

Revista aeronáutica

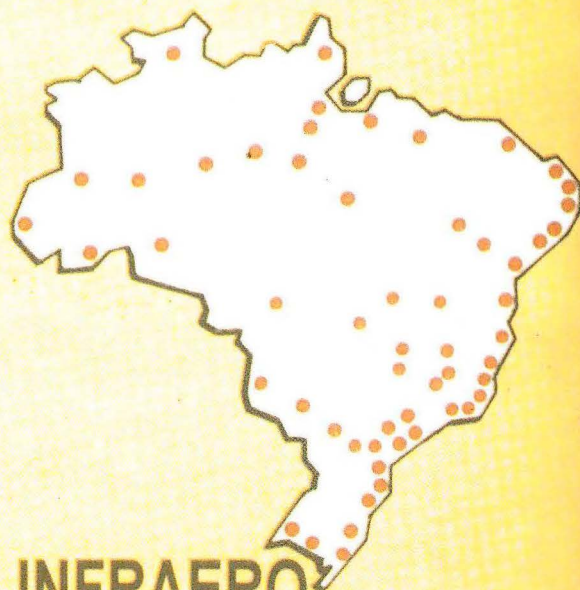


Nov/Dez 1995

Número 207



**O NOVO
HÉRCULES**



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



Pare e Pense

O pai moderno, muitas vezes perplexo e angustiado, passa a vida inteira correndo como um louco em busca do futuro e esquecendo-se do agora. Nessa luta, renuncia ao presente. Com prazer e orgulho, a cada ano, preenche sua declaração de bens para o Imposto de Renda. Cada nova linha acrescida foi produto de muito trabalho. Lotes, casas, apartamentos, sítio, casa de praia, automóvel do ano — tudo isso custou dias, semanas, meses de luta. Mas ele está sedimentando o futuro de sua família. Se partir de repente, já cumpriu sua missão e não vai deixá-la desamparada.

Para ir escrevendo cada vez mais linhas na sua relação de bens, ele não se contenta com um emprego só — é preciso ter dois ou três; vender parte das férias; levar serviço para casa. É um tal de viajar, almoçar fora, fazer reuniões, preencher a agenda — afinal, ele, um executivo dinâmico, não pode fraquejar.

Esse homem se esquece de que a verdadeira declaração de bens, o valor que efetivamente conta, está em outra página do formulário do Imposto de Renda — naquelas modestas linhas, quase escondidas, onde se lê: relação de dependentes. São os filhos que colocou no mundo, a quem deve dedicar o melhor do seu tempo.

Os filhos, novos demais, não estão interessados em propriedades e no aumento da renda. Eles só querem um pai para conviver, dialogar, brincar. Os anos passam, os meninos crescem, e o pai nem percebe, porque se entregou de tal forma à construção do futuro, que não participou de suas pequenas alegrias; não os levou ou os buscou no colégio; nunca foi a uma festa infantil; não teve tempo para assistir à coroação de sua filha como Rainha da Primavera. Um executivo não deve desviar sua atenção para essas bobagens. São coisas para desocupados.

Há filhos órfãos de pais vivos, porque estão "entregues" — o pai, para um lado; a mãe, para o outro, e a família desintegrada, sem amor, sem diálogo, sem convivência. É esta convivência que solidifica a fraternidade entre irmãos, abre caminho no coração, elimina problemas e resolve as coisas com base no entendimento. Há irmãos crescendo como verdadeiros estranhos, que só se encontram de passagem em casa. E para ver os pais, é quase preciso marcar hora:

Depois de uma dramática experiência pessoal e familiar vivida, a mensagem que tenho para dar é: *não há tempo melhor aplicado do que aquele destinado aos filhos.*

Dos 18 anos de casado, passei 15 absorvido por muitas tarefas, envolvido em várias ocupações e totalmente entregue a um objetivo único e prioritário: construir o futuro para três filhos e minha mulher. Isso me custou longos afastamentos de casa: viagens, estágios, cursos, plantões no jornal, madrugadas no estúdio da televisão... Uma vida sempre agitada, tormentosa e apaixonante, na dedicação à profissão — que foi, na verdade, mais importante do que minha família.

Agora, estou aqui com o resultado de tanto esforço: construí o futuro, penosamente, e não sei o que fazer com ele, depois da perda de Luiz Otávio e Priscila.

De que vale tudo o que juntei, se esses filhos não estão mais aqui, para aproveitar isso com a gente? Se o resultado de 30 anos de trabalho fosse consumido agora por um incêndio e, desses bens todos, não restasse nada mais do que cinzas, isso não teria a menor importância; não ia provocar o menor abalo em nossa vida, porque a escala de valores mudou e o dinheiro passou a ter peso mínimo e relativo em tudo.

Se o dinheiro não foi capaz de comprar a cura do meu filho amado que se drogou e morreu; não foi capaz de evitar a fuga de minha filhinha, que saiu de casa e prostituiu-se, e dela não tenho mais notícias, para quê serve? Para quê ser escravo dele?

Eu trocaria — explodindo de felicidade — todas as linhas de declaração de bens por duas únicas que tive de retirar da relação de dependentes: os nomes de Luiz Otávio e de Priscila. E como doeu retirar essas linhas na declaração de 1986, ano base 1985. Luiz Otávio morreu aos 14 anos e Priscila fugiu um mês antes de completar 15.

Abraços,

Depoimento de Hélio Fraga,
Jornalista de Belo Horizonte (MG).



Aviação

O Novo Hércules

Ivan Carvalho

05

Política

O Brasil e a nova
Ordem Mundial

Luiz Grandinetti

09

Caricatura do Fato

Segurança Total

João Ubaldo Ribeiro

12

História

Tentativa de Sobrevôo do
Polo Norte

Aloísio Quadros

14

Opinião

Reforma Agrária
e Guerrilha

Newton de Góes Orsini de Castro

18

2ª Guerra Mundial

Aviões Brancos no
Atlântico Sul (5)

Paulo J. Pinto

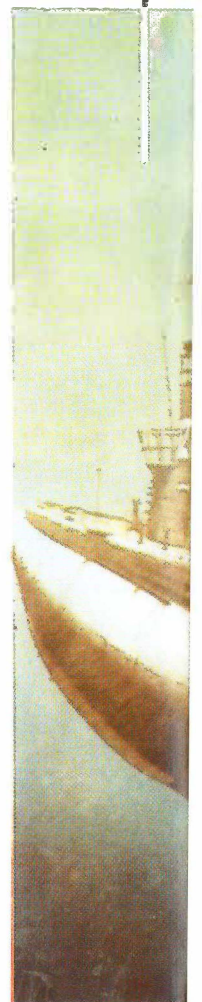
21

Depoimento

EMFA: Experiência
Gratificante

Nebar Guillem Baltoré

23





Segurança de Voo

Operações em Pistas Paralelas

Remy Gomes Ferreira

25

Republicação

Voando sobre a Amazônia que Gastão Cruis viu

Armando Serra de Menezes

29

Curiosidade

O que é, o que é... Urucaquicaba?

Mário Gino Francescutti

31

Submarinos em Ação

A Amarga Vitória

Ivo Gastaldoni

33

Conto de Natal

O Pastor

Frederick Forsyth

38

Homenagem

Ten.-Brig.-do-Ar

Waldir de Vasconcelos

43

Seções

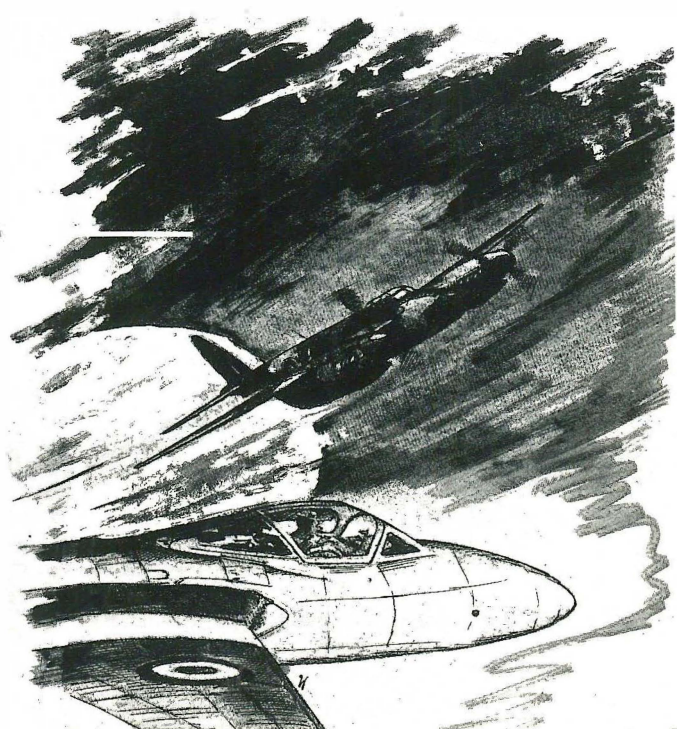
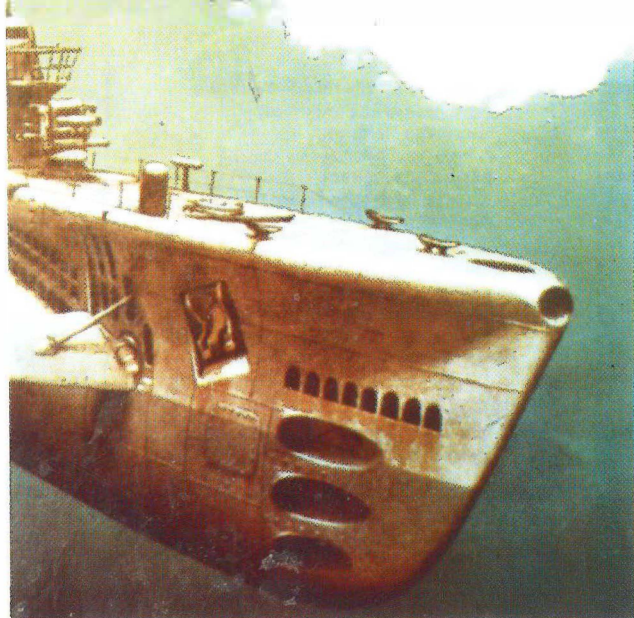
Página Um

01

Fatos e gente

Super Ximangos a caminho do recorde

32



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 Longuiño

Aloísio Quadros

Marco A. M. Rocha

Araguaryno Cabreiro dos Reis

Revisão:

Dirce Silva Brizida

Fotolito:

Gráfica:

Edição e Publicidade:

UNLIKE Sistemas de Marketing

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898

Fax: (021) 266-5167

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



Finalmente chegou a hora de nos despedirmos...

Não somos chegados a despedidas e, por mais sintéticos que tentemos ser, seria por demais pretensioso pensar em fazê-lo neste pequeno espaço editorial.

Como tudo que acontece na vida este foi, também, mais um período de aprendizado.

O momento, longe de significar um afastamento, deve ter a conotação, apenas, de uma mudança de posição. Se durante quatro anos estivemos à frente dos destinos do nosso Clube, devemos aproveitar tal vivência e estarmos preparados para, a partir de agora, do outro lado, meditarmos sobre os nossos erros e acertos, oferecendo a nossa sincera colaboração para com a nova administração.

Tudo que nos foi dado a realizar não teria sentido nem sucesso se tivéssemos prescindido do apoio, da compreensão e do respeito do nosso Quadro Social, do Conselho Deliberativo, dos nossos Diretores e dos demais Clubes Militares.

Entender a necessidade de uma sintonia harmônica e eficaz, sem transigir com os aspectos julgados relevantes, com as autoridades do nosso Ministério, fez-nos respeitados e respeitadores, contribuindo de forma indelével para os sucessos alcançados. O entendimento e o compartilhamento das expectativas e anseios comuns aos militares das três Forças, fizeram com que, cada vez mais, se tornassem sólidos e permanentes os laços de amizade e convívio entre os seus componentes, tomando vida própria, personalidade e corpo na figura da Comissão Interclubes Militares. Temos certeza de que, no futuro, as nossas reivindicações de senso comum nos campos políticos sociais, previdenciário e muitos outros estarão com acentuadas chances de sucesso, tão mais sólidas sejam estas ligações.

Uma outra observação que nos vem à memória, agora como expectador do outro lado é que as nossas instituições devem ser olhadas e tratadas como um fim e, nunca, como um meio ou mesmo plataforma para qualquer outra atividade. O nosso Clube requer a nossa total dedicação e ubiqüidade em face de suas responsabilidades; só assim perderemos o medo de errar e ganharemos a qualidade de ousar, com sinceridade, sobriedade e integridade.

Ao assinarmos esta nossa última mensagem, como Presidente do Clube de Aeronáutica, desejamos concitar o nosso Quadro Social e os Dirigentes que nos sucederão para adequação, no sentido prático, de uma definição que conhecemos sobre o voo militar, mas que se aplica às atividades a serem desenvolvidas frente à condução dos destinos da nossa Associação:

*"Voar militarmente significa ir até o limite e
estar preparado para romper este limite"...*

UNIDOS SEREMOS MAIS FORTES.

Até breve.

Feliz Natal e Venturoso 1996

CLUBE DE AERONÁUTICA DIRETORIA

Presidente

Maj. Brig. R/R Octávio Monteiro de Araújo

1º Vice-Presidente

Maj. Brig. R/R Wilson Freitas do Valle

2º Vice-Presidente

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Departamentos:

Administrativo

Brig. R/R Guilherme Sarmento Sperry

Patrimonial

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Ten. Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Desportivo

Brig. Eng. R/R Edison Martins

Cultural

Cel. Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Finanças

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Beneficente-Cooperativo

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

Assessoramentos Especiais:

Secretaria Geral

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil
Assessoria Jurídica

Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda
Assessoria de Relações Públicas

Ten. Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Superintendente da Sede Campestre

Brig. Eng. Edison Martins

Superintendente da Sede Social

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

Superintendente da Sede Lacustre

Ten. Av. Ref. Adelino Franklin L. Freitas

CHICAER

Cel. Av. R/R Luiz Carlos de Britto

COOPCAR

Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva



"Moch up" usado no controle e acompanhamento das mudanças eventuais, no desenho.

Os esforços para substituir o C-130 "Hércules" da Lockheed sempre têm naufragado devido ao mesmo motivo: os custos. Porém, a nova versão deste famoso tetra turboélice promete colocar-se a um preço abaixo dos seus competidores. Atualmente, 64 países operam cerca de 2100 aeronaves deste tipo em todo o mundo.

O NOVO HÉRCULES

Por Luiz Grandinetti
Revista Aero Espaço nº 506

A divisão da "Lockheed Aeronautical System", em Marietta/Georgia, está desenvolvendo o C-130J, um "Hércules" de nova geração que promete ser, significativamente, mais barato para operar e ser mantido, e cujo preço, sem dúvida, muito se aproxima dos atuais C-130H.

Durante a fase de projeto, uma ênfase especial foi dada ao custo mínimo para o ciclo-vital. As metas fixadas — e alcançadas, segundo a Lockheed — foram: melhorias substanciais na confiabilidade e manutenção; testes visando obter significativas reduções nas despesas que demandam sua operação; e apoio e disponibilidade mais alta.

Como consequência, foi dada uma prioridade maior às facilidades de manuseio, mesmo que algum prejuízo na performance viesse a se verificar.

Na realidade, no reprojeto da aeronave, as preocupações maiores não foram quanto ao seu desempenho, pois, neste particular, a filosofia do modelo "J" era: *que seja, pelo menos, tão bom quanto o modelo "H"*.

