram, por sua vez, destruídos pela aviação de patrulha (ver artigo "Prenúncio de tempestade" publicado no número 203 da Revista Aeronáutica).

Mais para o final de junho, a despeito da rigorosa escuta, não se conseguia mais localizar os ariscos barcos inimigos que se sabia continuarem em

nossa área; parecia que o mar os havia engolido. Na verdade, estava acontecendo que, por ordem do comando alemão, os submarinos deviam delimitar suas radiotransmissões ao mínimo possível e, mesmo assim, as mensagens deveriam ser encurtadas ao máximo, isto é, depois de redigidas elas deveriam passar pelo Código de Mensagens Curtas. Este procedimento permitia que certas mensagens padronizadas, constituídas por poucas



palavras, pudessem ser transmitidas em poucos segundos. A curta duração da transmissão não dava tempo suficiente aos operadores da escuta para girar normalmente a enorme antena de quadro e determinar a direção de onde a mensagem estava sendo transmitida.

No dia 28 de junho, uma transmissão mais demorada permitiu localizar o U-172 na posição 04.30S - 27.30W. Em sua mensagem o Comandante Carl Emmermann dizia ter afundado o mercante britânico *Cornish City*, mas foi engano dele porque o navio afundado tinha sido o *Vernon City*, de 4952 toneladas brutas. Nos dias 30 de junho e 3 de julho, respectivamente, o U-513 do Comandante Guggemberger afundou o mercante brasileiro *Tutoia* e o cargueiro americano *Elihu B. Washburne*, ambos no litoral de São Paulo (ver artigo "Prenúncio de tempestade" no nº 203 da Revista Aeronáutica).

Nesse ínterim, ou seja, no dia 27 de

junho, o navio brasileiro *Pelotaslôide* partiu de Port of Spain — Trinidad — sob o comando do Capitão-de-Longo Curso Jony Pereira Máximo, trazendo 3000 toneladas de carvão mineral e 400 toneladas de carga, aí incluindo material de guerra. Sendo um navio de pouca velocidade, escassos 6 ou 7 nós, tinha estado retido naquele porto, primeiro porque não poderia ser incorporado a comboios de maior velocidade e, segundo, porque não se aconselhava navegar escoteiro num mar infestado por submarinos. Aconteceu, no entanto, que três caças submarinos brasileiros recém-adquiridos nos Estados Unidos aportaram em Trinidad e dois deles saíram de lá escoltando o *Pelotaslôide* numa lenta e perigosa travessia.

No dia 4 de julho, aproximando-se da foz do Amazonas, o mercante para ao largo do farol de Salinas a fim de receber o práctico que o conduziria pelos canais de acesso a Belém e, mal

retomava o caminho, recebeu o impacto de dois torpedos que o levaram para o fundo, tirando as vidas de 5 tripulantes. O submarino atacante tinha sido o U-590, comandado pelo Primeiro-Tenente Werner Krüer, numa surpreendente operação em águas pouco profundas.

O episódio levou o esquadrão americano baseado em Belém, o VP-94, a intensificar suas operações, incluindo ao plano de vigilância que já vinha sendo executado, um novo e específico plano de busca e ataque: havia pelo menos um Catalina PBY-5 no ar, durante as 24 horas do dia.

Na manhã do dia 9, um Catalina pilotado pelos Capitães-Tenentes Banta e Armenski, voando numa área situada 250 milhas a NNE de Belém, avistou um submarino e realizou um ataque conduzido dentro dos padrões táticos, mas aparentemente não surtiu efeito e o barco inimigo submergiu. A base foi avisada e outro Catalina decolou às 11

horas, levando a bordo os Capitães-Tenentes Hare, Phelps e Argento, este na função de navegador e praticamente dobrando serviço, pois voara nove horas na varredura anterior e tinha dormido apenas quatro horas.

O céu estava limpo com cerca de dois oitavos de cúmulos entre 1500 e 3800 pés de altitude. O avião voava no topo a 4500 pés e os tripulantes vasculhavam o mar por entre o buraco das poucas nuvens. O Catalina do Comandante Hare já estava em vôo há uma hora e meia quando começa a receber MO* do avião do Comandante Banta e, em consequência, reajusta seu rumo em direção ao avião dele (Nota: MO são transmissões feitas em baixa frequência, geralmente entre 400 e 500 kcs, que permitem ao avião que as recebe em seu rádio-compasso, saber com exatidão a direção onde se encontra o avião que as transmite. Ou seja, o avião que transmite funciona como se fosse um rádio-farol). Nesse momento, Hare também recebe da base uma informação de que o terceiro Catalina havia decolado ao meio-dia com destino à mesma área.

A busca prosseguia atenta quando o observador da proa assinalou um submarino 5 milhas à sua frente. A situação sugeria ocultar-se nas nuvens e assim foi feito enquanto se procurava o melhor ângulo para o ataque iniciado 5 minutos depois. O avião irrompeu das nuvens e ao fazer pequena curva de correção, foi atingido por uma rajada de 20 mm que lhe abriu um rombo na asa esquerda, apenas a poucos centímetros de onde estavam alojadas as cargas de profundidade. A artilharia anti-aérea do submarino era intensa e precisa, enquanto as metralhadoras do avião nem puderam atirar porque, dez segundos depois da primeira rajada, uma segunda espatifou o painel do avião. Hare, gravemente ferido na cabeça e na garganta, caiu sobre sua cadeira; alguns estilhaços feriram o abdômen de Phelps, mas este, ignorando a dor e rilhando os dentes de raiva, prosseguiu na corrida de bom-

bardeio e fez o lançamento das suas cargas de profundidade, as quais continuaram presas no avião porque o cabo de comando havia sido cortado pelos tiros inimigos.

O incêndio que se instalara na cabine do radiotelegrafista, enchia o avião com uma fumaça sufocante e Phelps estava tendo dificuldades para sair do piquê e ganhar altura. Foi necessário abrir uma janela lateral para que a fumaça saísse e ele pudesse ter uma visão do mar e, assim, manobrar o avião. O barco inimigo movia-se em círculos, seja porque estivesse avariado ou porque empregasse uma finta tática; não obstante, continuava atirando.

O Capitão Argento e mais dois tripulantes retiraram o Capitão Hare de seu assento e o transportam para um beliche onde os companheiros procuram colocá-lo numa posição mais confortável e tratam de suas feridas aplicando sulfa em pó. O estado de Hare era desesperador.

Considerando a situação, Argento deu a Phelps o rumo da base e sentou-se a seu lado para ajudá-lo, pois a essa hora, passado o fragor da batalha, os ferimentos no abdômen doíam muito a cada movimento que fazia para pilotar um avião seriamente danificado. O vôo de regresso foi difícil e angustiante.

Os danos na asa e na cabine do avião prejudicavam o desempenho aerodinâmico e, mesmo empregando quase toda a potência disponível, a velocidade não chegava a 100 nós. Todos os instrumentos do lado esquerdo estavam inoperantes; menos mal que o tempo se apresentava bom, permitindo que o vôo fosse feito em condições visuais. No entanto, a cada momento a situação se agravava. Agora era o motor esquerdo que apresentava sinais de estar perdendo a potência, eis que seguidamente perdia a sincronização com o motor direito e o ajuste tinha de ser feito pelo ouvido, pois o sincronizador não funcionava como também não funcionava o contagiros,

nem o termômetro da cabeça do cilindro, nem o manômetro de óleo e nem nada. Por ordem do comandante, os tripulantes começaram a separar tudo o que deveria ser alijado do avião caso a altitude não pudesse mais ser mantida: metralhadoras, cunhetes de munição, caixas de ferramentas, receptores e transmissores de rádio, assentos, enfim, tudo que pudesse ser arrancado do avião deveria ser jogado fora com exceção, é claro, dos botes salva-vidas.

Arrastando-se pelo ar, desprendendo fumaça, gastando duas horas e meia para cobrir uma distância de 250 milhas, com uma tripulação tensa e banhada em suor, o valente Catalina do Esquadrão VP-94 faz um pouso satisfatório na pista de Belém. O Capitão-Tenente Frank Hare estava morto.