Apesar desta postura assumida pela Lockheed, ela vaticina que a performance melhorará de forma substancial devido a nova concepção do binômio motor-hélice. Os pesos não aumentarão, porém, se comparado com o modelo "H", o modelo "J" poderá: decolar em uma distância 32% menor; subir 24% mais rápido; voar em cruzeiro cerca de 16% mais alto e 5% mais rápido; transportar a mesma carga paga a uma distância 46% maior; e pousar em uma distância 6% mais curta.

Estas melhoras combinadas asseguram-lhe uma capacidade de entrega/dia 13% maior do que o C-130H.

Além disto, sua melhor adequação aos terrenos "hot and high" permitirá ao modelo "J" operar em quase o dobro das pistas em que opera o modelo "H", ao longo do mundo inteiro.

As possíveis mudanças no "Hércules" foram examinadas através de diversos estudos de mercado, tendo como critério primário minimizar o custo do seu ciclo vital. A regra geral do

projeto foi: *"se uma mudança aumentar o preço da aeronave em US\$ 1, esta deverá proporcionar uma economia de US\$ 2, ao longo de 30 anos"*.

Das modificações que superaram esta regra, a cabine da tripulação e o conjunto moto-populador, de tecnologia moderna, foram os que mais contribuíram para a diminuição dos custos de operação apesar de os "avionics" digitais, mais confiáveis, e os novos sistemas reduzirem, em muito, os gastos no apoio.

O fabricante prevê uma queda de 40% na mão-de-obra da tripulação e 50% na do pessoal de manutenção.

Os custos de operação serão inferiores em 30%, isto porque, o pessoal necessário para o apoio de uma unidade aérea equipada com 16 aeronaves poderá ser reduzido, na teoria, de 661 pessoas para 406.

AS MELHORIAS NA PERFORMANCE

Comparado com o C-130H, a nova combinação motor-hélice proporciona 29% mais empuxo na decolagem, com uma eficiência de combustível 15% maior, economizando 790Kg de peso. O AE-2100 da Allison é um turbohélice comercial derivado de um modelo militar, o T-406 de 6.000shp, que equipa o "vertol" Bell Boeing V-22 "Osprey" de



Totalmente reformulada, a cabine do novo "Hércules" oferece

rotores basculantes. Entre as vantagens deste motor, figura a sua confiabilidade, desenho modular e eficiência, aliados a sua maior potência e menor peso.

O motor T-56, que equipa o C-130H, tem controle convencional hidromecânico, ao passo que o AE-2100 conta com um FADEC (Full Authority Digital Engine Control) de Lucas. As funções incluem o controle automático de empuxo e entrada em bandeira. No caso de falha de um motor externo, este dispositivo reduz o torque até um limite seguro, de acordo com a velocidade da aeronave no momento da pane.

O bandeira-automático detecta estes dados, computa as diferenças e



mais segurança e maior flexibilidade na operação.

atua para evitar uma rápida perda de potência.

REDUÇÃO DA TRIPULAÇÃO

A redução de quatro para duas pessoas na tripulação de cabine tem um efeito significativo nos custos de operação do C-130J. Não conta com as posições de "flight" e navegador, cujas funções foram profundamente simplificadas ou eliminadas pela automação.

No painel principal, baixado para proporcionar melhor visibilidade, o conjunto de instrumentos foi substituído por telas cromáticas de cristal líquido (15cm X 20cm). Uma fila de cinco LCD (Liquid Crystal Display) menores, monocro-

máticos, permite aos pilotos controlar as telas principais, os "avionics" e sintonizar os rádios.

Os principais instrumentos de voo são dois HUD (Head-up Display) montados sobre a cabeça dos pilotos, apresentando simbologia escrita em traços holográficos.

A Lockheed crê que o "J" é a primeira aeronave certificada pela FAA estadunidense com um HUD como instrumento primário de voo. Os HUDs são intercambiáveis e requerem menos manutenção do que os instrumentos mecânicos.

Considerando que determinadas tarefas como reabastecimento em voo e vôos a baixa altura, podem implicar em trabalhos intensi-

vos para os pilotos, foi previsto um terceiro posto de tripulante, na extremidade do console central.

"AVIONICS" INTEGRADOS

Segundo a Lockheed, o conjunto de "avionics" digitais foi o item que mais contribuiu para a redução nos custos de aquisição do C-130J.

A navegação primária baseia-se em sistemas laséricos de navegação inercial "Honeywell" duplos, com receptores de GPS (Global Positioning System) que, em conjunto, oferecem uma precisão de 0,45km/hora.

O equipamento inclui uma unidade cartográfica digital, um radar cromático de baixa potência, um siste-

ma de alerta de tráfego e de prevenção contra colisões TCAS II (Track Continuity Area System) e um sistema opcional de pouso por microondas MLS (Microwaves Landing System).

A unidade cartográfica armazena até 45m² de mapas digitalizados, em papel, para apresentá-los em qualquer "display" colorido. O mapa móvel pode ser desdobrado, isto é, planejado para obter vistas panorâmicas; aproximado e afastado, com rapidez; e pode ser superposto ao plano gráfico do voo, com dados adicionais como ameaças, alvos e outros. O radar APN-124 substitui a unidade hoje empregada nos modelos de C-130 mais antigos, oferecendo um aumento de 500 vezes na área de vigilância. O radar "Pulse-Doppler" está equipado com MTBF (Mean Time Between Failure).

Os modos de operação incluem um feixe Doppler Cartográfico Terrestre e um alarme de prevenção contra tesouras de vento.

MELHORIAS ESTRUTURAIS

Estruturalmente, o C-130J incorpora as melhorias realizadas durante todo ciclo de produção dos "Hércules", no que se refere a corrosão e resistência à fadiga.

Estas incluem nova ponta de asa, painéis de bordo de fuga em materiais compostos e um sem número de modificações nos procedimentos que não poderiam ter sido introduzidos na fabricação dos C-130 existentes, sem evitar um processo proibitivamente caro.

A estrutura primária é de alumínio, empregando-se a liga 7075-T6 por suas excelentes qualidades na resistência aos efeitos da corrosão.

As características sonoras das novas hélices de 6 pás constituíram uma preocupação e, por esta razão, os painéis dos bordos de fuga das asas e dos flaps foram redesenhados para evitar a fadiga acústica.

Ainda que a estrutura seja basicamente a mesma, foram aperfeiçoados os processos de sua fabricação. A Lockheed está implementando as cha-

madras "minifábricas", que se constituem em células instaladas para produzir pequenos componentes, sendo prevista, com esta prática, uma melhoria na produtividade entre 30% e 40%.

O desenvolvimento do projeto e da produção correm juntos. Em março deste ano, foram cortadas e preparadas as chapas para a produção dos primeiros cinco aviões de série, três meses antes do projeto haver sido "congelado". Está sendo empregada uma maquete de tamanho real (Moch up) para controlar as eventuais mudanças do desenho, antes que estes saiam para a fabricação.

Os programas de execução do "H" e do "J" estão caminhando juntos, porém, no final de 1996, a Lockheed só estará trabalhando unicamente no "J", visto que a mistura das linhas de montagem, tem se configurado como ineficiente.

A produção dos "Hércules" continuará com uma média de três aeronaves/mês, até 1996, diminuindo, na transição do "H" para o "J" e retornando ao ritmo anterior, em 1997.

MERCADO

A Lockheed apresentou uma oferta do C-130J-30 (alongado) ao Ministério da Defesa do Reino Unido, tendo recebido da RAF uma encomenda de 25 aeronaves para substituírem os seus atuais C-130K.

A Austrália apresentou uma encomenda de 12 novos "Hércules", provavelmente C-130J-30.

A USAF comprará dois "J" como precursores do programa de substituição dos seus 150 C-130E, que começará em 1996.

HISTÓRIA DO HÉRCULES DO "A" AO "J"

OC-130J é a quinta versão importante do "Hércules", tetra turboélice projetado pelo Departamento de Desenvolvimento Avançado "Skunk Works" da Lockheed e que se manteve em produção contínua, durante mais de 40 anos. O primeiro dos protótipos, YC-130A, voou em Burbank, Califórnia,

em 23 de agosto de 1954, seguido pelo primeiro C-130A de produção em série, em Marietta, Geórgia, no dia 7 de abril do ano seguinte.

É interessante lembrar que aquele "Hércules" permanece em serviço até os dias atuais, agora como "canhoneiro de operações especiais", com a reserva da USAF, tendo sido seguido, até o momento, por 2075 aeronaves produzidas. O C-130A foi substituído em 1958 pelo mais potente C-130B, que por sua vez cedeu seu posto, em 1961, ao "E", de maior autonomia.

OC-130H foi produzido em 1964 e o C-130H-30, alongado, em 1980. Esta é, atualmente, a versão em produção.

Externamente, o "H" difere do "A" apenas em detalhes. Uma prova irrefutável da solidez do desenho original é que sua estrutura básica é a mesma, até o modelo "J". A única diferença perceptível (além do nariz romano dos primitivos—sem radome) foi a mudança da hélice de 4 pás, no modelo "B", e agora a de 6 pás, no modelo "J".

A história do C-130J começou em 1988, quando a Lockheed tentou motivar a USAF para a substituição de seus modelos "E" pelos "H".

A Força Aérea, no entanto, procurava algo melhor, buscando reduzir o efetivo de tripulações e pessoal de apoio. Em resumo, o C-130J foi concebido sob estas bases. Os requisitos, porém, escaparam de controle, resultando em um custo de desenvolvimento estimado em US\$1 bilhão. Incapaz de racionalizar tanto gasto, em um "Hércules" melhorado, a USAF começou a comprar os modelos "H", em 1992, com a intenção de substituir os seus antigos modelos "E". Porém, este projeto foi cancelado, logo após o recebimento de apenas duas remessas.

Está prevista a produção do novo modelo em versão tanque, operações especiais, canhoneiros, patrulha marítima e alerta antecipado aerotransportado, partindo do C-130J, básico e do C-130J-30, alongado.



Seu sistema de reabastecimento em voo lhe permite: decolar com peso máximo de "carga-paga" e quantidade mínima de combustível; ascender direto para 28.000ft, sem "steps", em 14 minutos; e completar o reabastecimento, em voo, para a realização da missão.

O BRASIL E A NOVA ORDEM MUNDIAL

O Mundo não está em paz!
O Mundo está em guerra. Uma guerra global, subliminar, que subjuga e escraviza os povos pelo poder tecnológico de conduzir mentes humanas, científica e metodicamente desinformadas ou deformadas.

A moderna "guerra psicológica" — calcada na "realidade virtual" — faz um povo pensar que é feliz, enquanto sua nação, suas riquezas, a sociedade, suas instituições se subordinam à vontade de poderosas organizações internacionais a serviço do poder econômico de grupos ou de nações dominantes. Manipula-se um capitalismo selvagem, outrora nômade e sem pátria.

A "Nova Ordem" não é uma concepção recente.

Ao término da Segunda Guerra Mundial, quando países pobres esforçaram-se em negociar "coletivamente" com os ricos, as potências industriais formaram uma "contra-organização". Conduzida por David Rockefeller, a idéia era organizar banqueiros internacionais e grupos transnacionais dos Estados Unidos, Japão e Europa Ocidental, com a ajuda da CIA, estabelecendo-se a chamada "Comissão Trilateral", objetivando reduzir atritos e fortalecer a união dos "gigantes" frente ao esforço de negociação dos "pobres".

Já em 1974, Henry Kissinger, secretário de Estado do Gover-

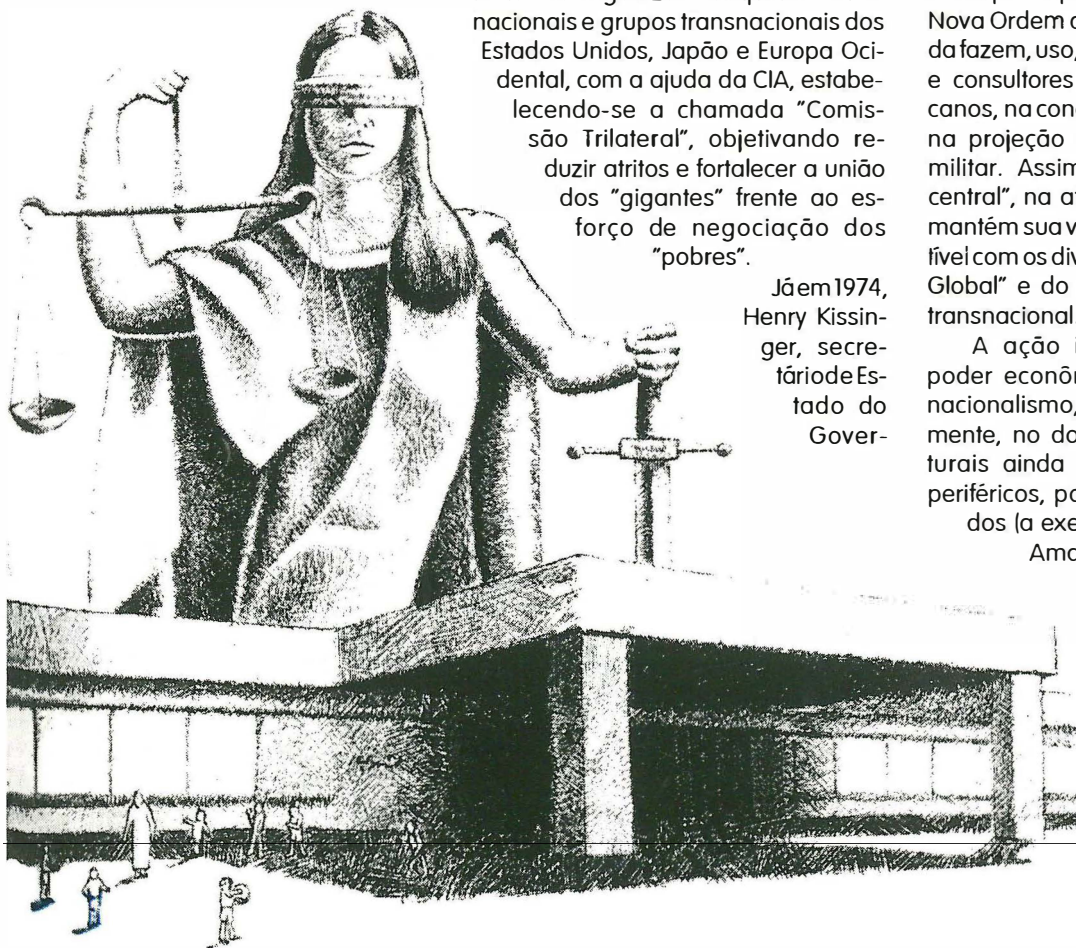
no americano, apresentava um "Projeto de Interdependência", consubstanciado num "clube oficial de ricos" para a consecução de "estratégia comum", quanto ao tratamento com esses presunçosos países pobres.

Além do mais, departamentos técnicos dos Estados Unidos já estimavam que, ao fim do século, esse país "central" dependeria de abastecimentos estrangeiros no tocante a recursos como alumínio, manganês, estanho, cobalto, tungstênio e 50% com relação a outros, inclusive o cobre; sem referência à exclusiva complementação petrolífera. Por sua vez o Japão, a Alemanha e outros países desenvolvidos, no presente momento, já dependiam de 50 a 100% de suprimentos externos em termos fundamentais, principalmente quanto ao "petróleo", energético primário.

Portanto, ao longo da História Política dos Estados Unidos, observa-se que Henry Kissinger, Robert McNamara e, mais recentemente, Dick Cheney tanto participaram da formulação da Nova Ordem como dela fizeram, e ainda fazem, uso, na condição de analistas e consultores de governantes americanos, na concepção das estratégias e na projeção do poder econômico e militar. Assim, esse poderoso "país central", na atual conjuntura mundial, mantém sua vontade nacional compatível com os diversos cenários do "Poder Global" e do domínio do capitalismo transnacional.

A ação internacionalizante do poder econômico, enfraquecendo o nacionalismo, não se calca, tão-somente, no domínio dos recursos naturais ainda disponíveis nos países periféricos, pobres ou subdesenvolvidos (a exemplo da grande Região

Amazônica) e no controle do energético primário (estoques de petróleo no mundo) ou de outras fontes de energia, tecnologicamente sofisticadas, principalmente a "nuclear". Mas, sobretudo, no domí-



nio hegemônico das Telecomunicações e da Telemídia; da Informática, Robotização, Cibernética, etc.

Também os centros de ciência e pesquisas — geradores de massa crítica e suportes das tecnologias de ponta industrializadas — serão prioridades dos países mais ricos do mundo que formam o grupo dos 7 (G-7): Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e Reino Unido, que já detêm 71,7% da produção mundial de bens e serviços. Países periféricos, pobres ou subdesenvolvidos estarão nitidamente na condição compulsada de “importadores” dessas tecnologias, mesmo que necessarias à autossuficiência de defesa, preservação da “Integridade do Patrimônio Nacional” e da própria “Soberania”. Com mais evidência, isso já ocorre nas áreas “militar” e da “química fina”, com nitidos bloqueios a quaisquer inventos, artefatos ou produtos da cultura industrial desses países periféricos.

A desarticulação da União Soviética (1991) e o fim da bipolaridade político-militar com os Estados Unidos definiram a configuração e o poder econômico de três novos pólos: o pólo do Pacífico, integrando o Japão aos Tigres Asiáticos (Coreia do Sul, Formosa — Taiwan —, Cingapura e Hong Kong); a União Européia e o Acordo de Livre Comércio da América do Norte, Canadá e México-NAFTA (North American Free Trade Agreement). Condicionadamente, os Estados Unidos, o Japão e a Alemanha tornaram-se “Países Centrais” desses mercados de dominação do fluxo de exportação tecnológica.

Quanto à Guerra do Golfo Pérsico — a mais recente — somente inocentes úteis podem acreditar que a “paraférnia eletrônica” (armamentos, aviões e técnicas) tenha sido desenvolvida para dominar o conflito com o Iraque. Era, sim, a tecnologia armamentista mais sofisticada — pronta e simulada em computadores — para fazer frente ao esperado conflito entre a OTAN e o Pacto de Varsóvia. Em poucos meses foi adaptada e testada, no Teatro do Oriente Médio, com vantagens sobre tropas inferiores. Além dos custos cobertos pela Alemanha e Japão, os Estados Unidos asseguraram o forne-

cimento de petróleo (energético primário) àqueles países; abriram excelentes mercados para exportação de armas sofisticadas; e mantiveram sob domínio a salvaguarda da soberania do Kuwait e da Arábia Saudita. Tudo coerente com espírito da Nova Ordem.

Neste cenário, o Brasil ocupa um espaço “sui generis” de incoerências significativas.

Em conceituação mais recente — tendo em vista o nível cultural-tecnológico, a extensão territorial, os recursos econômicos e humanos (população) — a China, a Índia e o Brasil podem ser considerados países semelhantes, na categoria de “Retardatários da Segunda Onda”. A simples semelhança não permite o mesmo estágio de “soberania”, pois esta condiciona-se à “vontade nacional” (do povo com representações políticas) e à capacidade de “retaliação” e “barganha”, frente aos “países centrais”, principalmente os Estados Unidos, com sofisticado poder tecnológico-armamentista-nuclear. Assim, a fragilidade do Brasil simplesmente repousa na “posição geopolítica” (país atlântico) e na “subserviente” decisão governamental de recusa ao domínio do “ciclo nuclear completo”, tendo sido induzido a submeter-se à ampla fiscalização da AIEA (Agência Internacional de Energia Atômica) e às mais recentes nuances de pressão da OMC (Organização Mundial do Comércio). Tal situação não ocorre com a China, a Índia e outros países “estrategicamente posicionados” no complexo econômico do poder mundial, a exemplo de Israel.

Após o longo período da ditadura de Getúlio Vargas — já no pós-Segunda Guerra — com a volta da FEB (Força Expedicionária Brasileira), consolidou-se a “consciência nacional” identificada com a Democracia. A opção dos brasileiros repudiava os regimes autoritários. Permitiu-se, então, combater tentativas de implantação de governos ideologicamente ditatoriais de esquerda ou de direita. Cristalizada a “vontade nacional”, a própria sociedade foi em busca do binômio: “liberdade com soberania” (autodeterminação), outrora questionado pelos seguidores dos “regimes comunistas” e “agora” pelos

princípios filosóficos da Nova Ordem Mundial. Trocou-se apenas de “bandeiras” e de “coloração”. É o efeito ferradura: onde os extremos se aproximam visando ao “poder”. Pátria e nacionalismo não fazem parte dessa concepção política.

Sabe-se que a “soberania” antecede a “cidadania” e que, há mais de um século, a Amazônia é vítima da cobiça internacional. Entretanto, algumas ONG’S (Organizações Não Governamentais), habilmente manipuladas, atastam-se dessa verdade histórica explorando a incultura do povo ludibriado na sua boa fé. Governar, inistintamente, com as ONG’S é admitir o risco de ultrajar a “memória nacional” e ferir a soberania, principalmente quando a tutela da “multimídia” é tecnologicamente dirigida para resultados gerados pela “realidade virtual”.

Os mesmos veículos de comunicação de massa que visualizaram o “poder de aquisição” de um REAL — símbolo monetário forte — hoje, incoerentemente, são manipulados para induzir o povo a não usá-lo como livre instrumento de compra. Enquanto isso, elevada taxa de câmbio e juros escorchantes no mercado desaceleram o “parque industrial”, conduzindo o “aparelho produtor” a conseqüente e incontrolável recessão. Revela-se uma desordem monetarista desumana e escravizante.

Quando o “iene” japonês pressiona o “Dólar” reduzindo-o a valores decimais, um “conflito” comercial-financeiro abala os interesses dos norte-americanos. Entretanto, estranhamente, quando isso ocorre com o “Real” brasileiro, “supervalorizado”, Kissinger (o mesmo da Nova Ordem) visita o Brasil e, em palestra para “homens de negócios”, acena para o fortalecimento da economia brasileira. Aplaudido, regressa com os bolsos cheios de dólares. Haverá sinceridade nisso? Acredite se quiser! A verdade é que o “Real” terá que mostrar sua verdadeira cara: tornar-se moeda menos “escritural” e mais “contábil”.

Dois licitações internacionais, recentemente, disputavam mercados concorrentes — certamente convergentes — a EMBRAER (já privatizada), tentando

vender para o governo norte-americano o avião "Tucano" (treinador militar brasileiro), com aceitação na França, China e Reino Unido; e a RAYTHEON (empresa do interesse dos Estados Unidos), oferecendo todo o complexo de "Hardware" para o "Sistema de Vigilância da Amazônia" (SIVAM). O governo brasileiro, "diplomaticamente insensível" ao poder de "barganha", ao aceitar a antecipada vitória da empresa norte-americana, surpreendeu-se com a derrota da EMBRAER, empresa de conceituada tecnologia. Cedemos a "segurança" (vigilância) da Amazônia e não fomos aceitos, como "exportadores", no fechado mercado militar dos Estados Unidos. Excelente lição para as demais empresas brasileiras que ainda duvidam dessas verdades.

A construção de um "Veículo Lançador de Satélites" (VLS) é um direito tecnológico do Brasil, em reconhecimento à capacidade dos cientistas brasileiros, frente aos obstáculos constantemente impostos pelos países desenvolvidos. Seria ingenuidade declarar que somente verbas representam essas restrições, mas principalmente as posições de "soberania" e "independência" assumidas pelo país detentor dessa tecnologia. Verdade inegável é que um "Lançador de Satélites" tem características semelhantes às de um "Míssil" de longo alcance (estratégico), o que põe em dúvida e incomoda — em termos de "segurança" (interna e externa) — países dominantes do restrito mercado armamentista, principalmente os Estados Unidos.

Os ensaios do Brasil e da Argentina para a consolidação do MERCOSUL (Mercado do Cone Sul) deixam dúvidas. Até o ano 2010, dificilmente o MERCOSUL competirá em qualidade com alguma tecnologia industrial igual ou superior ao NAFTA. Certamente — na condição de "consumidor subsidiado" — ficará atrelado a esse mercado. Além do mais, serão irremovíveis as dificuldades inerentes à parceria com a Argentina — historicamente discutível — frente à secular disputa pela hegemonia continental. Por outro lado, ao "domínio indireto" dos grandes produtores de "petróleo" (Oriente Médio),

seguir-se-á a conquista dos médios e pequenos: México, Venezuela, Argentina e Brasil.

A desesperança poderá abater-se sobre um povo decepcionado com:

A proliferação de partidos políticos sem consistência programática, convivendo com a "infidelidade partidária"; programas governamentais sem continuidade; um Sistema Educacional desarticulado, ensino básico decadente e aumento relativo de analfabetos; um Sistema de Saúde Pública falido e em decomposição, rede hospitalar inoperante e incontrolada evasão de recursos; uma Previdência Social vulnerável, sem condições de recuperar elevada soma de recursos roubados; um Poder Público desacreditado; Legislativo e Judiciário lentos, discriminadores e corporativistas; corrupção generalizada e aposentadorias injustas; um "aparelho arrecadador" ineficiente diante da sonegação de grandes empresas e de grupos de empresários politicamente acobertados; o "inadimplemento generalizado", incentivado pelos próprios Estados, que não pagam a "União"; estatais que devem a estatais, Estados que não pagam as estatais, empresas privadas acobertadas pelos Bancos do governo etc, tudo em "cascata"; as desigualdades regionais, produtos da "insensatez política"; as crianças abandonadas, justificando a existência de ONGS que não prestam conta das "quantias" arrecadadas e se "auto-promovem" através de publicidade da "telemídia"; a inversão dos valores morais e espirituais (da família e da sociedade), promovida pela telemídia, sob concessão do governo; o aumento vertiginoso do "narcotráfico" impulsionado pelos "mercados consumidores" dos países desenvolvidos que aceleram e incentivam as "fontes de produção"; a açodada política de "desestatização" (embora necessária), não somente permitindo a desnacionalização do capital, mas viabilizando a formação de "cartéis" ou "empresas-núcleo" de multinacionais a serviço do transnacionalismo; as "Forças Armadas" vilipendiadas e reduzidas à expressão mais simples; os Acordos Internacionais, cujas "cláusulas" são desconhecidas; e a corrupção, narco-

tráfico e terror — elos de uma corrente envolvendo países pobres, subdesenvolvidos e periféricos da América Latina — possibilitando "lavagem de dinheiro" e gerando "dividendos políticos" para o poder global.

Esses fatos exigem a nítida compreensão da necessidade do fortalecimento das Instituições Cíveis e do adequado preparo das Forças Armadas, tendo em vista viabilizar e assegurar os compromissos assumidos pelo Presidente da República com a nação, perante a Constituição Federal que jurou cumprir.

De sã consciência, administrar um Brasil (Estado-Nação) não é tão simples como se propaia. É natural que o governo norte-americano (Pentágono) possua estratégias bem definidas para a América do Sul e para o Brasil (em especial a Amazônia), com equipamentos, armas e táticas de emprego já testadas. Em contrapartida, o que terá o Brasil para sua própria defesa?

O melhor "Plano Político-Social-Econômico" para a recuperação do Brasil não se assemelhará ao da Argentina e, muito menos, ao do México ou ao de outro país latino-americano. Será, sim, o do "Brasil para os brasileiros": autêntico, soberano, desafiante, independente e calcado em vontade política própria. Nos acordos internacionais, o Brasil não deverá ficar preso a uma "única opção" continental. Relacionar-se com países de outras culturas e "demais pólos econômicos" (China, Japão e Europa) proporcionará ao Brasil alargamento independente de sua fronteira científica, afastando-se do "colonialismo unilateral".

De que vale recuperar o respeito aos "símbolos nacionais" e o "espírito pátrio", se o Estado-Nação for dividido, negociado, enfraquecido. Sua "soberania" vulnerável torna-se-a dependente de um "pólo exógeno" de poder militar e econômico, calcado no capitalismo selvagem, frio, dominante, escravizante. Então, será tarde demais para afirmar-se que o "Brasil é nossa Pátria Livre".

* O autor é Cel. Av. R/R,
Administrador de Empresas e
Relações Públicas.

Considerando-se a insegurança de que são vítimas os brasileiros, cuja integridade física e patrimônio são, a cada instante, ameaçados de todas as formas, o Governo — seja lá o que isso queira dizer — resolve baixar o seguinte decreto, para a proteção de todos os cidadãos.

Artigo 1º — O cinto de segurança em todos os bancos de veículos automotivos é de uso estritamente obrigatório, inclusive quando o veículo se encontrar estacionado, devido à possibilidade de uma colisão com outro veículo, em movimento.

§ 1º — Constituirá agravante ou atentado ao pudor configurado pela prática de sexo oral, ou outros sexos, dentro de qualquer veículo, sem o concomitante uso do cinto de segurança.

§ 2º — As poltronas utilizadas para assistir à televisão ou ao cinema também deverão ser utilizadas com cinto de segurança, para evitar que o usuário sofra ferimentos, ao desabar de sono, constituindo-se agravante se o ato ocorrer durante a emissão de programa eleitoral ou curta-metragem de exibição obrigatória.

§ 3º — As pessoas que já contêm com mais de três episódios de cair da cama usarão cintos de cama padronizados, fabricados por firma idônea, escolhida em licitação pública. Anualmente, cada cidadão não possuidor de cinto deverá apresentar atestado de que não caiu da cama no período, obtido, mediante pagamento de Darf, junto ao INSS.

§ 4º — Terão livre acesso aos domicílios os fiscais de cinto de cama e poltrona, devidamente credenciados pelo Departamento Federal de Fiscalização de Cintos de Automóveis, Poltronas e Camas (Defeciaupolca).

Artigo 2º — São equipamentos obrigatórios para sairapê: uma máscara contra gases, protetores de ouvido, zipers com cadeado em todos os bolsos e bolsas, uma gargantilha anticaco de vidro, um capacete de aço, um colete a prova de balas, um par de sapatos antiderrapantes, filtro solar em todas as partes do corpo expostas ao sol, cuecas ou calcinhas blindadas e luvas

SE GU RAN ÇA TOTAL

João Ubaldo Ribeiro*

antimicrobianas, bem como atestado de não portar doenças infecto-contagiosas, em quatro vias e obtido mediante pagamento de Darf ao INSS.

Parágrafo Único — Para atravessar a rua, mesmo com o sinal aberto, o transeunte será obrigado a portar um foguete às costas, que o possa elevar pelo menos oito metros acima do nível do solo, para evitar os veículos de todos os tipos que atravessarem o sinal fechado, como é a norma de trânsito das grandes cidades.

Artigo 3º — É permitido fumar em casa, mas os fumantes, em cujas residências se encontrem não-fumantes, serão obrigados a fornecer a estes máscaras e óculos de proteção adequados e exigir a sua utilização.

Parágrafo Único — Terão livre acesso aos domicílios os fiscais do Departamento Nacional de Fiscalização do Fornecimento de Máscaras a Não-Fumantes (Denafifomanofu).