Enquanto o Catalina ferido se afastava da área de combate, um outro Catalina se aproximava para continuar a luta: era o avião que decolara de Belém ao meio-dia e tinha sua tripulação composta pelos Capitães-Tenentes Auslander, Elliot e McMackin. Curioso é apontar que todos os seis tripulantes desse terceiro avião já tinham sido condecorados com a "Air Medal" por duas vezes. Chegando ao local que já tinha sido palco para os dois combates anteriores nesse mesmo dia 9 de julho, o Capitão Auslander avistou cerca de 10 milhas à sua frente, uma esteira de espuma branca que poderia estar sendo provocada por um submarino. Alertada a tripulação, o Catalina partiu com velocidade máxima em direção à esteira e, só então, teve a certeza que se tratava de um submarino em fase inicial de uma imersão que levou três minutos para completar-se. Apesar da lentidão do mergulho, o avião não chegou em tempo hábil para lançar suas cargas de profundidade, mas lançou uma bóia no redemoinho da ponta da esteira para marcar o local da imersão (Nota: aqui abro um parêntese para dizer que a lentidão do mergulho sugere que a imersão tenha sido feita apenas com a admissão de água

nos tanques de lastro e sem o auxílio hidrodinâmico das aletas laterais que, com o deslocamento das águas sobre elas, forçam a proa do submersível para baixo ou para cima, conforme estejam posicionados os comandos do profundor. Daí porque, embora na ocasião fosse norma manter-se submerso no período diurno, esse submarino era sempre encontrado na superfície, pois seus tripulantes estariam tentando reparar prováveis avarias).

Depois do lançamento da bóia marcadora, o Capitão Auslander passou a executar um padrão triangular de vigilância, mantendo os vértices do triângulo afastados 25 milhas da marca. O dia continuava muito claro e com os mesmos dois oitavos de cúmulos, só que, agora, a base das nuvens estava a 1200 pés e o topo a 3500.

O avião voava por entre as nuvens e depois de se ter mantido afastado por uma hora e dez minutos, passou a

encurtar os lados do triângulo para aproximar-se do centro. Foi quando o observador de proa, de nome Smith, avistou o submarino imóvel. Auslander ordenou postos de combate e sugeriu a ida de McMackin para a cauda do avião a fim de fotografar o resultado do ataque que iria ser desfechado. Com todos os interruptores devidamente acionados e com as espoletas hidrostáticas das cargas de profundidade ativadas, Auslander e Elliot procuraram por entre as nuvens um posicionamento adequado e partem para o ataque irrompendo das nuvens a 1200 pés e a cerca de meia milha à ré do submersível. Até então, o avião não tinha sido avistado e isso lhe facilitou uma corrida de bombardeio com velocidade de 200 nós e um lançamento quase perfeito. O avião passou rugindo a apenas 10 metros por cima do inimigo.

Quando a enorme nuvem de água

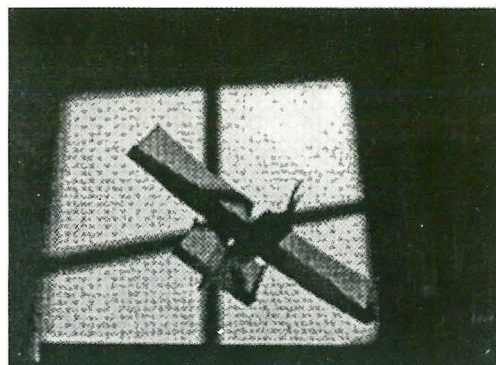
pulverizada assentou, ficou nas águas um círculo de espuma branca, no meio da qual flutuavam alguns destroços e cinco sobreviventes bracejando desesperadamente: do submarino nem sinal. Foram lançadas duas balsas e alguns coletes salva-vidas infláveis. Dos cinco sobreviventes, apenas dois continuavam sendo avistados e esses conseguiram agarrar-se numa das balsas. Quando a equipe de resgate chegou não encontrou mais ninguém.

Esse último combate teve lugar na posição 03.22N-48.38W e o submarino destruído foi o U-590, que levou para o fundo seu comandante, o Primeiro-Tenente Werner Krüer, e mais 44 tripulantes.

Nota: Este artigo, cujo título poderia ser "A blitz submarina de julho 43" vai continuar...

**O autor é Maj.-Brig. Ref.*





a v i a ç ã o

O Super Ximango

O *SUPER XIMANGO AMT-200*, motoplanador fabricado em Porto Alegre, RS/Brasil, pelo Grupo *AEROMOT*, vem acumulando conquistas importantes no meio aeronáutico internacional.

A aeronave, com motor *Rotax 912A*, é um desenvolvimento do *AMT-100* que opera com o motor *Limbach L200E01*. Além de decolar mais curto, subir e voar mais rápido em cruzeiro, o *Super Ximango* teve seu peso máximo de decolagem aumentado em 100lb.

Atualmente a família *Ximango* voa no Brasil, França, Inglaterra, Portugal, Estados Unidos, Argentina e Colômbia.



O 777

O *Boeing 777* da *Cathay Pacific*, o primeiro a utilizar as turbinas *Rolls-Royce Trent 800*, agora passará por mais uma série rigorosa de testes, antes de sua entrega, prevista para março de 1996.

O 777 é o maior jato comercial atualmente em operação.

A Arma Aérea Alemã

Luftwaffe

Gerseh N. Barbosa*

A "Parte V" do Tratado de Versalhes, imposto pelos aliados aos alemães para pôr fim à Primeira Guerra Mundial (1914-18), estabelecia que "a fim de tornar possível o início da limitação geral de todas as nações" fica a Alemanha obrigada a cumprir as Cláusulas Militares, Navais e Aéreas do referido Tratado.

As Cláusulas Aéreas (art. 192-202) não poderiam ter sido mais drásticas e severas, demonstrando, com isso, os líderes aliados, a perfeita convicção do valor que o "Poder Aéreo" viria a ter nas futuras guerras.

Elas determinavam:

- proibição total de qualquer atividade aérea militar;
- destruição de todo o material aéreo militar; e
- proibição de construção de qualquer tipo de aeronave.



Apesar das restrições impostas pelo "Tratado de Versalhes", aeronaves HE-45 e HE-46, através de um acordo secreto, realizavam treinamento na base soviética de Lipetz.

Na parte XI, Cláusulas de Navegação Aérea, ficou estabelecido que as aeronaves aliadas teriam total liberdade de sobrevôo na Alemanha, bem como facilidades até 1º de janeiro de 1923, a menos que a Alemanha viesse a ser admitida na Liga das Nações, antes desta data.

A proibição de construção das aeronaves civis foi suspensa em 1922, mantidas, no entanto, limitações quanto ao teto, peso, velocidade e potência dos motores. A idéia era, sem dúvida, manter a Alemanha sem condições sequer de acompanhar o grande e rápido desenvolvimento tecnológico que a "aeronáutica", de um modo geral, viria a sofrer após o término da Primeira Guerra Mundial.

O regulamento da organização do Reichswehr (FFAA) de 23 de março de 1921 foi estabelecido de acordo com o Tratado de Versalhes mas, na realidade, nunca foi respeitado em seu todo.

O general Hans Von Seeckt, Comandante do Reichswehr, planejou para o Exército uma dotação de 35 Divisões e afirmava que estava organizado "não um Exército de mercenários, porém um Exército de líderes... a estrutura de aço do Reich".

Já em 1924, conseguiram os alemães estabelecer o primeiro passo para a reorganização dos seus meios aéreos, com fins militares. O general Seeckt indicou, para a chefia do Departamento de Aviação do Ministério dos Transportes, o capitão Ernest



Brandenburg, com a finalidade de assegurar que o desenvolvimento da Aviação Civil fosse controlado e orientado, tendo em vista os interesses militares.

Aos poucos, as restrições estabelecidas pelo Tratado de Versalhes foram, também, sendo reduzidas e, assim é que, já em 1926, o Exército teve permissão para treinar um máximo de 10 (dez) pilotos, por ano, com o objetivo declarado de colher dados meteorológicos e propiciar o apoio à Polícia Civil, em caso de necessidade.