Artigo 4º — É obrigatória a instalação de janelas blindadas em todas as residências, cabendo indenização, em caso de não-cumprimento do aqui disposto, ao autor de disparos de balas perdidas e outros projéteis. Condicionadores de ar e outros objetos expostos também deverão ser blindados.





Parágrafo Único — As janelas poderão ser abertas, em ocasiões especiais, mediante requisição prévia ao Departamento Municipal de Abertura de Janelas, Fendas e Reentrâncias (Demuajafre), comprovado pagamento de taxa ao Serviço de Inspeção de Buracos de Balas Perdidas (Serinbupabe) e apresentação de autorização do Departamento de Espécies em Extinção do Ibama, em oito vias.

Artigo 5º — É vedado o comparecimento a qualquer agência de banco 24 horas sem o acompanhamento de dois seguranças de empresas credenciadas, sob licitação pública do Departamento Estadual de Babões Armados e Coleteados (Debacle), aos quais deverão ser pagos 20 por cento de qualquer quantia sacada, sob pena de se entregarem cem por cento aos assaltantes em torno.

Parágrafo Único — Recusar, sem seguranças, o pagamento dos cem por cento será considerado violação dos direitos humanos dos assaltantes de bancos 24 horas, com todas as consequências desse ato hediondo previstas nas leis federais, estaduais e municipais.

Artigo 6º — Quem recorrer à polícia, sem antes recorrer à Polícia da Polícia (Popô), será responsabilizado pelos atos cometidos pela polícia e in-

denizará a Popô, por prejudicar o cumprimento de suas obrigações legais, precípua das quais é o policiamento da polícia. Os casos controvertidos serão entregues à jurisdição da polícia da polícia da polícia (Popopô).

Artigo 7º — Todos os moradores de casas ou edifícios são obrigados a distribuir senhas secretas a seus amigos, visitantes habituais ou prestadores de serviços, sem as quais ninguém deverá ser admitido. A responsabilidade, em cada caso, caberá ao morador, que deverá pagar Darf ao Serviço Federal de

Decepção de Quem Esqueceu a Sigla (Sefededequessig).

Artigo 8º — Para comparecimento a qualquer praia, é obrigatória a utilização de coletes salva-vidas de modelo padronizado, bem como o porte de atestados de vacinas anti-rábica, anticólera e anti-hepatite, todos em seis vias e obtidos mediante o pagamento de Darf ao INSS.

Artigo 9º — É vedado a todos os gordos, assim entendidos os que esti-

verem dez por cento acima do peso normal, ou mais, consumir qualquer produto alimentício, classificado como engordante pelos fiscais do Serviço Federal de Regulamentação da Obesidade (Seferobel), em restaurantes ou estabelecimentos comerciais congêneres.

Parágrafo Único — Para defender o interesse do obeso e não prejudicar o estabelecimento comercial, o fiscal, sempre que julgar necessário, poderá comer o que o gordo ia comer, pago por este, à guisa de multa.

Artigo 10º — No interesse da ordem e tranquilidade públicas, é proibido o uso, pelas mulheres, de trajes provocantes ou excessivamente reveladores e, aos homens, de trajes que possam causar estranheza ou reações desfavoráveis, a critério dos fiscais da Superintendência Federal do Vestuário (Sufevest).

Artigo 11º — Cães e quaisquer outros animais domésticos só poderão circular pelas ruas com mordaças e fraldas.

Artigo 12º — Os assaltantes só poderão assaltar se o assaltando não exibir comprovante de contribuição ao Fundo de Assistência Sócio-Financeira ao Assaltante, no valor de um terço de seu salário. Se, após apresentação do comprovante, o assaltante insistir, o assaltando poderá dar-lhe voz de prisão e encarcerá-lo na delegacia mais próxima, mediante pagamento de taxa à SSP.

Artigo 13º — Revogam-se todas as disposições em contrário e será considerado subversivo o cidadão que se queixar de insegurança urbana.



* O autor é escritor (Texto publicado em "O GLOBO", 27 de agosto de 1995)

Em 1892, o sueco ALFRED NOBEL foi procurado pelo engenheiro SALOMON-AUGUSTE ANDRÉE, que pretendia determinar o ponto exato do Pólo Norte. NOBEL, cientista milionário, acolheu bem a iniciativa e interessou-se em conhecer os estudos preliminares. O plano lhe foi apresentado e discutido amplamente. Algumas noites foram sacrificadas com debates em torno do ponto a atingir, a maneira de chegar lá e como orientar-se sabendo de antemão que não existiam pontos de referência naquela área. Curvados sobre mapas, manipulando bússolas e fazendo cálculos os mais variados, mergulharam num mundo de problemas. Simultaneamente, estudavam as possibilidades de sobrevivência numa região gelada, inóspita e totalmente desconhecida. Modificações substanciais foram introduzidas no programa, aperfeiçoando ou reduzindo o esquema original. NOBEL sentia a importância da expedição tanto para a sua pátria, como para a humanidade, e pediu uma audiência com o rei da Suécia. Ambos concordaram em financiar a viagem, o equipamento necessário e o imprescindível apoio terrestre.

Desencadeou-se a preparação da expedição. ANDRÉE (38 anos), viajou a Paris onde encomendou à Casa Lachambre um globo de 4.500m³ de gás. O famoso fabricante, tomando conhecimento daquele pedido, sugeriu inovações no aparelho, indispensáveis a um longo voo sobre regiões desertas e geladas. ANDRÉE — nenhuma experiência aeronáutica e nenhuma prática de navegação — foi induzido por M. LACHAMBRE a fazer treinos de voo sobre Paris. Simultaneamente, acompanhava a fabricação do balão e, juntos, iam modificando o projeto original,



Salomon August Andrée

Tentativa de sobrevoo do PÓLO NORTE

Aloísio Quadros *

A primeira exploração aérea realizada no mundo ocorreu em 1897, quando três cientistas suecos tentaram atingir o Pólo Norte num balão a gás.

dotando-o com os requisitos importantes para a viagem ao Pólo. Na cesta dos tripulantes foi instalado o instrumental de voo, em painéis de madeira, eliminando-se as peças metálicas de bordo como medida cautelar para diminuir as influências magnéticas da região polar. Entre o globo e a cesta dos tripulantes, e cerca de dois metros abaixo daquele, adaptou-se um depósito com apetrechos que seriam utilizados quando tocassem o solo, incluídos aí um trenó, uma cama, uma canoa dobrável, armas, munição, provisões para quatro meses, medicamentos e abrigos individuais forrados com pelo de carneiro.

Um painel rígido, retangular, à guisa de vela, manobrado da cabine, foi instalado junto ao depósito do material. Serviria para proporcionar alguma direção ao balão. Foram incluídos os cabos "guide-rope" em quantidade maior que a usual. O fabricante, preocupado com a missão daquele globo, preparou a sua estrutura, vedando o invólucro de gás com um cuidado exagerado, proporcionando sustentação no ar por cerca de trinta dias. Concluída a construção, o balão foi exaustivamente testado e logo remetido à Suécia, já batizado como "Oernen" (águia). Os cientistas NILS STRINDBERG e KNUT PRAENKEL reunem-se a ANDRÉE, completando a equipagem. Montado o balão, iniciaram-se os treinos, procurando familiarizar os tripulantes com o aparelho e com a navegação aérea. Estudos do equipamento e sua utilização foram intensificados até todos se sentirem confiantes, mas não perceberam que o peso do balão equipado era excessivo e o lastro era pouco. Um experimentado aeronauta, ciente da necessidade emergencial de ga-

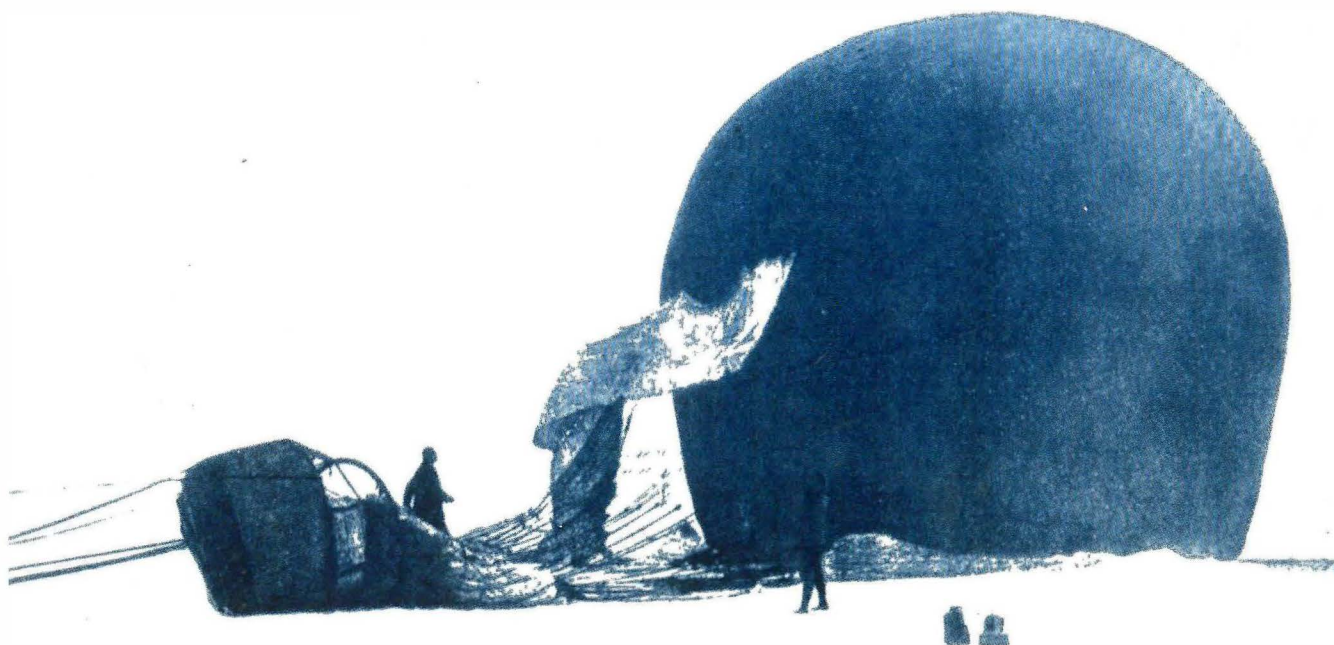
nhar altura, não aprovaria o conjunto. Mas, ANDRÉE, STRINBERG e PRAENKE sentiam que já era tempo de partir e nada mais modificar. O verão era fator primordial para o sucesso da expedição, mas ele acabaria breve. Em que pesasse a pouca experiência dos tripulantes, não faltavam sólidos conhecimentos científicos da missão a cumprir e um entusiasmo pessoal quase incontrolável.

Em 1896 chegou à ilha de Danois (Spitzburg), situado a oeste do grande arquipélago, a equipe de apoio, iniciando a construção do hangar para o balão. O vento era um fator constante e a sua violência, soprando do sul, dificultava o andamento da obra, causando prejuízos e atrasos ao programa. O tempo fluía e com dificuldades e poucos recursos o hangar, afinal, terminou e o balão foi enchido de gás. Neste ano de 1896 não havia indícios de melhoria da situação meteorológica. Instalou-se uma certa preocupação entre os cientistas. O hangar começou a desmontar-se. Procediam a reuniões freqüentes, onde analisavam a situação. A opinião unânime era de que não havia esperança de melhoria climática, conforme já ha-

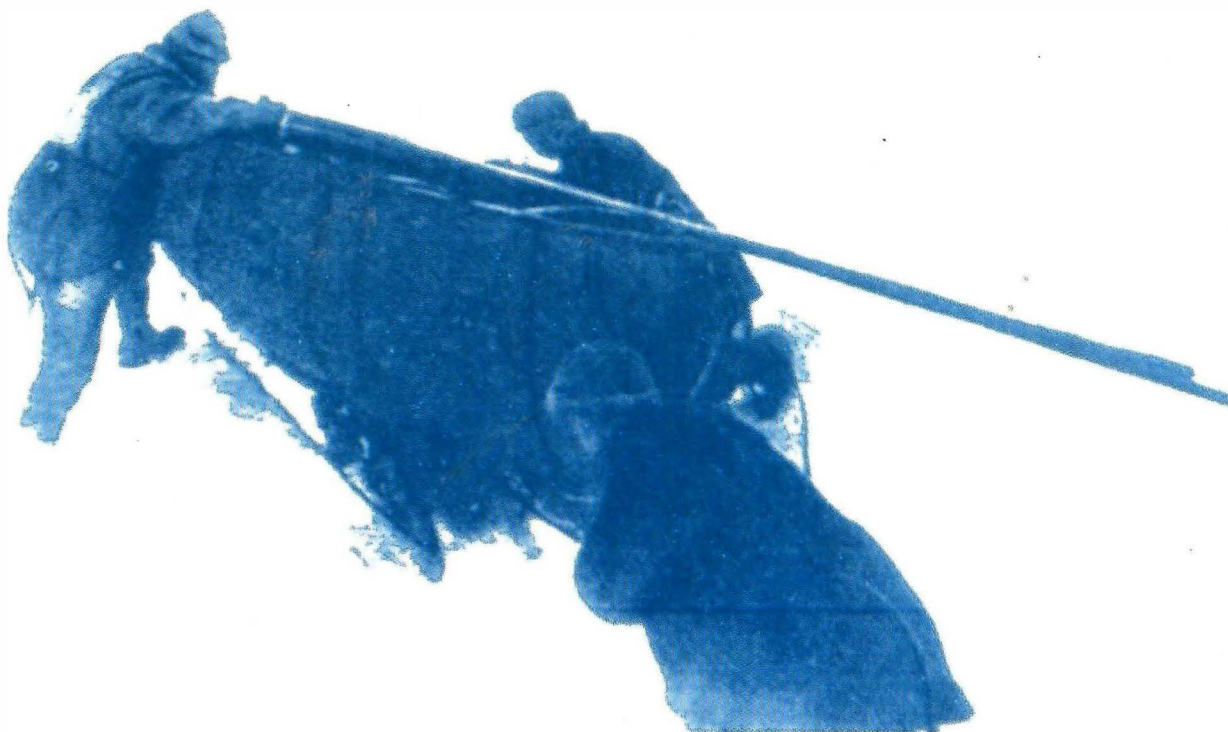
viam sido advertidos. Aportou o navio com os pombos-correio para os futuros contatos com a base. Nada mais restava a fazer, a não ser esperar e aguardar, nervosamente, uma eventual melhoria meteorológica para a partida. ANDRÉE convocou seus companheiros e discutiram a situação. Prestigiado por eles, ANDRÉE tomou a decisão de partir de imediato, apesar do vento sul continuar violento. Na madrugada de 11 de julho de 1897, todos foram chamados para a última inspeção minuciosa no aparelho e, enfim, dar partida. Quando deixaram o solo, os relógios registravam 13 horas e 50 minutos. O que ocorreu, então, foi impressionante. Saindo do hangar e envolvido pelo vendaval, o balão deu um arranco e subiu rodopiando. Algumas centenas de metros adiante, sem nenhum controle, perderam altura e, pressionado pelo vento, o "L'Oerneri" tocou nas águas geladas. A cabine foi inundada, arrastada sobre a água por uma centena de metros, esbarrou numa camada de gelo e perdeu alguns dos seus cabos ("guide-rope"). O impacto atirou os tripulantes sobre o equipamento espalhado na cesta. O balão continuou sendo empurrado na direção

norte, elevando-se e perdendo altura, alternadamente.