Neste mesmo ano, foram também suspensas as restrições à construção aeronáutica; é de se notar que já existiam quase todas as fábricas que vieram, mais tarde, a fornecer à Luftwaffe, suas aeronaves: em Friedrichshafen estava a Dornier, em Bremen a Focke Wulf, a Junkers em Dessau e, em Warnemund, a Heinkel.

Na mesma época, um jovem engenheiro de Augsburg, chamado Willi Messerschmitt, começava a se tornar famoso pelos seus projetos de aviões desportivos para a Companhia de Aviões da Baviera.

Tendo como justificativa a precária situação financeira que algumas Companhias de Transporte Aéreo apresentavam, foi criada a Lufthansa (Companhia Aérea Estatal), com a fusão das mesmas. O passo seguinte foi a formação de um pequeno núcleo de tripulações militares que, como pilotos da Lufthansa, adquiriram um excelente padrão de treinamento aéreo em navegação, em voo noturno e sob quaisquer condições meteorológicas que as linhas aéreas desta Companhia, que já voava por toda a Europa Ocidental, poderiam lhes proporcionar.

O último passo desta primeira fase de reorganização das atividades aéreas militares na Alemanha foi, então, dado. Submetidas às rigorosas Cláusulas do Tratado de Paz, ficou claro aos alemães que o treinamento aeronáutico não poderia ser realizado na Alemanha.

A fim de contornar esta dificuldade, foi assinado em 1926 um Tratado secreto com o governo soviético, o qual permitia que tripulações alemãs de



ADOLF GALLAND, oriundo da Lufthansa, foi um dos maiores ases da aviação na II Grande Guerra.

bombardeio, caça e reconhecimento utilizassem o aeródromo militar em Lipetz, situado a 320 km ao sul de Moscou, para o adestramento tático daquelas equipagens de combate. Foi, também, em Lipetz que os protótipos das aeronaves de bombardeio Dornier, do Arado-68 de caça e as de reconhecimento Heinkel-45 e 46 realizaram seus testes de voo, bem como os ensaios concernentes à dotação e utilização dos armamentos aéreos.

Considerando os escassos recursos financeiros que, na década de 20, a Alemanha dispunha para investir em uma Força Aérea, bem como, as servidões impostas pelo Tratado de Versalhes, foram consideradas como bem sucedidas as ações, até então, executadas na perseguição daquele objetivo, nesta sua primeira fase.

As bases para a reorganização da Força Aérea estavam, pois, estabelecidas!

Tal situação permaneceu mais ou menos inalterada até 1933; o que veio permitir uma longa e sadia discussão sobre os rumos doutrinários que deveriam orientar a futura organização aérea militar alemã.

Transcorria a década de 20 e as idéias do general Giulio Douhet tiveram uma influência marcante nos futuros líderes da Luftwaffe, Göring, Milch,

Wever, Udet, Kesselring e Jeschonnek se declaravam ardorosos seguidores da Teoria de Douhet.

Mas, somente a partir de 1933, com a subida de Hitler ao poder é que o ritmo do desenvolvimento da aviação militar ganhou força; em 23 de abril desse ano foi criado o Ministério do Transporte Aéreo. Iniciava-se, assim, a segunda fase da criação da Força Aérea.

Herman Göring foi, então, nomeado o novo Reichskommissar do Ar.

Göring era um dos mais festejados ases da Primeira Guerra Mundial; suas fotos podiam ser compradas, como as de Richthofen, Udet e outros em qualquer loja das cidades alemãs. Tinha a seu crédito 20 vitórias! Em maio de 1918, recebeu a mais cobiçada das condecorações prussianas, a que Frederico, o Grande, dera o título francês de "Pour le Mérite". Com a morte de Richthofen em ação em abril de 1918 e a do seu substituto, o capitão Reinhardt, em maio do mesmo ano, Göring assume o comando do mais famoso esquadrão de voo alemão, o "Geschwader Richthofen".

No dia 8 de março de 1934, Göring discursando no encerramento da Competição Aerodesportiva, que se realizava na Alemanha anualmente, afirmou claramente que os alemães ne-

cessitavam possuir uma Arma Aérea para sua própria defesa.

A posição que Göring ocupava no Partido Nacional-Socialista deixava-lhe muito pouco tempo para dedicar-se aos problemas da reorganização da Aeronáutica; era, no entanto, reconhecido que seu maior e mais duradouro interesse dirigia-se à Força Aérea. O novo Reich, entretanto, do ponto de vista internacional ainda estava sujeito ao Tratado de Versalhes.

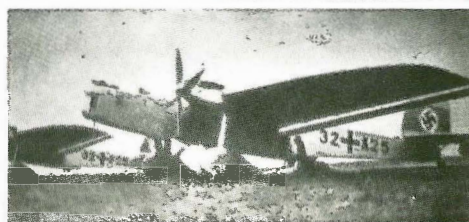
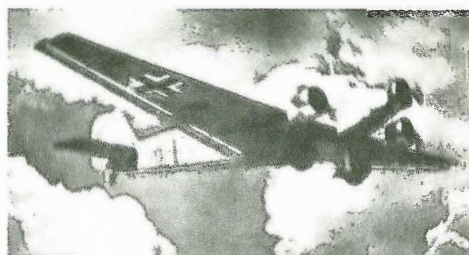
Logo após a sua nomeação para Ministro do Transporte Aéreo, iniciou-se na Alemanha uma intensa propaganda para a criação de uma força aérea. Até histórias de misteriosos aviões que sobrevoavam à vontade o espaço aéreo alemão, foram inventadas. Parece que a própria Inglaterra acreditou nessas histórias o suficiente para autorizar que Sir John Siddeley visitasse a Alemanha, no verão de 1933, para discutir a venda de aviões militares ingleses para o uso da Polícia alemã.

Göring convocou velhos amigos para a organização da nova Força; assim, foram chamados o coronel Carl Bodenschatz e Erhardt Milch, ambos da Lufthansa; Adolf Galland, também treinado na Companhia Estatal e que se tornaria um dos maiores ases da aviação na Segunda Guerra Mundial; Walter Wever, o primeiro chefe do Estado-Maior da futura Luftwaffe; Kesslering, Hans Jeschonnek e outros.

Ainda que um pequeno grupo de oficiais com alguma experiência em operações aéreas da Primeira Guerra Mundial tivesse sido convocado, bem como recrutado e treinado até 10 jovens novos pilotos por ano, isto não atingia as necessidades para organizar, pelo menos, as unidades básicas e os comandos superiores necessários à nova Força Aérea. A seleção e o treinamento de oficiais para um Estado-Maior técnico-tático não eram continuados. Esta espécie de Estado-Maior, ademais, não era o que a grande maioria dos oficiais do Exército alemão tinha em mente; ainda mais com a visão da Primeira Guerra Mundial, aqueles oficiais viam a Força Aérea, tão-somente, como uma arma auxiliar do Exército.

Aeronaves solicitadas à indústria aeronáutica alemã, para a organização da "LUFTWAFFE".

De cima para baixo: - "JUNKER" JU-52, "DORNIER" DO-23 (bombardeiros) e o "HEINKER" HE-51 (caça).



Após 1933, os significativos orçamentos oficiais anuais alocados aos três ramos das FFAA (a Marinha, o Exército e a Força Aérea — independente após 1935) deram início a uma feroz rivalidade entre eles.

É creditado a Göring, por força de sua excepcional posição política junto ao Führer, ter a Luftwaffe alcançado um lugar proeminente no seio das FFAA alemãs. Como uma Força Singular independente e com os recursos que o orçamento anual privilegiado lhe proporcionava, a Luftwaffe desfrutava de condições mais favoráveis que outras Forças Aéreas da Europa.

Além dos aspectos de política interna, naturalmente envolvidas quando da criação de uma Força Aérea independente, somavam-se as graves

preocupações que o risco calculado — a criação de uma nova Força — impunha à política externa do Reich.

Conseqüentemente, a exigência básica, fundamental na organização da Força era a velocidade, isto é, a rapidez nas ações a fim de, no prazo mais curto possível, atingir o ponto crítico na expansão da Luftwaffe, com vistas a conquistar a superioridade aérea em uma guerra potencial.

Considerando que, praticamente, tudo depende dos limites do desempenho humano, especialmente aqueles dos líderes civis e militares, cedo tornou-se claro que o avanço na expansão da organização e do rearmamento da Força dependia, fundamentalmente, do treinamento dos homens necessários ao preenchimento das funções-chave.

Muitos oficiais, civis, engenheiros, mecânicos e técnicos de um modo geral, após o fim da Primeira Guerra Mundial, dedicaram-se à vida civil privada, cujos conhecimentos e aptidões tinham permanecido no nível daqueles dias de guerra, estavam sendo chamados de volta à atividade sem nenhum novo treinamento, e, também, sem qualquer critério de seleção. Muitos deles vieram ocupar posições de responsabilidade nos comandos e chefias dos serviços da Luftwaffe, especialmente nas organizações terrestres de suprimento e manutenção.

O Exército e a Marinha foram, também, obrigados a transferir oficiais e graduados para a Força Aérea; que seus melhores homens não fossem liberados era compreensível, ainda mais que tanto um quanto o outro não tinham abandonado a pretensão de ter suas próprias forças aerotáticas.

Mais tarde apareceram fricções no recrutamento e partilha dos contingentes anuais para o serviço militar. A rigidez do sistema não permitia que os desejos pessoais, a aptidão individual ou, mesmo, as exigências de cada Força Singular tivessem influência na distribuição de pessoal.

Por motivos compreensíveis o treinamento e o adestramento do pessoal, em todos os níveis, foram excessivamente acelerados nesta fase da

organização da Força, que resultou, conseqüentemente, em perda de qualidade.

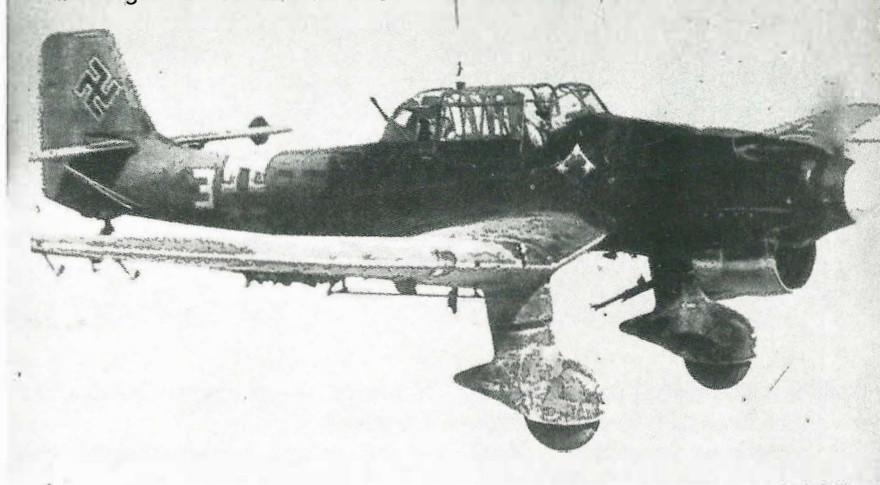
As hipóteses de guerra e, conseqüentemente, a missão estratégica determinada à Luftwaffe sofreram mudanças durante os anos de expansão da Força, acarretando grandes dificuldades em sua organização. A concepção inicial da política externa de Hitler parecia excluir um conflito com seus vizinhos na Europa Ocidental, incluindo a própria Inglaterra; no entanto, o caráter defensivo da Luftwaffe, pouco a pouco, foi se transformando em uma concepção ofensiva com uma visão estratégica voltada para o leste. O general Galland certa vez afirmou que *"a Luftwaffe sempre foi a primeira a arriscar-se em um novo campo da estratégia"*.

A Luftwaffe foi inicialmente imaginada, planejada e organizada, inteiramente consoante linhas estratégicas; se estas concepções e planejamentos, em muitos casos, não levaram às suas conclusões lógicas, as razões devem ser procuradas em outros fatores que não no conceito fundamental.

A principal tarefa da Força Aérea, segundo os estrategistas alemães, sempre foi a destruição ou eliminação do poder aéreo do inimigo, incluindo a indústria aeronáutica e fontes desse poder. Segundo Galland, se tal não sucedeu na Batalha da Inglaterra, *"a principal razão é que, pelo menos até o início da Guerra, a Inglaterra não tinha sido suficientemente considerada como provável oponente da Alemanha"*.

Sendo Göring um dos homens de

"STUKA" JU-87. Aeronave que revolucionou o pensamento tático de "LUFTWAFFE", dando origem ao "Conceito STUKA".



maior expressão política dentro do Partido Nacional-Socialista, pouco tempo tinha ele para dedicar-se à reorganização da Força Aérea; tal missão foi entregue a seu substituto eventual, Enhardt Milch.

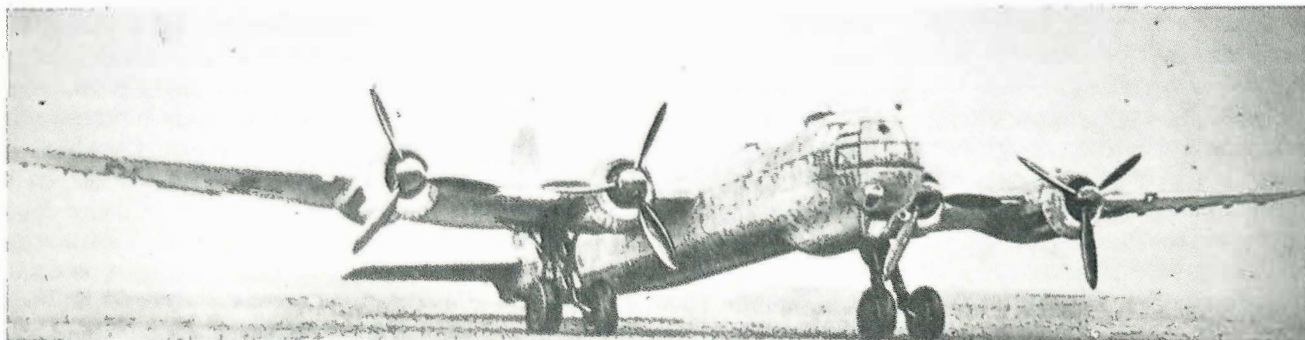
Milch, procurando manter o maior sigilo possível, providenciou para que se construíssem novas fábricas de aeronaves, novos aeródromos e entregou à indústria aeronáutica um pedido para a construção de um número considerável de aeronaves.

A capacidade de produção da Junkers, no início de 1933, era de tão somente 18 aeronaves JU-52 (transporte) por ano; Milch exigiu 200 aeronaves, com um prazo de 2 anos. Outras companhias receberam pedidos

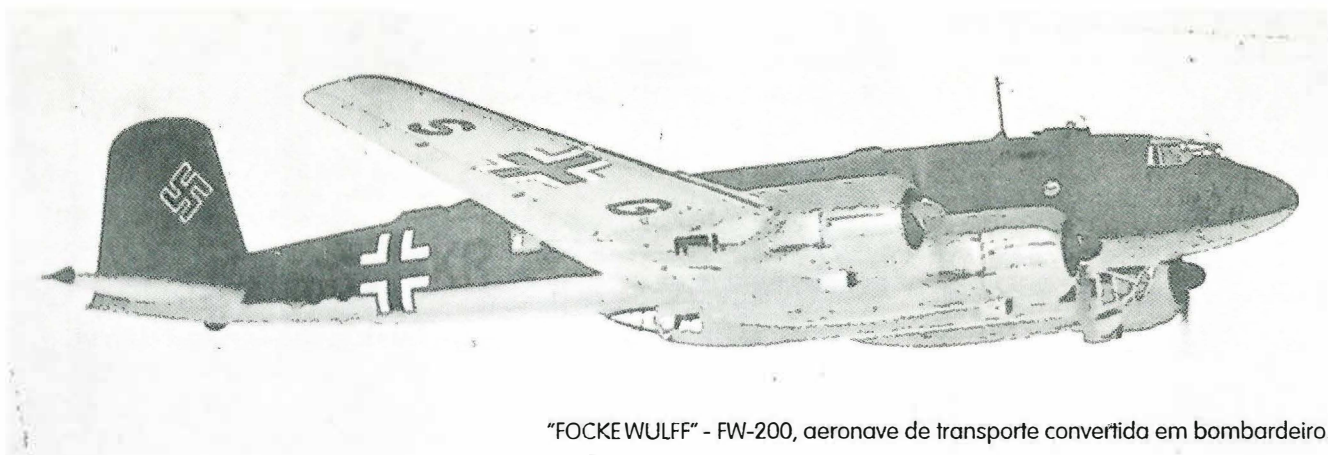
semelhantes após ganharem uma generosa ajuda estatal para construir e equipar novas fábricas.