Voaram durante treze horas agitadas, quando foram surpreendidos por uma grande calmaria. Estabilizado o balão, os aeronautas reorganizaram a cabine, fizeram um inventário do que sobrou de peças, aparelhos e alimentos e ficaram apreensivos quando constataram que o volume de gás diminuía muito. Seria o frio? As estimativas anteriores, quando dos estudos e treinamento, apontavam índices de perda menos alarmantes. O globo estará perdendo gás? Teria sido o atrito, quando arrastado pelas paredes do hangar, na partida? Agora, em pleno ar, sem condições de examinar o invólucro de forma conveniente, só lhes restava a leitura permanente do manômetro. Recomeçaram os cálculos de navegação tentando orientar-se. Era primordial situar-se e definir o rumo a seguir. Só então, perceberam a dura realidade: o iasiro era pouco e o momento não era indicado para alijá-lo e ganhar altura, apenas para movimentar o balão; em detrimento de um momento emergencial, não era de bom senso, concordaram os três expedicionários. As



O balão OERNEN aterrizado sobre campo de gelo.



Andrée, Fränkel e Strindberg empurrando a canoa sobre o campo de gelo.

observações dos aparelhos de bordo levaram-nos a concluir que já haviam ultrapassado os 82 graus de latitude norte. Portanto, o objetivo final estava próximo. Suavemente, recomeçou o vento fazendo o globo derivar para o oeste, cerca de vinte horas. Eles tentaram dirigir a aeronave e lançaram mão do arremedo de vela de que dispunham. Os resultados não foram satisfatórios. Exaustos com o manuseio da vela, desistiram de controlar a direção do balão e voltaram à fãina de verificar a pressão do gás, a navegação, e foi rascunhada a primeira escala de revezamento de serviço, depois de distribuída a primeira ração alimentar — bem nutrida — desde que saíram. Logo ocorreu nova imobilização da aeronave durante outras longas treze horas. Como continuavam a perder altura, perceberam, apesar da ausência de pontos de referência, que o globo se estabilizara. Quando o vento recomeçou a soprar, o balão rumou norte e, pela leitura dos

instrumentos, estimaram distar ainda uns 800 quilômetros do Pólo. Da base de onde largaram, até ali, voaram cerca de 480km. Reinava a bordo uma certa confiança no sucesso da expedição. Para manter a base informada, lançaram pombos-correio nos três primeiros dias de viagem, mas só chegou ao destino uma única mensagem: “tudo bem a bordo”, além da posição do balão naquele momento. Decorridas mais 65 horas de voo, o balão encontrava-se em situação precária. O gás, agora, não sustentava o aparelho no ar. O choque com o gelo já se antevia inevitável. Às 7:30 horas do dia 14 de julho, ocorreu o impacto com o gelo. O balão foi arrastado centenas de metros sobre a superfície gelada, até murchar totalmente e paralisar. Os tripulantes conseguiram manter-se dentro da cesta. Certificando-se de que o conjunto estava irreversivelmente inutilizado, desembarcaram e andaram sobre o caminho percorrido pelo balão, recolhendo o que

caíra quando rolavam pelo gelo. Fizeram um balanço dos estragos ao balão e aos instrumentos, e inventariaram o material disponível. Foram discutidas as alternativas de salvamento. Descartada a recuperação do balão, restava a hipótese remota do resgate por iniciativa do pessoal da ilha de Danois, mas, após refletirem muito sobre suas condições precárias, decidiram voltar caminhando. Prepararam-se para a imensa jornada. Desligaram o balão da cesta cortando as cordas que os uniam e acondicionaram no seu interior o material indispensável à sobrevivência do grupo. Divergências entre eles, repouso físico e a faina das últimas providências, consumiram sete dias, ocorrendo a partida somente no dia 21, convictos de que, por terra, nunca viria socorro.

Estabeleceram um regime de rodízio para ter sempre dois homens puxando a barca do balão e o terceiro andando sem esforço. A única opção de

sobrevivência, era tomar o rumo sul, caminhando metodicamente, controlando a marcha pelo relógio. Não podiam perder a noção de tempo para manter a cadência dos deslocamentos e regular o consumo das provisões. As noites polares eram extremamente longas, naquela época, e havia a falta do ritmo das cidades para induzir as paradas para o repouso e as refeições. Estavam sós. Absolutamente sós. Todos tentavam raciocinar em termos matemáticos, quanto às possibilidades de salvamento. Emoções e sentimentos pessoais, à parte. A ordem era andar e andar, mantendo a cabeça e os nervos sob absoluto controle, submetendo-se, sem contestações, ao rígido programa traçado. Durante 88 dias deslocaram-se no rumo sul, arrastando com imenso sacrifício a carga que lhes garantiria a sobrevivência. Por duas vezes desorientaram-se. Marcharam, inadvertidamente, rumo oeste e corrigiram o curso, andando no sentido oposto, em detrimento do objetivo sul, vagando pelo

gelo inutilmente. Horas e energias preciosas perdidas.

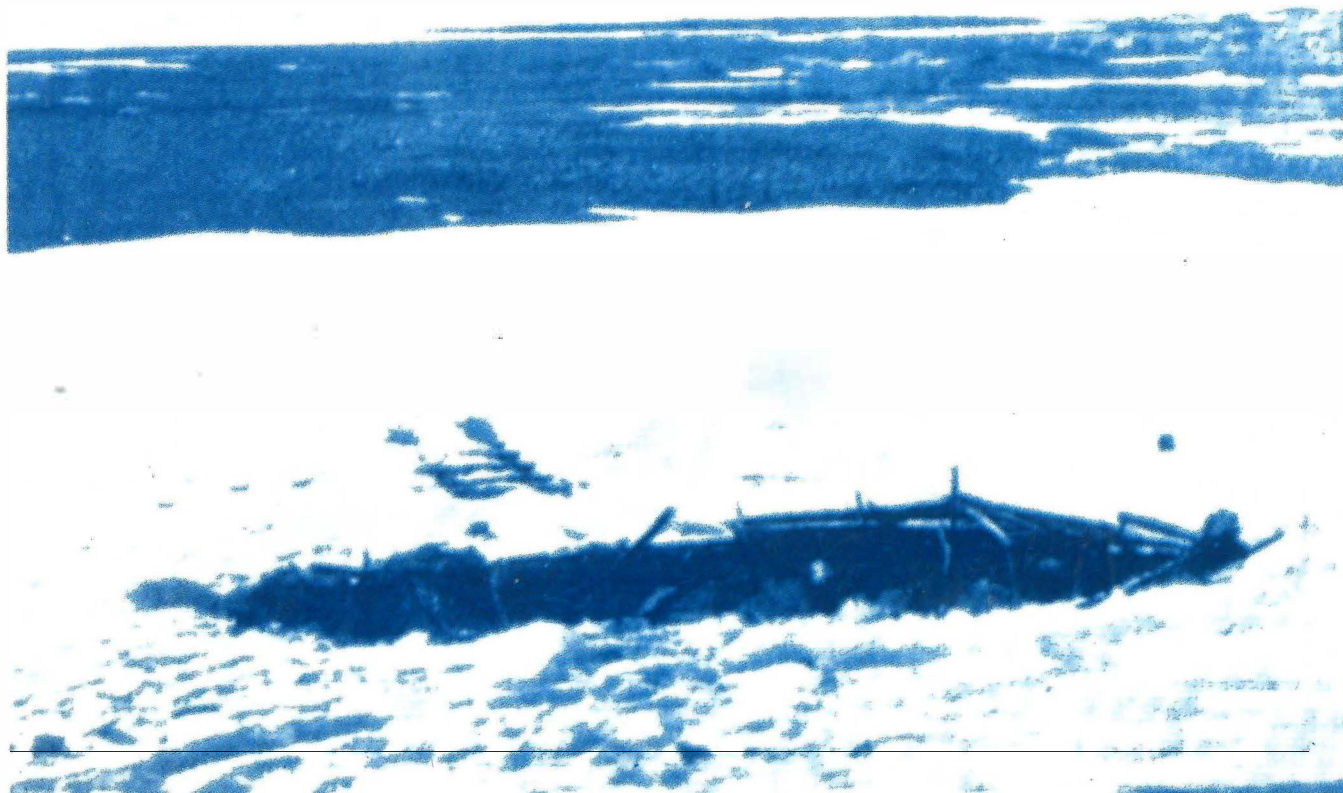
Inexoravelmente, aproximava-se o tremendo inverno. Ao desabrigo e com as provisões reduzidas, parte consumida, parte perdida, mantinham o ritmo da caminhada a muito custo. Fotografaram a própria caravana e anotaram, sistematicamente, o diário de bordo. Dia 2 de outubro atingiram o norte da ilha Branca, a oeste da ilha de Danois, de onde partiram, embora não tivessem muita certeza de onde estavam. Tudo era presumível e estimado, num momento em que a resistência física já era mínima. Todos estavam exaustos e quase não conseguiam deslocar-se. Só o instinto de conservação ainda os impulsionava, nada mais. O esquema de procedimentos já não era mais observado. Raciocinavam com dificuldade e pouco falavam. O diário de bordo era anotado irregularmente. A dura realidade era a exaustão, a fome e o profundo frio, silêncio e solidão. Pela última vez, a 17 de outubro de 1897,

anotaram o diário de bordo. Letras quase ininteligíveis.

1930. Em agosto, o pescador "Bratvaag", nas imediações da ilha Branca descobriu, por acaso, espalhados pela neve, a canoa, o trenó, parte da cesta, utensílios diversos do "Oernen" e os corpos dos cientistas, conservados por 33 anos pelo gelo. Dentro de uma das bolsas, encontraram intactas algumas cartas escritas por STRINDBERG, o diário de bordo e a câmera fotográfica cujo filme — apesar do tempo passado ao relento — foi revelado e as fotografias publicadas nos jornais europeus da época. Das anotações do diário de bordo, reconstituiu-se essa viagem.

** O autor é Pára-Quedista*

As tomadas fotográficas foram feitas em julho de 1897. O filme permaneceu na máquina fotográfica de Andrée até 1930, quando os restos da expedição foram encontrados.



A Canoa de expedição de Andrée, quando sua descoberta em 1930, sobre a ilha de gelo.

A curto prazo é essencial para o país que seja realizada uma ampla reforma agrária. Hoje, temos um movimento de lavradores sem terra muito bem organizado, que deve ser considerado com muita seriedade.

Não vamos confundir a motivação para a instauração de uma guerrilha com o sistema de luta armada, que a caracteriza. Muitos, inadvertidamente, acham que no seu conceito está somente a motivação político-ideológica. Enganam-se. Hoje, como já aconteceu em outros países, vemos instalar-se a guerrilha, por razões criminosas, ou seja, pelo tráfico de tóxicos. Por outro lado, estrutura-se um movimento nacional de lavradores que poderá, por razões de propriedade da terra e da miséria, transformar-se em guerrilha rural. Lamentarei muito, se algum dia vir as nossas Forças Armadas envolvidas em uma luta fratricida. Na verdade, a incapacidade e a inconsciência da nossa elite política está, passo a passo, levando-nos a esta situação. Esqueçamos as ideologias e livre-mo-nos de condicionamentos, hoje impróprios, e façamos, imediatamente, uma ampla reforma agrária. Se a guerrilha rural instalar-se no nosso território, teremos o futuro do nosso país seriamente comprometido.

Conversando há poucos dias com um deputado federal, ouvi o seguinte: "reforma agrária é coisa de comunista". Perguntei-lhe se conhecia a história e a estrutura agrária dos Estados Unidos da América e dos principais países da Europa Ocidental. Não sabia nada. Esse homem no Legislativo, ignorantemente, opina sobre os nossos destinos. Quem permitir, por ação ou omissão, que as Forças Armadas se envolvam em guerrilha rural, consequência da falta de reforma agrária, matando brasileiros, será um inconsciente ou um alienado. No passado era compreensível. Hoje é um sério erro. Será que existe algum brasileiro, civil ou militar, que gostaria de se ver envolvido em uma empreitada

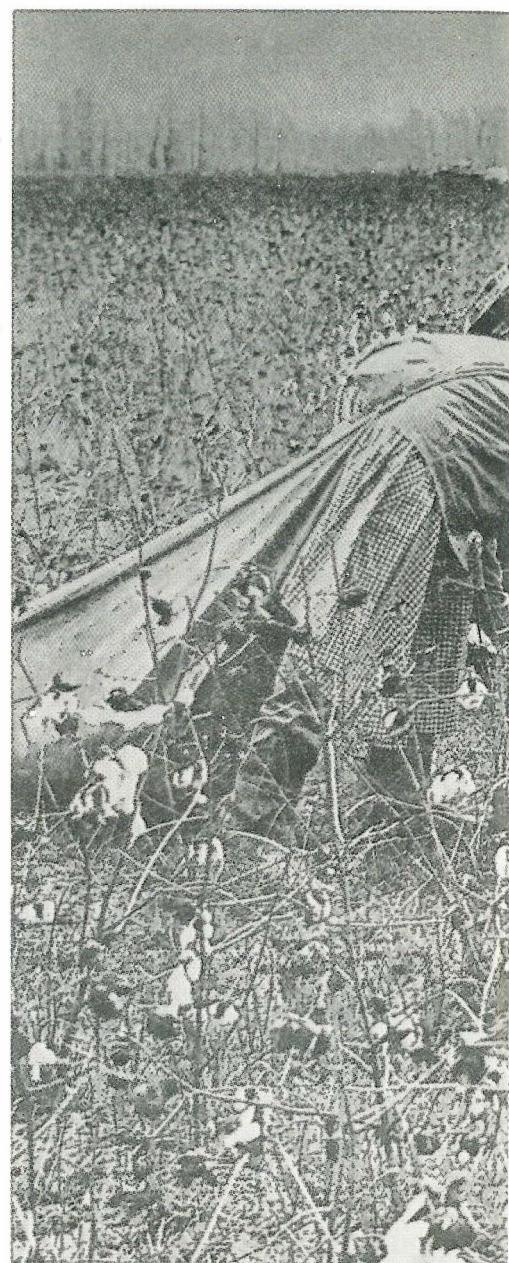
Reforma Agrária e Guerrilha

Newton de G. Orsini de Castro*

O que mais me moveu, ao escrever este artigo, foi saber que, no fim da linha da irresponsabilidade de não se fazer uma reforma agrária, que traga paz social, estarão os nossos soldados, morrendo e matando brasileiros.

dessa natureza, defendendo, não um princípio legitimado, mas um "coronel do interior" que escraviza menores, deputados e senadores incapazes de integrarem a realidade nacional ao contexto internacional, bem como ser conivente com comportamentos que mantêm milhões de hectares improdutivos, quando milhares de agricultores, com crianças famintas, pe-

rambulam miseravelmente por estradas poeirentas? Diz o ministro da justiça que "alguns conflitos são organizados por agitadores políticos". Perguntamos: que política, ideologia, doutrina, partido político e programa partidário representam? Frase solta sem fundamento e coerência. Pensa que ainda está na Guerra Fria. Na verdade, tudo indica que essa autoridade só é mo-





vida por interesses orquestrados do exterior, haja visto, ter agido para o estabelecimento da demarcação de terras, até do tamanho de uma Bélgica, para pouquíssimos índios, quando na ONU, por intermédio de uma "Declaração dos Direitos dos Índios" estabeleceram normas que um dia poderão nos fazer perder o controle, por exemplo, da exploração mineral

da área reservada aos lanomâmis ou ficar sem esse território riquíssimo em materiais estratégicos, principalmente em nióbio (mais de 90% das reservas mundiais), elemento fundamental para o desenvolvimento dos programas aeroespaciais das nações desenvolvidas.