Para a Aviação de Caça foi solicitado, por Milch, a construção de um número considerável do Heinkel-51, caça biplano equipado com um motor B.M.V. VI de 750 HP, velocidade de 330 km/h, teto 7.000 m, raio de ação de 600 km, com duas metralhadoras 7,9 mm. Foram feitos dois pedidos para a Aviação de Bombardeio, o Dornier-23 e o Junkers-52, ambos transportes convertidos.

A idéia geral era que essas aeronaves seriam parte de uma fase intermediária para proporcionar treinamento às equipagens de combate e serviriam, também, para reativar a indús-



"HEINKEL" HE-177 VI, apesar do peso e de seus quatro motores radiais, foi obrigado a enquadrar-se, sem sucesso, na aplicação do "Conceito STUKA".



"FOCKE WULFF" - FW-200, aeronave de transporte convertida em bombardeiro.

tria aeronáutica alemã com vistas ao desenvolvimento de projetos de novas e mais modernas aeronaves. A década de 30 trouxe uma verdadeira revolução na indústria de aeronaves: os biplanos revestidos de tecido e trem de pouso fixo foram substituídos por monoplanos mais velozes, asas inteiramente em cantilever, trem escamoteável, passo de hélice variável e metálicos.

Como nessa fase a ênfase era no treinamento das tripulações, praticamente a metade dos pedidos às indústrias era de aviões de treinamento como o Focke Wulf e o Arado-66.

Ficou, naturalmente, muito difícil manter em segredo a reorganização da nova Força; do outro lado do Canal, no dia 20 de julho de 1934, Churchill, defendendo uma proposta ao Governo, no Parlamento, para aumentar a dotação da RAF para 41 esquadrões de vôo com 820 aeronaves, afirmava: "...eu assevero que a Alemanha já criou, violando o Tratado, uma Força Aérea Militar a qual tem agora, aproximadamente, dois terços da nossa presente Força Aérea de Defesa.

Se a Alemanha continuar a expansão de sua Força Aérea, podemos esperar que, ao final de 1935, a Força Aérea Alemã será, aproximadamente, igual em eficiência e numericamente à nossa Força Aérea, mesmo se as atuais propostas forem aceitas pelo Governo"

As teorias de Douhet exigiam armas novas e decisivas: o emprego em

massa de grandes formações de bombardeiros.

No entanto, os estrategistas alemães tiraram dessas idéias conclusões diferentes das dos ingleses. Os alemães procuravam uma melhor forma de cooperação entre a Força Aérea e o Exército, talvez por força de sua posição geopolítica; enquanto que os ingleses, acreditamos nós, por força de sua posição insular, já haviam dado preferência, desde quando Trenchard comandava a RAF, a bombardeiros estratégicos. Assim, a RAF criou seu "Bomber Command" que seria empregado, com sucesso, na "Ofensiva Aérea Aliada sobre o Continente" e, mesmo antes de 1939, já possuía seu primeiro tipo estratégico, o "Wellington" da Vickers.

Por outro lado, a Luftwaffe, em 1939, não possuía nenhuma aeronave estratégica, como vinha sugerindo, já há algum tempo, o general Wever; o Focke Wulf (FW-200 Kondor) era, tão-somente, um avião de transporte mal-convertido que não atendia aos requisitos da estratégia aérea.

Os estrategistas alemães, também, sempre demonstraram grandes preocupações com os recursos em matéria-prima da Alemanha para suportar uma guerra prolongada; tais preocupações fortaleceram, significativamente, o "conceito Stuka" que chegou a ser considerado, pelos pensadores da Luftwaffe, como um verdadeiro "Ovo de Colombo".

Poderíamos definir o "conceito

Stuka", concentração do vocábulo alemão *Sturzkampf* (combate de mergulho), como a *"aplicação de menores forças com extrema precisão de fogo em pontos cuidadosamente selecionados e determinados em vez de maiores forças e áreas de operações"*. Este conceito, consoante a típica precisão alemã, foi perseguido até as últimas consequências. A partir de então, os bombardeiros médios e pesados, incluindo o HE-177 (quadrimotor), eram obrigados a ter total capacidade de executar o bombardeio de mergulho.

A precisão dos bombardeios, em curtas distâncias, obtida pelos JU-87B, de quatro toneladas, era entusiasmante. O JU-88, bimotor de sete toneladas (raio de ação de 990 km) teve sua produção retardada pela necessidade de reforçar sua estrutura para resistir a este tipo de bombardeio; parecia evidente que esta aeronave seria o limite, do ponto de vista aerodinâmico, para tal missão.

E o "conceito Stuka"?

Udet e Yeschonnek insistiam em desenvolvimentos ulteriores.

A terceira geração de bombardeiros médios e pesados iniciaram seus testes de vôo no final de 1938 e início de 1939; eram eles o Dornier 217, de 15 toneladas e o Heinkel 177, com o dobro do peso. Ficou decidido que estas aeronaves deveriam, também, ter condições de executar os famosos bombardeios de mergulho. Constatou-se, posteriormente, durante os testes de vôo, que estes dois tipos de aeronaves eram

inadequados para o mergulho; o DO-217 foi, então, destinado ao bombardeio horizontal, obtendo pleno êxito. Já o mesmo não aconteceu com o HE-177; neste bombardeio quadrimotor, os motores foram agrupados aos pares e cada par acionando uma única hélice; tal disposição singular foi uma tentativa de solução do problema acarretado pelo emprego de um quadrimotor em bombardeio de mergulho. Ficou demonstrada a impossibilidade de manobrá-lo em um mergulho, caso cada motor acionasse sua própria hélice. Além disso, estes motores acoplados apresentaram, também, graves problemas de refrigeração; muitas HE-177 incendiaram-se após a explosão de seus motores.

A idéia do bombardeio de mergulho trouxe, também, sérios problemas para o projeto do ME-210, uma combinação de bombardeiro de mergulho e caça-bombardeiro, destinado a substituir o ME-110 e o JU-87.

Foi um fracasso quase total.

Em 10 de setembro de 1934, Berlim informa a Londres, Roma e Paris que não participará de qualquer novo sistema de segurança internacional até que seu direito de equalizar seus armamentos seja reconhecido.

Finalmente, em 13 de março de 1935, a Alemanha notifica à França, Itália e Inglaterra a existência de sua Força Aérea, a Luftwaffe; esta foi a primeira grande, pública e unilateral transgressão dos termos do Tratado de Versalhes.

A Luftwaffe possuía, nessa ocasião, 1888 aeronaves de todos os tipos e um efetivo de aproximadamente 20.000 homens.

Na direção da Força, como Comandante-em-Chefe, encontrava-se Hermann Göring que, como íntimo amigo e confidente de Hitler desde a formação do Partido Nacional-Socia-

lista, tornava-se insubstituível. Subordinado diretamente a Göring estava o Secretário de Estado Erhardt Milch que era o seu eventual substituto.

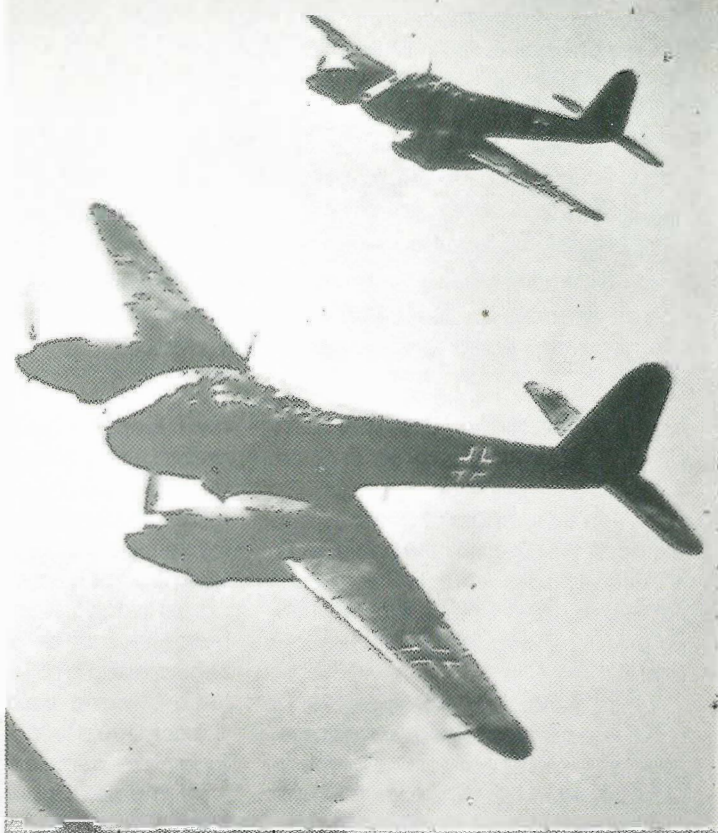
Göring nomeou para Chefe do Departamento do Comando Aéreo o general Walter Wever, antigo oficial da cavalaria e que aprendera a voar aos 46 anos de idade. Era um ardoroso nacional-socialista e teria dito em certa oportunidade, que "o corpo de oficiais da Luftwaffe ou seria nacional-socialista ou não seria nada!"

O general Wever, em 1º de novembro de 1935, ao inaugurar a Academia da Força Aérea em Berlim - Gatow - estabeleceu algumas premissas básicas da Doutrina da Força Aérea Alemã.

Foi um duro golpe para a Luftwaffe a morte num acidente aéreo, em maio de 1936, do general Wever; sobre ele, disse Göring: "não se pode descrever com palavras o que foi a sua contribuição. O fato de a Luftwaffe existir se deve a seu trabalho incansável — a sua contribuição extraordinária".

O general Albert Kesselring, antigo oficial de cavalaria, Chefe do Departamento de Administração da Luftwaffe,

"MESSERSCHMITT" - ME-210, produzido com o objetivo de substituir os ME-109 e JU-87.



foi nomeado por Göring para a Chefia da Administração do Comando Aéreo; em substituição ao general Wever, o qual passou a designar-se Estado-Maior Geral da Luftwaffe.

Neste mesmo ano de 1936, em agosto, a nova arma aérea alemã entrou em ação pela primeira vez, em apoio às Forças do general Franco, na Espanha. No início, o apoio aéreo se limitava às operações de transporte aéreo; para tal, foram deslocadas para a Espanha 20 aeronaves de transporte (JU-52), com uma escolta de 6 caças (HE-51). Como Franco necessitava transferir, com urgência, 10.000 homens do Marrocos para a Espanha Continental, foi planejada e executada a primeira "ponte aérea" em grande escala. Ao correr dos meses de 1936, o contingente aéreo alemão foi aumentando, significativamente, até atingir, em novembro, cerca de 200 aeronaves de todos

Em 1º de setembro de 1939, a Luftwaffe possuía a seguinte organização:

Unidades Terrestres de Combate

- Flak (Flieger-Abwehr-Kanone) Artillerie- (AAA);
- Fallschirmdivisionen (Divisões de Para-quedistas); e
- Luftwaffe-Felddivisionen- (Divisões de Campanha).

(estas divisões foram transferidas para o Exército em 1943)

Em 1º de setembro de 1939, a Luftwaffe possuía a seguinte organização:

Unidades Aéreas

A unidade aérea básica era o *Gruppe*, com uma dotação de 36 a 50 aeronaves; normalmente era independente administrativamente do *Geschwader*, a que nominalmente pertencia.

Duas aeronaves constituíam uma *Rotte*;

Duas *Rotten* formavam um *Schwarm*;

Três *Schwarmen* constituíam um *Staffel* (12 a 16 av);

Três ou quatro *Staffeln* formavam um *Gruppe*;

Um *Geschwader* normalmente possuía três *Gruppen*; os de caça poderiam ter quatro e os de bombardeio até seis.

A Luftwaffe possuía, ainda, as *Luftflote*, *Fliegerkorps* e *Fliegerdivision* que eram grandes unidades aéreas, com um número variado de subunidades, organizadas para cumprir determinadas missões.

os tipos; este contingente recebeu, então, a denominação de "Legião Condor".

Cedo ficou evidente que os caças alemães HE-51 eram bem inferiores, quanto às suas características, aos caças russos monoplanos, os Pila-karpov I-16, usados pelos republicanos.

No entanto, já no verão de 1937, a Legião Condor recebeu as novas aeronaves recém-fabricadas: os bombardeiros DO-17 e HE-111, e o caça BF-109.

O Heinkel-111 era equipado com dois motores Junkers (Jumo-211), desenvolvendo cada motor 1.340 HP; capacidade para 2.000 kg de bombas, um canhão de 20 mm e 5 metralhadoras de 7,9 mm; velocidade máxima de 412 km/h; raio de ação de 1.200 km.

O Messerschmitt BF-109 revelou-se um sucesso como caça noturno; BF é a abreviatura de Bayerische Flugzenwerke; equipado com um motor Daimler Benz DB 605D, desenvolvendo 2.000 HP; armado com um canhão de 30 mm e 2 metralhadoras de 13 mm; velocidade máxima 550 km/h; raio de ação 560 km.

Com estas novas aeronaves, a "Legião Condor" conseguiu, imediatamente, a superioridade aérea na Espanha.

As unidades de caça tiveram, na Espanha, inteira liberdade para desenvolver suas táticas de combate; usava-se, naquela época, voo em formações (asa-com-asa) utilizadas pelos italianos. Este procedimento, que vinha se

mantendo sem alterações desde a Primeira Guerra Mundial tornava-se impraticável com as novas aeronaves mais velozes, como o BF-109, porquanto os pilotos, para evitar colisões e manter a posição, quase não tinham tempo para o inimigo. A solução que permitia mais liberdade de ação e melhor concentração de fogo era a formação "vier finger" criada pelo tenente Werner Mölders, a qual foi, posteriormente, adotada pelas demais Forças Aéreas.

Uma outra novidade foi o uso do Heinkel-51, já ultrapassado como caça, (biplano, monomotor, de 750 HP, armado com 2 metralhadoras 7,9 mm, velocidade de 300 km/h e com raio de

ação de 590 km) como avião de ataque ao solo.

Os aviões eram armados com 4 bombas de 10 kg; voando em formaturas de até 9 aparelhos, aproximavam-se dos objetivos (pontes, entroncamentos rodovias, tropas etc.) em voo rasante e lançavam suas bombas a um sinal de líder da esquadrilha.

O Coronel Wolfram Von Richthofen (primo do Manfred, o "Barão Vermelho") que era o chefe do Estado-Maior da "Legião Condor" foi o pioneiro desse novo método; mais tarde as mesmas táticas foram aplicadas, com sucesso, em ataque de muito maior amplitude, em plena Guerra Mundial!

A guerra civil espanhola terminou em março de 1939, regressando, em seguida, a "Legião Condor" à Alemanha.

Mal regressara da Espanha, recebera a Luftwaffe instruções para a Campanha da Polônia; e, ao nascer do sol de 1º de setembro de 1939, as primeiras esquadrilhas da IV Luftflotte (comandada pelo General Löhr) e da I Luftflotte (comandada por Kesselring) decolaram para travar as batalhas aéreas do que se transformaria no maior conflito militar da História... bem, ... mas isto é uma outra história.