Desta vez, se não for realizada uma reforma agrária de conformidade com a realidade, teremos um Canudos muito mais sério, com consequências imprevisíveis que afetarão, significativamente, o nosso destino. Quero que saibam que para serem instaladas guerrilhas coordenadas só faltam lideranças, as quais poderão ser financiadas, implantadas e armadas do exterior, se assim for conveniente para interesses políticos, econômicos ou do narcotráfico. "Em 22 Estados existem 20.521 famílias acampadas à margem de estradas ou em terrenos cedidos a título precário". "O Brasil dos 'sem-consciência' tenta, por todos os meios, dificultar a reforma agrária e tirar vantagem financeira, inclusive ao afirmar o absurdo de que o assentamento de cada família custaria R\$ 40.000. Alcançaria, no máximo, R\$ 20.000.

Vou especular, dando asas à minha imaginação: "...estamos no ano 2005. Simultaneamente à ocupação por forças estrangeiras do território dos lanomâmis, cujos habitantes escolheram outra cidadania que não a brasileira, vemos as nossas Forças Armadas inertes por estarem envolvidas em uma gigantesca guerrilha do movimento dos agricultores sem-terra. As forças de libertação da nação lanomâmi, com suas poderosas aeronaves, decolaram de vários campos que foram construídos em outros países na década de 90, em torno da região lanomâmi, para "proteger a democracia e a autodeterminação dos povos", como já aconteceu inúmeras vezes." Se há concordância da nossa elite dirigente com essa liberação de área, pelo menos poderia agir como procederam determinados governos

de algumas nações, ao submeterem-se a imposições irreversíveis: vender o território lanomâmi agora, poupando-nos de grandes sofrimentos, ou então assinar um protocolo garantindo a total exploração econômica da área lanomâmi pelas nações, sedes do poder supranacional, em troca de vantagens que nos proporcionarão paz social e desenvolvimento. Por exemplo: cancelamento da dívida externa e dinheiro para saldar a dívida interna e desenvolver o Nordeste, bem como dotar o país de infra-estrutura voltada para a pesquisa e para a educação, principalmente para a profissionalização. *Terras do México, riquíssimas (Texas, Novo México e Califórnia), foram tomadas pelos Estados Unidos da América, sem contemplação.*



Se a guerrilha rural instalar-se no nosso território, teremos o futuro do nosso país seriamente comprometido.

A Inglaterra e o Japão mostram-nos que o que traz desenvolvimento significativo é a vontade humana. A Inglaterra, berço da revolução industrial, só possuía carvão mineral, e o Japão nem isso. São nações desenvolvidas, sedes do poder supranacional. Conheço uma senhora louca que tem um cofre com milhões de Reais em jóias e que vive paupericamente na sujeira, com 56 gatos. Vai viver eternamente na pobreza, sendo rica e sem discernimento.

O poder supranacional tem nas mãos os destinos de todas as nações. O Brasil, para desenvolver-se, integrado à comunidade internacional, tem que garantir estabilidade sócio-político-econômico-militar e, conseqüentemente, conquistar e manter credibilidade internacional. A realidade e os interesses nacionais, na

*A Inglaterra e o Japão
mostram-nos que o que traz
desenvolvimento significativo
é a vontade humana.*

presente conjuntura, têm que prevalecer. Não podemos admitir que frases ideologicamente retrógradas, feitas no passado, relativamente à reforma agrária, conduzam os nossos destinos: economia de mercado e democracia exigem paz social.

Só poderemos ter orgulho do nosso conhecimento quando houver certeza da correspondência entre o que achamos e a realidade. O pensamento filosófico tem que ser a base concreta para estruturarmos uma idéia. Só entenderemos bem o significado de qualquer coisa quando conhecermos a origem da origem do fato, integrando-o às conjunturas do passado e do presente, analisando as possíveis consequências. Multinacionalismo exige capacidade de identificarmos os nossos problemas, considerando a realidade internacional.

*Só poderemos ter orgulho do
nosso conhecimento quando
houver certeza da
correspondência entre o que
achamos e a realidade.*

Pode parecer não ser de minha responsabilidade opinar sobre atitudes políticas. Entretanto, se as consequências dessas decisões puderem levar brasileiros a matar brasileiros, que querem trabalhar para sustentar a família e que não dispõem de outros meios, para que poucos vivam privilegiadamente, procurarei alertar a opinião pública. Só devemos lutar por causas

justas que tragam estabilidade institucional. Até na vida privada devemos discernir sobre o quê, com quem e quando devemos lutar.

O México é um exemplo recente que nos permite identificar as causas e as consequências de uma guerrilha rural.

O sistema sócio-político-econômico instalado no país, de longa data, instrumentaliza um ordenamento jurídico perverso que garante a impunidade e a corrupção dos privilegiados, bem como a exclusão dos abandonados à própria sorte. Até nas desapropriações que têm objetivado a reforma agrária temos identificado um processo que garante indenizações superfaturadas, através de uma prática jurídica de avaliação, que tem que ser imediatamente corrigida.

*O México é um exemplo recente
que nos permite identificar as
causas e as consequências de
uma guerrilha rural.*

É necessário que as providências adotadas para a realização de uma reforma agrária não representem levandades, mas que sejam o resultado de ações emanadas de conclusões que garantam paz social e, conseqüentemente, estabilidade sócio-político-econômico-militar. Para tanto, temos que reformar a nossa Constituição e promulgar nova lei fundiária no sentido de estabelecer que o direito de propriedade da terra rural emana também do cultivo, isto é, do seu uso efetivo, naturalmente das áreas apropriadas e integradas a planejamentos agropecuários. Há mais de duas décadas existe na França uma lei que proíbe os proprietários de manter improdutivas suas terras, e que é considerada com seriedade. O exemplo é de nação desenvolvida,

*Referimo-nos a uma reforma
agrária que proporcione assis-
tência técnica, estabelecendo
processos de financiamento, de
produção e comercialização.*

ocidental, capitalista e democrática. Em consequência, não vemos como aceitar tergiversação de brasileiros sem consciência. Referimo-nos a uma reforma agrária que proporcione assistência técnica, estabelecendo processos de financiamento, de produção e de comercialização. Que não seja somente agricultura de subsistência e sim de mercado. Tudo dentro de um projeto que atribua ao governo responsabilidade pela formação de um sistema de armazenagem, beneficiamento, controle sanitário, pesquisa, técnica aplicada e informação que garanta fluxo racional entre a produção e o consumo. Do contrário teremos lavradores exaurindo e passando por terras, voltando a perambular sem rumo, com fome e revoltados ou vendendo fraudulentamente as áreas assentadas.

Por que a nossa elite dirigente não quer acreditar em revolução social? Em qual história estrutura suas conclusões? Trata-se de imediatismo irresponsável. Pensa: se nada vai acontecer agora, que se danem as futuras gerações. Só objetiva vida privilegiada. Não quer ver o que está acontecendo e imaginar as possíveis consequências.

Tenho satisfação de saber que as nossas Forças Armadas, profundamente esclarecidas, posicionam-se democraticamente, sabendo que suas responsabilidades institucionais estão e estarão, sempre, acima dos interesses dos aproveitadores e dos apátridas. Não matarão levemente. Não é a nossa legislação que está em jogo e, sim, os destinos da nação.

** O autor é Cel. Av. R/R*

Desde o verão passado, a presença nos céus do Rio do dirigível que faz propaganda da Petrobrás (no início era Pepsil), se tornou uma visão corriqueira. Não é, entretanto, a primeira vez que esse tipo de aeronave mais-leve-que-o-ar se apresenta para os cariocas.

Abstraindo, é claro, os célebres "zeppelins" (Graf e Hindenburg) que todos sabemos andaram por aqui no apogeu alemão anterior à guerra, pouca gente sabe que a US Navy operou no Brasil, de 1943 a 1945, com dois esquadrões de "blimps" em missões de patrulha anti-submarino.

A idéia de desdobrar essas Unidades de dirigíveis para o Atlântico Sul surgiu em meados de 1942, quando começou a se tornar evidente a tendência dos submarinos alemães abandonarem o Atlântico Norte em direção às águas, supostamente mais seguras, do litoral brasileiro. É interessante lembrar que já se tornara óbvia a incapacidade dos "U-Boats" alemães sustentarem o bloqueio das rotas entre a América e a Europa frente à rápida evolução dos equipamentos ASW ("Anti-Submarino e Warfare"), em especial o radar. Ora, reza a boa arte da guerra que, se existe incapacidade de se atingir um objetivo de guerra proposto, é melhor começar a

acionar a diplomacia. Não era essa, entretanto, a concepção pusilânime dos vassallos do "Führer" que resolveram concentrar seus ataques no nosso litoral.

Não que os produtos argentinos e brasileiros não fossem importantes para o esforço de guerra aliado. Eram, mas não tão cruciais quanto o suprimento americano que atravessava o Atlântico Norte para a Inglaterra.

Mas o fato é que, face às previsões, foi decidida a ativação de uma "Wing" de dirigíveis em território brasileiro, com dois esquadrões de oito "blimps" cada. Seriam a "Fleet Four Airship Wing" e os Esquadrões ZP-41 e ZP-42 que operariam, inicialmente, os "blimps" modelo "K" e, depois, o modelo "M" (que nunca chegou ao Brasil).

O problema é que os óbices a serem vencidos foram superiores às estimativas e, depois de muito se planejar, a "Wing" só seria ativada em Recife, em julho de 43, com o ZP-41 previsto para operar no Amapá, Igarapé Assu e São Luiz e, com o ZP-42, em Fortaleza, Maceió, Ipitanga e Noronha.

O primeiro "blimp" a chegar ao Brasil — o K-84 do ZP-41 — pousou na sede do esquadrão no Campo do Pici, em Fortaleza, em 27 de setembro de 1943, ou seja, já tarde para lutar contra

a grande "blitz" que os submarinos fizeram em julho. Mais atrasado ainda chegou o K-73 (novembro de 43) na sede do ZP-42, em Maceió.

Santa Cruz, no Rio, foi naturalmente escolhida para ser sede do órgão de manutenção de grandes revisões e reparos, pois o hangar alemão lá estava.

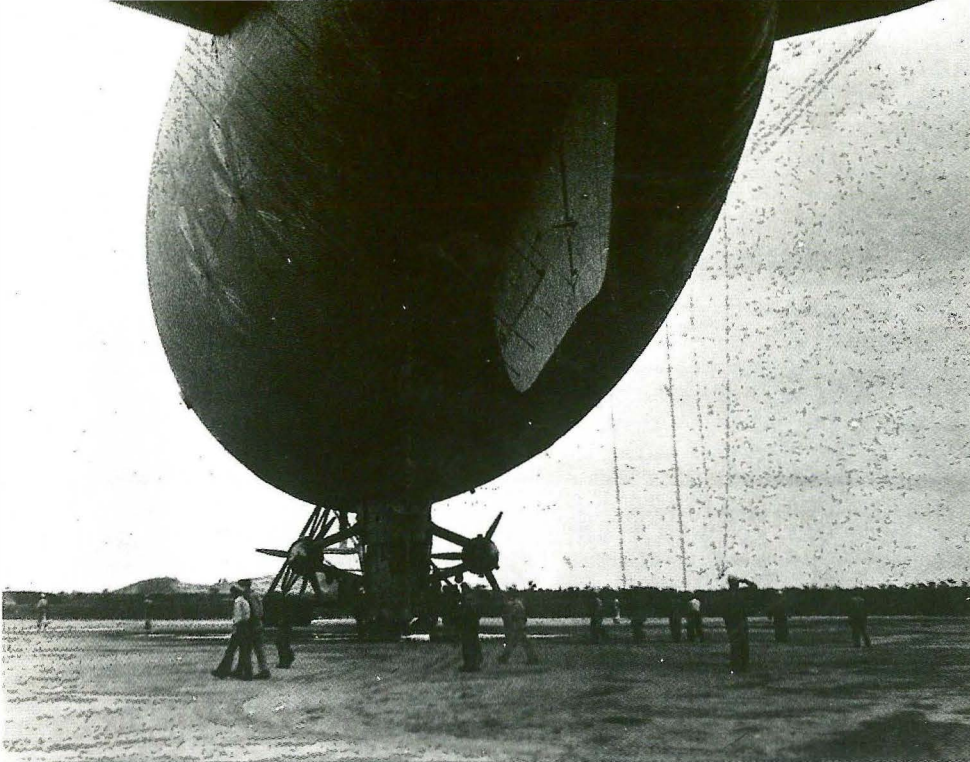
A operação dos "blimps" fez uso desmedido da mobilidade característica da arma aérea. E o improviso também se fez presente de modo continuado. Os "blimps" operaram destacados em uma infinidade de lugares (Igarapé Assu, Amapá, São Luiz, Pici, Recife, Noronha, Maceió, Ipitanga, Caravelas, Vitória e Santa Cruz) e os esquadrões alternaram suas sedes entre Pici, São Luiz e Maceió, frequentemente.

Conquanto a grande ofensiva alemã já houvesse sido rechaçada, foi extraordinariamente expressiva a quantidade de missões de cobertura de comboio efetuadas pelo ZP-41 e ZP-42. Ademais, os "blimps" foram usados em incontáveis missões de salvamento e como quebra-galhos de toda ordem.

Os Modelos "K", pelo que nos é dado inferir, não eram muito maiores do que os que andam voando pelo Rio hoje. Até possuíam uma certa semelhança. Tinham capacidade limitada de carga



Concentração de "Blimps" em Santa Cruz (Rio de Janeiro), local onde eram feitas as manutenções.



Vista de um "Blimp" estacionado em Santa Cruz (Rio de Janeiro).

(quatro tripulantes e uma bomba de profundidade), sendo-nos desconhecida sua autonomia, mas é de se supor que fosse bem grande (temos conhecimento de missões com 9 horas de voo).

No Brasil, os "blimps" jamais chegaram a se defrontar com algum submarino alemão, o que pode ter sido uma sorte ou uma decisão deliberada. O resultado de tal confronto dificilmente lhes seria favorável. Existe, todavia, literatura registrando um afundamento na Flórida, embora ele não conste da publicação "German, Japanese and Italian submarines losses, World War II" (OPNAV-P33-100 New 5-460 do "Chief of Naval Operations, Navy Department") que consultamos.

A presença dos "blimps", no Brasil, deixou muitos vestígios na FAB. Uma grande parcela dos alojamentos ainda existentes em Santa Cruz foram herdados da base naval americana e eu me lembro que, nos tempos de tenente, os cobertores do Cassino ostentavam o nome do YVAN, quando olhados pelo avesso. As instalações de Caravelas existem até hoje, embora a base prevista para o local nunca tenha sido ativada — o local serviu apenas como ponto de reabastecimento possuindo, apenas, uma pequena guarnição. Em Noronha, ainda se podia, há uns dez anos atrás, encontrar o círculo de asfalto, próximo à cabeceira, usado como ponto de estacionamento. E, em Maceió, o grande pátio, onde ficava a Base do ZP-42 (cerca de um quilômetro ao sul do aeroporto) ainda é visível do ar.

Em recente conversa com o insigne cardeal Luiz Cruz, ele nos contou que a Base de Igarapé Assu ainda estava de pé quando ele pousou de T-6 por lá, nos idos de 50, inclusive com o mastro de amarração.