O autor é Cel. Av. R/R

Em 1º de setembro de 1939, a Luftwaffe possuía a seguinte dotação:

Aeronaves	3.650 de combate
Bombardeiros	
(principalmente DO-17 e HE-111)	1.170
Bombardeiros de Mergulho	
(JU-87)	335
Caça Monomotores	
(BF-109)	1.125
Caça Bimotores	
(BF-110)	195
De Reconhecimento	
(principalmente DO-17 e Henschel-126)	620
Patrulha	
(HE-59, HE-60 e HE-115)	205

Obs: Havia uma reserva da ordem de 10 a 25% das aeronaves efetivas, dependendo do tipo.

As unidades de treinamento possuíam 2.500 aviões, além de 500 aeronaves de combate utilizadas, tão-somente, para treinamento operacional.

"Próximo a 10 DME verifiquei luz de proximidade de rádio-altímetro aparecer momentaneamente. Desde que sabia estarmos voando sobre região montanhosa, fiquei atento ao equipamento. Segundos depois, o rádio-altímetro voltou a indicar proximidade com o solo, iniciando uma rápida descida de 2.500 ft.

A aproximadamente 1.300 ft, apliquei potência máxima (até o batente mecânico), rodando a aeronave para

17° "pitch up". Estávamos a aproximadamente 14.000 MSL (Mean Sea Level) na ocasião. O rádio-altímetro permaneceu indicando diminuição na proximidade com o solo, para finalmente estabilizar ao redor de 150 com o GPWS gritando "Terrain, Terrain".

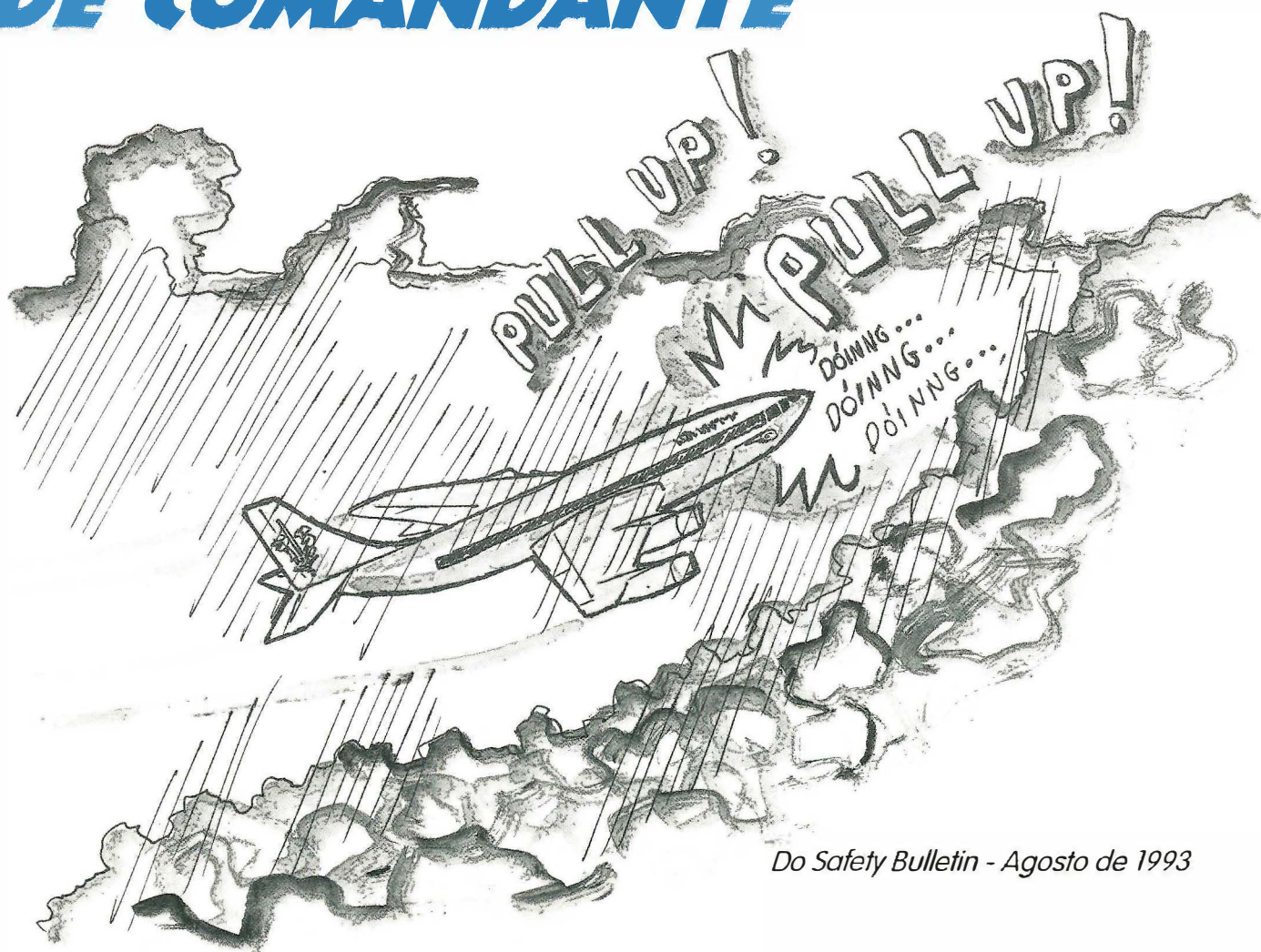
A aeronave estava então com potência máxima de subida com razão de 4.000 FPM e o rádio-altímetro continuava a indicar proximidade com o solo entre 150 e 200 ft.

Eu sabia que as elevações eram maiores à esquerda e, sendo assim,

lentei curvar à direita. Porém, a cada tentativa à direita, 50 pés eram perdidos no RA.

Finalmente, após o que pareceu uma eternidade, conseguimos atingir uma altitude fora do alcance do RA, estando já acima de 16.000 ft. Subimos de volta a 17.000 ft (altitude de início da carta) e aprofamos o VOR (a condição meteorológica era adversa, com cumulos pesados em todo o setor). Informamos ao controle de aproximação Quito (sem radar) que tínhamos reaproado o VOR e iríamos efetuar uma

RELATO DE COMANDANTE



Do Safety Bulletin - Agosto de 1993

segunda aproximação.

Perguntei então ao F/O sua opinião, e ele achou ser um alarme falso, dizendo ainda ter verificado estarmos na radial, distância DME e altitude corretas. Ele disse que no passado já havia experimentado vários avisos de RA na mesma área, estando convencido serem também falsos. Novamente, revimos o procedimento de aproximação e estabilizamos na radial para efetuar nova aproximação.

Eu tinha um sentimento interno de que alguma coisa não estava certa. Assim, decidi abandonar a descida a 16.000 ft, retornar para espera e verificar tudo novamente.

Solicitei ao F/O que verificasse todas as frequências, radiais etc. Nesta hora, ele disse "oh, oh". Nós tínhamos selecionado a frequência errada do VOR durante todo o tempo. A frequên-

cia pertencia a Monjas Sur, e nós deveríamos estar voando QIT, que está 10 milhas ao norte. Imediatamente, selecionamos o VOR correto e assim que iniciamos o procedimento fomos informados por Quito que o campo estava novamente abaixo dos mínimos, sob severa tempestade.

Neste momento, tínhamos somente 8.000 lbs. de combustível remanescente, e o requerido para atingir Guayaquil deveria estar ao redor disso ou mais. Desde que estávamos já estabilizados na radial, escolhi por continuar a aproximação, atingindo os mínimos sob chuva forte e sem avistar a pista.

Continuamos a aproximação e, ao redor de 100 ft, avistamos a cabeceira da pista. Após completar o pouso, a torre nos informou do fechamento do campo.

Eles não informaram nada sobre a piora das condições meteorológicas durante todo o tempo em que durou a aproximação; nem nós, tampouco, perguntamos. Ficamos sentados na escura cabine por cerca de 15 minutos, sem dizer palavra. Então, já no hotel de pernoite, começamos a tremer.

Fomos solicitados a voar para Guayaquil na manhã seguinte. Era um bonito e claro dia e a torre nos autorizou a prosseguir visual. Decolei da pista 17, voando direto sobre Monjas Sur VOR a 15.000 ft, na radial 150, mas tive que subir para evitar a proximidade das montanhas nos dois lados da aeronave.

Estávamos voando entre duas montanhas, à direita Monte Chimborazo, com aproximadamente 20.000 pés! Estou feliz por ter sobrevivido e poder contar o ocorrido".

Circunstâncias da ocorrência

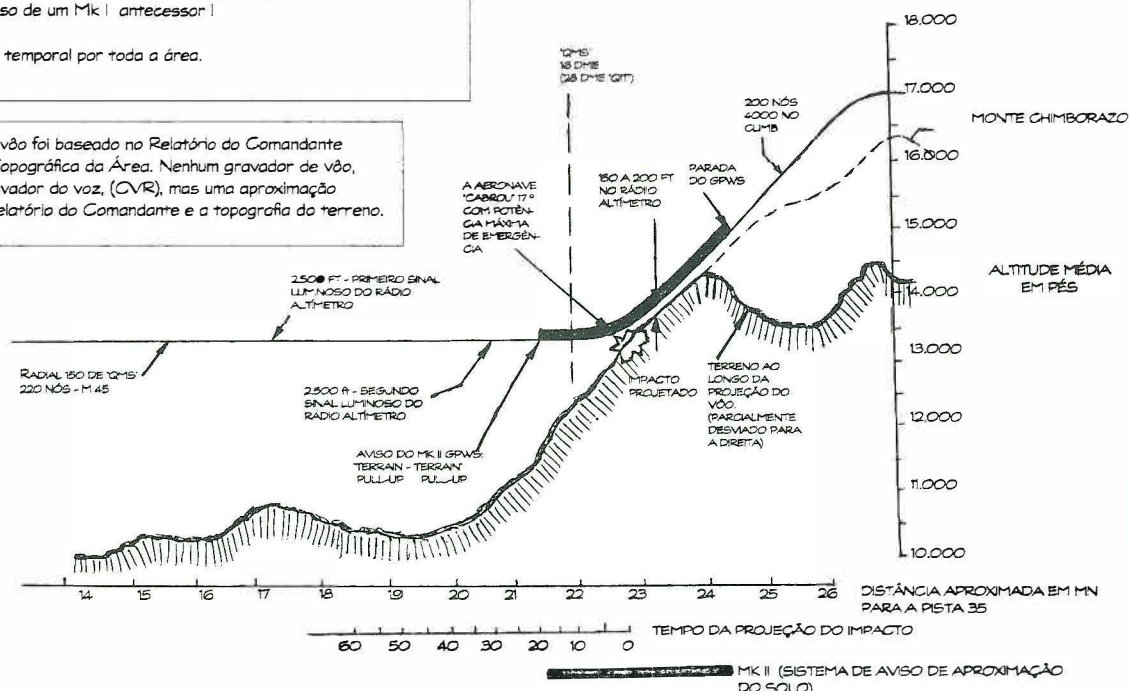
Durante um voo de aproximação VOR/ILS para a pista 35, a aeronave quase colidiu com uma montanha de 16.406 pés. A tripulação, altamente profissional, iniciou uma aproximação de penetração em rota, ao invés do procedimento padrão VOR. Eles não conheciam pessoalmente o terreno, mas fizeram uma soberba recuperação utilizando todos os recursos técnicos da aeronave. Um momento mínimo em que o Mk II GPWS, (sistema de aviso de aproximação do solo), deu 6 segundos a mais de um precioso e adicional tempo sobre o aviso de um Mk I antecessor.

Horário: Noturno

Meteorologia: Chuva e temporal por toda a área.

Nota: Este perfil do voo foi baseado no Relatório do Comandante e na Carta Topográfica da Área. Nenhum gravador de voo, (FDR) ou gravador de voz, (CVR), mas uma aproximação muito fiel do Relatório do Comandante e a topografia do terreno.

PERFIL DO VOO DO DC-8, em Quito, Equador, Ocorrido em Março de 1992





49º Aniversário do Clube de Aeronáutica

O Clube de Aeronáutica viveu, nos primeiros dias de agosto, um período marcado por agradáveis acontecimentos sociais, todos ligados às comemorações de seus 49 anos de existência.

A *Semana de Aniversário* teve como abertura a *"Manhã Infantil"*, em sua Sede Campestre, e prologou-se, em atividades, com inúmeros e variados tipos de eventos.

Na terça-feira, 1º de agosto, tivemos a abertura do belíssimo *Salão de Artes Plásticas*, levado a efeito em nosso *"Espaço Cultural"* onde estiveram em exposição mais de 70 obras de 35 artistas plásticos do Rio de Janeiro. Na ocasião, durante um agradável coquetel, foram ofertadas *medalhas de ouro, prata e bronze* e certificados de *"Menção Honrosa"* para os melhores trabalhos, assim como *"Diploma de Participação"* a todos os expositores.



O Presidente do Clube de Aeronáutica, no momento em que procedia a abertura do "Salão de Artes".

O Exmo. Ministro da Aeronáutica, no momento em que respondia às perguntas de seus interlocutores.



Sra. Maria José Flores, representando seu marido, o artista plástico Paulo Fromm, ganhador da "Medalha-de-Ouro" do "Salão de Artes", com o trabalho "Festas Romanas".





Tivemos a honra de contar, também, durante a semana de aniversário, com a palestra do Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Mauro José Miranda Gandra, que brindou a grande platêia que ocorreu à conferência com esclarecimentos importantes sobre a Força Aérea Brasileira, na atual conjuntura.

Na sequência, o Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj.-Brig.-do-Ar R/R Octávio Monteiro de Araújo, abriu as portas do Salão Mal. Henrique Fleiuss para receber, em grande estilo, os Presidentes de Clubes do Rio de Janeiro, jornalistas e amigos do nosso Clube, no *Coquetel de Aniversário*, cuja atmosfera de camaradagem e confraternização foi a tônica do ambiente da reunião.



Maj. Freitas e Sra., felizes ganhadores do "Gol 1000 Plus", sorteado durante o "Baile de Aniversário".



Vista geral do bonito salão do Clube de Aeronáutica, por ocasião do seu "Baile de Aniversário", muito animado e bastante concorrido.

Finalmente, sexta-feira, dia 4 de agosto, teve lugar o "*Grande Baile de Aniversário*", com o oferecimento aos associados, através de sorteios, de valiosos prêmios.

Animado pela Orquestra "*Tabajara*" de Severino Araújo, o baile desenrolou-se até altas horas da madrugada.

O sorteio, que se deu sob a forma de "bingo", teve como ponto alto a entrega de um automóvel "*Gol 1000 Plus*", além de outros valiosos prêmios.

Os felizes ganhadores deixaram o *Clube de Aeronáutica*, levando consigo a euforia da sorte alcançada e a lembrança de uma noite inesquecível.

Vamos aguardar o próximo ano, o "*ANO DO CINQUENTENÁRIO*".

Aspecto da platêia, durante a palestra do Exmo. Ministro da Aeronáutica, com a presença de um grande número de participantes.



Painel informativo de vôos

PRÓXIMAS PARTIDAS - NEXT DEPARTURES									
COMPANHIA	DESTINO	CLASS	DEPARTURA	CHAMADA	PORTA	AGÊNCIA	NOTAS	AGÊNCIA	NOTAS
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	
BRASILEIRA	BOA VISTA	12	10:00	10	10	BRASILEIRA		BRASILEIRA	

Eficiência

Saguão



Conforto

Centro de Operações



Segurança



Aeroporto Internacional de Brasília



Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro



Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos



A INFRAERO ESTÁ COM VOCÊ EM 60 AEROPORTOS BRASILEIROS

São 21 aeroportos internacionais e 39 domésticos operando sem interrupção o ano inteiro para atender a Você, usuários e mais de 30 milhões de passageiros com eficiência, conforto e segurança.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária



BRASIL
GOVERNO FEDERAL

TÃO CERTO QUANTO UM DIA DEPOIS DO OUTRO



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

NADA COMO UM DIA DEPOIS DO OUTRO. A ITAPEMIRIM CONHECE MUITO BEM ESSE PROVÉRBIO, 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.