Abaixo estão relacionadas algumas informações extraídas do Histórico dos Esquadrões ZP-41 e ZP-42:

- 08 Jan. 44 — K-36 avista 3 barcos salva-vidas a cerca de 240 milhas ao sul de Noronha.
- Eram naufragos do furador-de-bloqueio Rio Grande afundado pelos Cruzadores Jouett e Omaha.
- 13 Jan. 44 — K-98 localiza naufragos do furador-de-bloqueio Bugarland também afundado pelo Jouett e Omaha.
- 17 Jan. 44 — K-36 colide com o terreno em meio a neveiro em Cabo Frio, com perda total do material.
- 23 Jan. 44 — K-118, voando de Paramaribo para o Brasil, avista B-25 acidentado ao norte de Macapá.
- 04 Fev. 44 — K-90 e K-114 resgatam sobreviventes em um A-30 Baltimore canadense acidentado próximo de Amapá.
- 07 Fev. 44 — K-90 se acidenta em Igarapé Assu.
- 11 Fev. 44 — K-106 e K-114 resgatam sobreviventes de dois B-25 acidentados na selva no Amapá.
- 05 Mar. 44 — K-114 resgata sobreviventes do B-24 acidentado a 20 milhas de Belém.
- 17 Fev. 44 — K-110 e K-98 realizam, a partir de Fortaleza, busca de B-24

desaparecido no mar.

- 18 Fev. 44 — K-98 localiza no mar carga de pelotas de borracha do furador-de-bloqueio Rio Grande (essa carga acabou quase toda recuperada, ou pelos navios americanos, ou por ter ido dar na praia).
- 03 Mar. 44 — K-110 presta socorro a um Catalina acidentado no litoral norte de Fortaleza.
- 22 Mar. 44 — K-110 localiza avião de treinamento da FAB pousado na praia próximo de Santa Cruz.
- 21 Abr. 44 — K-73 localiza PV-1 acidentado na Bahia.
- 07 Jun. 44 — K-131 localiza e resgata tripulação de A-20 acidentado em Turiassu.
- 08 Jul. 44 — K-125 conduz presidente Getúlio Vargas, Ministro Salgado Filho, Brig. Trompowsky e Brig. Duncan para assistirem exercício anti-submarino da FAB, em frente à Marambaia.
- 11 Jul. 44 — K-125 realiza busca para localizar avião da FAB que havia amerissado na baía de Sepetiba.
- 22 Jul. 44 — K-128 participa da busca de sobreviventes da corveta Camaguã da Marinha Brasileira.
- 23 Jul. 44 — K-128 participadas buscas de avião do NATS ("Naval Air Transport Service") acidentado próximo a Maceió.
- 21 Set. 44 — K-117 localiza destroços de um avião da Cruzeiro, acidentado na Bahia.
- 25 Set. 44 — K-128 participa de busca de B-29 desaparecido próximo de Noronha.
- 22 Nov. 44 — K-52 realiza busca do Martin PBM acidentado no mar na Bahia.
- 27 Nov. 44 — Catalina da "Fleet Airship Wing 4" acidenta-se próximo de São Luiz com 22 pessoas a bordo, havendo perda total de pessoal e material.
- 13 Jan. 45 — K-125, a partir de Santa Cruz, e K-132 a partir de Caravelas, efetuam busca de B-26 da US Navy desaparecido na rota (este avião pousou em emergência em um pequeno campo ao sul de Vitória, provavelmente Guarapari).
- 30 Mar. 45 — ZP-42 recebe ordens de retorno aos Estados Unidos.
- 04 Abr. 45 — K-108 localiza C-45 da FAB que fez aterragem forçada no Amapá.
- 13 Jul. 45 — K-98 localiza A-26 acidentado.
- 02 Out. 45 — ZP-41 é desativado.

* O autor é Cel. Av. R/R

Quando falamos em política salarial, alimentação e remuneração, estamos falando de assuntos que transcendem cada uma das três Forças Singulares.

A obrigação de planejar, orientar e coordenar esses assuntos, de forma harmônica e homogênea, sem interferir nos respectivos sistemas, cabe à Subchefia de Economia e Finanças do Estado-Maior das Forças Armadas (SC5 — EMFA).

É difícil essa função de coordenar, sem interferir. É difícil e fascinante essa busca de consenso, que extrapola os limites das Forças e envolve outras áreas da Administração Federal, no campo econômico e financeiro.

Nos dois anos de desempenho da missão de Subchefe de Economia e Finanças (91/93), procuramos atingir objetivos com ética e eficiência; obedecer aos dispositivos legais e regulamentares; atualizar a legislação específica, atrasada em mais de vinte anos; valorizar o emprego do trabalho em grupo; exercitar a criatividade; vencer a burocracia que está na cabeça de muitas pessoas; aplicar experiências adquiridas em mais de trinta anos de atividade administrativa e financeira; correr riscos e, principalmente, assessorar com dignidade.

Enfim, buscamos obter resultados. Foi uma época difícil e de inflação em espiral.

Aos muitos desafios e dificuldades, sucederam algumas realizações. Dentre elas: consolidamos a legislação da COMISSÃO DE ALIMENTAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS — CAFA — vigente desde 1963, adaptando-a aos novos tempos com o Decreto nº 330, de 1º de novembro de 1991.

Com a CAFA estivemos nos principais estabelecimentos de abastecimento e Subsistência das Forças Singulares e em indústrias alimentícias, em São Paulo, no Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul, visitando fabricantes potenciais de rações operacionais, do ramo de liofilizados e desidratados, para emprego em situações de comba-



EMFA Experiência Gratificante

Um Depoimento

Nebar Guillem Baltoré *

... procuramos atingir
objetivos com ética e
eficiência; obedecer aos
dispositivos legais e
regulamentares; atualizar
a legislação específica,
atrasada em mais de
vinte anos;...

te, sobrevivência, abandono e naufrágio.

Correndo atrás da inflação persistente e enfrentando a burocracia, uma das piores pragas do gerenciamento moderno, reajustamos periodicamente os valores das etapas de alimentação e das diárias fora da sede dos militares. Graças a simples adaptações na legislação, o EMFA passou a ter a competência e a agilidade para atualizar esses valores, de etapas e diárias, desde que observasse as limitações orçamentárias e a isonomia com as diárias dos servidores civis.

Na área da remuneração dos militares, os maiores desafios foram: a recuperação das perdas salariais, a atualização de normas legais, a busca da isonomia salarial, prevista na Constituição Federal, e a implantação da política salarial.

O primeiro grande desafio na gestão foi concluir e aprovar uma nova LEI DE REMUNERAÇÃO DOS MILITARES — LRM — obedecendo a critérios críticos pré-estabelecidos. O principal desses critérios era o aumento das pensões das viúvas, com base nos soldos. Essa nova LRM, de 30 de setembro de 1991, resgatou 20 anos de legislação esparsa, em um único e transparente diploma legal; estendeu aos militares direitos sociais dos servidores civis; aumentou significativamente o valor do soldo e triplicou o valor das pensões militares. Obedeceu aos princípios da ética, da simplicidade e da clareza — qualquer leigo a entende — e nem precisou ser regulamentada imediatamente, pois foi aplicada durante um ano, com simples Orientações Normativas. Trouxe aos militares as vantagens dos anuênios, do salário-mínimo, da conversão de 1/3 das férias em numerário, do adicional de natalidade, do "pró-labore" para contratação de pessoal inativo por tempo certo, da gratuidade do auxílio-fardamento, de uma remuneração completa na passagem para a inatividade e no aumento da ajuda de custo do militar movimentado. Também abriu as portas para o pagamento do valor do

Na área de remuneração dos militares, os maiores desafios foram: a recuperação das perdas salariais, a atualização de normas legais, a busca da isonomia salarial.

transporte de mudança, em dinheiro, ao próprio militar transferido. A grande vantagem da LRM foi a redução significativa dos percentuais de gratificações militares. Mas, aumentando o soldo e triplicando a remuneração das pensionistas, trouxe maior tranquilidade para esse segmento tão sensível e tão caro ao futuro de cada um de nós.

A isonomia prevista na Constituição de 88 foi outro tema dominante em nossa gestão, quando, pela primeira vez na História do país, houve aquiescência dos Poderes Legislativo e Judiciário em participarem do processo de implementação da isonomia salarial no Serviço Público.

O texto produzido mediante consenso estabeleceu princípios básicos para desatar o nó da isonomia e constituiu-se em resultado final valioso, traduzido na Lei nº 8.448, de 21 de julho de 1992.

Após a Resolução nº 1, do Congresso Nacional, de 30 de julho de 1992, redigimos a Lei Delegada nº 12, de 7 de agosto de 1992, criando a Gratificação de Atividade Militar (GAM), no valor de 160% do soldo, em nossa estrutura remuneratória, extensiva às pensionistas de militares, inclusive filhas.

Mas, os princípios básicos da isonomia tiveram vida efêmera.

A ruptura do incipiente acordo isonômico aconteceu logo, em setembro e outubro de 1992, com o alargamento do limite de 200% estabelecido para as gratificações. Derrubados os princípios básicos pelas gratificações alargadas, aprofundou-se ainda mais o caos existente no Serviço Público, ficando os militares no penúltimo degrau da escala salarial, na frente, apenas, dos servidores civis do Plano de Classifica-

ção de Cargos — o PCC — cuja gratificação de atividade permaneceu nos 80%, enquanto outras categorias, sempre mais privilegiadas, atingiram então até 410% do vencimento básico. Até hoje, esses privilegiados do Serviço Público dos Três Poderes recebem salários duas a três vezes superiores aos dos nossos oficiais-generais de quatro estrelas.

É preciso reavivar essa questão. É preciso, novamente, constituir um colegiado de representantes dos Três Poderes, do Tribunal de Contas da União e do Ministério Público, a fim de tornar a isonomia salarial uma realidade viável e, não, um enfeite na Constituição. Esse problema continua atual e sem qualquer solução.

A reposição das perdas salariais, decorrentes da inflação mensal, também se integrou na rotina da Subchefia de Economia e Finanças e o nosso principal instrumento de trabalho passou a ser o Índice de Preços ao Consumidor - INPC/IBGE.

No período de janeiro de 1991 até 31 de março de 1993, o soldo teve reajuste de 9235%.

Consolidamos, também, a legislação da COMISSÃO DE ESTUDOS DAS LEIS DE REMUNERAÇÃO DOS MILITARES — CELRM — com a edição do Decreto nº 457, de 26 de fevereiro de 1992. A atuação dessa Comissão deveu-se a grande parte de nossas realizações, evidenciando o valor do trabalho de grupo na coordenação de assuntos comuns.

Uma nova Lei de Pensões Militares, atualizando a atual Lei de Pensões de 1960, encontra-se pronta e acabada nos computadores da SC-5, aguardando a decisão superior para encaminhamento ao Congresso Nacional.

Elaboramos o Decreto que estabelece novas normas para a execução e indenização de transporte e mudanças de sede no país, posteriormente submetido à Presidência da República, onde veio a receber o nº 986, em 12 de novembro de 1993.

Uma nova política salarial para os militares, já no governo ITAMAR, teve sinal favorável e consolidou o entendimento para que fosse adotado um mecanismo de atualização da remuneração, em esforço conjunto com o Ministério do Trabalho e a então Secre-

taria de Administração Federal, mediante antecipação bimestral, reposição quadrimestral da inflação plena e critérios relacionados com a arrecadação do Tesouro Nacional.

Finalizando este depoimento, é preciso dizer que a honra que senti em dirigir a Subchefia de Economia e Finanças do EMFA, não se revestiu da vaidade de ser, mas antes, da consciência de ter sobre os ombros a responsabilidade de suportar anseios e aspirações de uma coletividade de mais de 520.000 pessoas, entre militares da ativa, inativos, pensionistas e ex-combatentes.

Com a consciência tranqüila do dever cumprido, nos despedimos do EMFA — Organização singular — onde pudemos aprimorar nossos conhecimentos profissionais, em um ambiente tão favorável à camaradagem entre companheiros do Exército, da Marinha, da Aeronáutica e Civis, quanto aqueles que sempre vivemos em nossa Força Aérea de origem e destino.

Até hoje, esses privilegiados do Serviço Público dos Três Poderes recebem salários duas a três vezes superiores aos dos nossos oficiais-generais de quatro estrelas.

Aos companheiros das diferentes Comissões de Trabalho, que nos assessoraram em assuntos de alimentação, remuneração, isonomia e política salarial, nossos agradecimentos pelas ações desenvolvidas e pela colaboração imprescindível.

Ao Ministro da Aeronáutica e ao Diretor de Intendência da Aeronáutica, que nos indicaram para a função, jamais deixaremos de agradecer pela oportunidade de termos vivido, em Brasília, dois anos de uma experiência admirável.

** O autor é Maj.-Brig. Int. Diretor de Intendência da Aeronáutica*

No intuito de tentar agilizar o movimento de passageiros e cargas de seus clientes, as empresas de transporte aéreo, desconhecendo os fatores de risco, insistem em operações que não têm amparo nas legislações e nas experiências desenvolvidas por órgãos internacionais, cujo objetivo é otimizar as operações de aeródromos, sem prejuízo da segurança do tráfego aéreo.

Operações em pistas paralelas

Remy Gomes Ferreira *

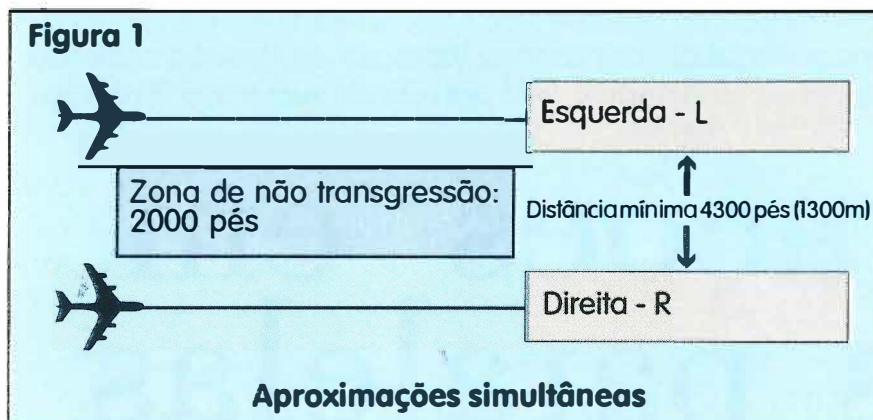


Desde a sua inauguração, o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos (AISP/GR) vem sofrendo pressões no sentido de adotarem-se operações por instrumentos, simultâneas, dependentes, ou segregadas, em razão de lá existirem pistas paralelas. O Plano Diretor do Aeroporto procurou, dentro da configuração do terreno da Base Aérea de São Paulo e das desapropriações realizadas, aten-

der aos padrões recomendados pelo Anexo 14 da OACI, coadjuvados por extensa bibliografia internacional: Federal Aviation Administration — USA (FAA), Civil Aviation Authority — UK (CAA), Services Techniques pour la Navigation Aérienne (STNA), International Air Transport Association (IATA) etc.

Lamentavelmente, a topografia da área disponível não permitiu que, na primeira etapa, se atendesse aos

requisitos para operações simultâneas independentes, dependentes, ou segregadas, razão pela qual optou-se pela configuração atual que, dentro das projeções estatísticas elaboradas pela CECIA/DAC, atenderia a demanda de passageiros e de tráfego aéreo até o ano 2010. Está prevista, também, uma terceira pista, localizada ao norte do terminal de passageiros (TPS), que permitirá operações IFR si-



com a atual RWY 09R/27L. Essa pista, além de aumentar a capacidade do aeródromo em termos de tráfego aéreo, será fundamental para atender a demanda de passageiros prevista para os quatro módulos do TPS — vinte e oito milhões de passageiros por ano.

As pistas de táxi foram projetadas com um número maior de saídas rápidas para a pista 09R, que opera em Categoria II, em virtude do onemograma indicar o uso predominante desse rumo de aproximação em, praticamente, 86% do ano, o que foi comprovado em dez anos de operações.

O distanciamento de 375m entre os eixos das pistas, embasado numa frota de MIX 4 (padrão OACI), projeta uma capacidade prática anual (PANCAP — Practical Annual Capacity) de 250.000 movimentos/ano, e uma capacidade prática horária (PHOCAP = Practical Hour Capacity) de 54 movimentos/hora em regime IFR* e 90 movimentos VFR*. É importante ressaltar que a PHOCAP é calculada com uma estimativa média de espera de quatro minutos, e que a PANCAP expressa um número de movimentos anuais que não dependem apenas do sistema de pistas, mas também da frequência e intensidade das horas de ponta. Até a presente data, o AISP/GR está com movimentos inferiores à PHOCAP e à PANCAP utilizadas para fins de projeto.

Como o movimento horário não é harmonicamente distribuído e, normalmente, concentra-se em picos de

chegadas e saídas, nessas horas, o surgimento de filas torna-se inevitável, e o tráfego aéreo tende a sofrer pequenas esperas em função das regras de separação determinadas pela legislação. Essas esperas, por não serem uma rotina operacional do aeroporto, têm um fator psicológico de alta energização, e fixam-se na memória dos pilotos que, numa segunda ou terceira ocorrência de atrasos, tendem a considerar a exceção como regra geral.

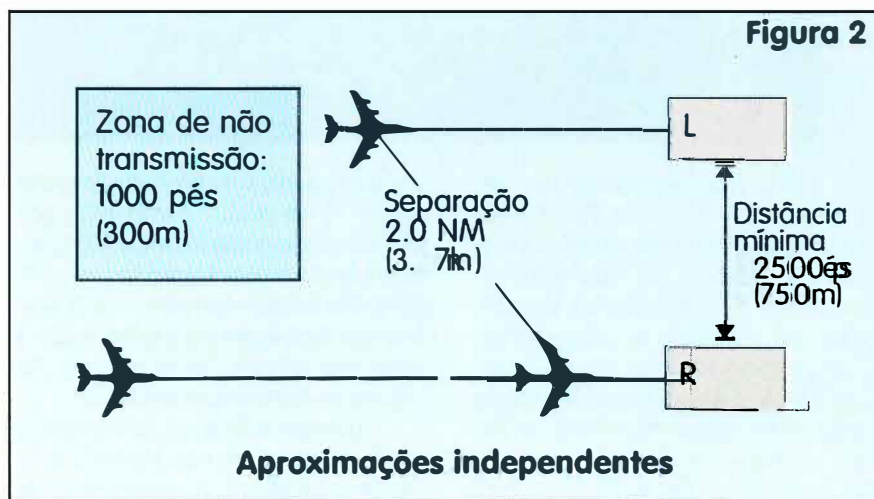
Daí a insistência para que as autoridades aprovem perigosas operações paralelas que não encontram respaldo nas legislações nacional e internacional, conforme demonstraremos a seguir:

I — A regulamentação relativa ao planejamento e construção de

aeródromos não prevê a realização de operações IFR, independentes, em pistas paralelas com distanciamento entre eixos inferior a 1300m (4300 pés). O Anexo 14 - "Aeródromos" - da OACI, em seu item 3.1.11 estabelece as distâncias mínimas entre eixos para operações paralelas independentes, dependentes e segregadas. Para operações IFR* independentes, a distância mínima é de 1525m e, para dependentes ou segregadas, a distância mínima é de 760m (2500 pés).

O Doc. 9157 - AN/901 — "Aerodrome Design Manual" — Parte 1 — "Runways", da OACI, no item 2.1.12 estabelece as distâncias entre eixos, que variam de 120 a 210m **para operações em regime VFR***. **Para aproximações em regime IFR*** simultâneas, o item 2.1.13 estabelece uma distância mínima de 1300m (4200 pés) e, para operações IFR* de decolagens simultâneas, ou operações IFR* segregadas, 1050m (3500 pés). Os mesmos critérios definidos pelo Doc. 9157 — AN/901 são preconizados pela AC 150-5335 — "Airport Design Standards", da FAA que, em seu item 11-b, faz referência a pistas paralelas com, no mínimo, 360m (1200 pés) de separação entre eixos **para operações VFR*** de aeronaves Boeing 747.

II — A regulamentação operacional está contida na IMA 100-12 — "Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo", da DEPV; nos Doc.4444 — "Re-



gras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo" e 9426/AN/924 — "Manual de Planificação dos Serviços de Tráfego Aéreo", da OACI; e no Manual 7110.65 — "Air Traffic Control", da FAA.

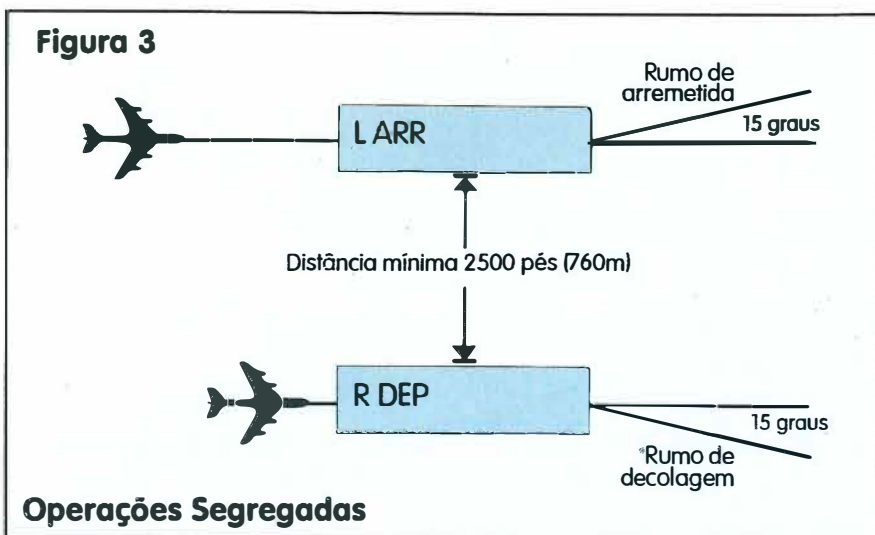
O Doc. 9426, em seu Apêndice B, trata do emprego simultâneo de pistas paralelas, ou quase paralelas, que não se cruzam. Em seu item 1, remete-nos ao Manual 7110.65 — "Air Traffic Control", da FAA que, na Seção 8 dos Capítulos 5-113 e 5-115, trata de operações IFR* simultâneas em pistas paralelas com separação radar; na Seção 9, os itens 5-125 e 5-126 estabelecem padrões para aproximação ILS/MLS simultâneas e, finalmente, na Seção 2, do Capítulo 6, item 6-10, há uma abordagem não-radar, relativa a pousos e decolagens de pistas paralelas.

Os Documentos acima referenciados, além de estabelecerem padrões de separação de esteiras de turbulência para as aeronaves operando por instrumentos em pistas paralelas, ou quase paralelas, com **distanciamento mínimo de 760m (2500 pés)**, impõem restrições de rumos de decolagens e arremetidas ineqüívocos no AISP/SP.

O confronto do Doc. 9426 com o Manual 7110.65 demonstra, de forma inquestionável, a similaridade das regras da OACI e da FAA no que concerne às operações VFR* e IFR* em pistas paralelas.

A Circular do Grupo SOIR (Simultaneous Operations on IFR Runways) da OACI aborda o assunto com ênfase nas operações IFR* em pistas paralelas ou quase paralelas, e repete todos os procedimentos contidos no Doc. 9426 da ICAO e no Manual 7110.35 da FAA. Em nenhum momento, mencionam operações IFR* em pistas paralelas ou quase paralelas, com separações entre eixos inferiores a 760m (2500 pés).

A regulamentação da FAA (Order 7110.65) — citada no Doc. 9426 da OACI — a IMA 100-12, da DEPV, e o Doc. 4444, da OACI, determinam que pistas paralelas, ou quase paralelas, com distanciamento entre eixos inferior a 760m (2500 pés) sejam, para efeito



de separações de esteiras de turbulência, consideradas como pista única. A OACI limita operações IFR simultâneas, dependentes ou segregadas à separação mínima de 760m (2500 pés), como consta da circular 207/AN/126.

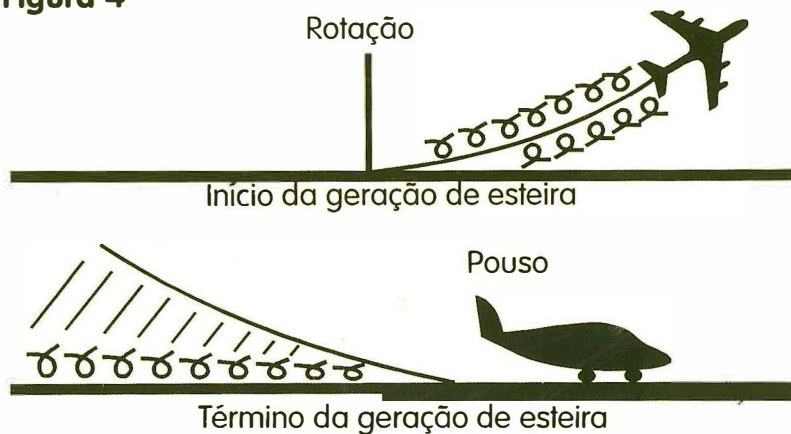
As operações VFR* de pousos e decolagens simultâneas, em pistas paralelas, ou quase paralelas, com menos de 760m (2500 pés) de separação entre eixos, são referenciadas nos manuais construtivos e operacionais, e exigem que o **regime de voo seja VFR**.

* As citações relativas aos regimes VFR e IFR evidenciam a intenção da legislação em definir as responsabilidades de controladores e pilotos pelas separações de esteiras de turbulência, em operações de pistas paralelas. Se o voo for em regime IFR, a responsabilidade recai sobre o ATC, independentemente das condições meteorológicas reinantes; se o regime for VFR, a responsabilidade é do piloto. Essa intenção é claramente externada na legislação internacional, quando esta recomenda que o ATC informe ao piloto voando em regime VFR, a possível existência de esteira de turbulência. Em nenhum momento fala-se em VMC ou IMC, que são condições meteorológicas reinantes em um dado momento e, não, regras de voo. O fato de uma aeronave, com

plano de voo IFR, acusar VMC, não cancela seu regime IFR.

III — Em extensa bibliografia voltada para o aumento da capacidade operacional de aeródromos, somente no artigo "Means of Increasing Airports Capacity", de M.A. Warkson, há referências a operações segregadas em pistas paralelas com, no mínimo, **360m (1200 pés) de separação entre eixos destinados especificamente para pouso e decolagem**. O autor baseia-se no fato de que uma aeronave pousando cessa de gerar esteiras de turbulência no momento do toque, e que uma aeronave decolando inicia a geração de esteira de turbulências no momento do toque, e que uma aeronave decolando inicia a geração de esteira, quando executa a rotação de decolagem. Com base nesses conceitos, recomenda que em aeródromos com pistas paralelas, cujo distanciamento entre eixos seja igual ou superior a 360m (1200 pés) — com saídas rápidas e cruzamentos adequados — a aeronave tome posição na pista de decolagem, e aguarde que a aeronave pousando, após acusar VMC, toque a pista de pouso, cessando a geração de esteira. É evidente que a decolagem da aeronave que aguarda em posição, na pista de decolagem está condicionada às separações aplicáveis à seqüência de aproximação da

Figura 4



pista de pouso, tendo em vista que, ao iniciar sua rotação, começará a gerar esteiras.

M.A. Warkson declara que esse tipo de operação aumenta a capacidade desses aeródromos de 54 para, no mínimo, 75 movimentos IFR por hora, e exige que as aeronaves em operações de pouso, mesmo após acusarem VMC, não abandonem a orientação do localizador do ILS, para evitar erros de pistas como os já registrados no AISP/GR. Em âmbito internacional, as empresas de transporte aéreo exigem que seus pilotos, mesmo em VMC, mantenham a orientação do rumo do localizador, uma vez que a declaração de estar em condições meteorológicas visuais não cancela plano de voo por instrumentos.

Do exposto, infere-se que:

a) operações IFR simultâneas independentes, dependentes e segregadas, em pistas paralelas, ou quase paralelas, só têm respaldo nas legislações e experiências nacionais e internacionais quando:

- em aproximações IFR simultâneas, a distância mínima entre eixos for igual ou superior a 1300m (4300 pés);

- em aproximações IFR independentes, ou segregadas, a distância mínima entre eixos for igual ou superior a 760m (2500 pés);

b) nas operações IFR em pistas cujo distanciamento entre eixos for

inferior a 760m (2500 pés), deve-se manter os padrões estabelecidos para as separações de esteiras de turbulência em pista única;

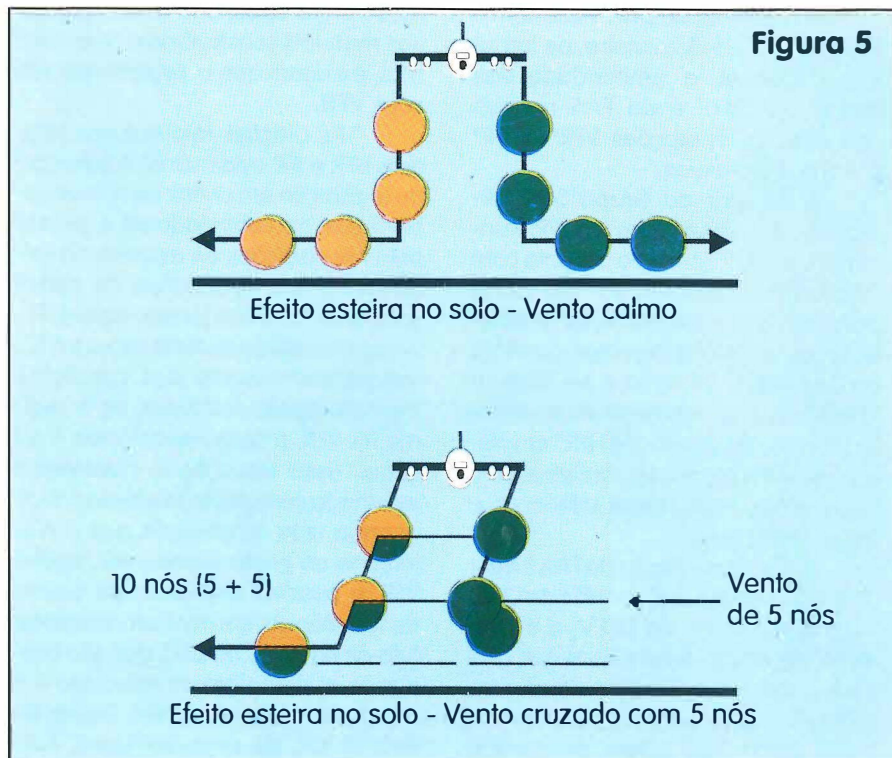
c) as operações IFR/VMC, recomendadas pelo artigo de M.A. Warkson, embora exequíveis em pistas com separações entre eixos igual ou superior a 360m (1200 pés), devem observar os conceitos de início e término

da geração de esteiras, e devem receber regulamentação específica que dê ao ATC informações seguras, que lhe permitam manter as separações de esteiras de turbulência preconizadas pelas normas e experiências internacionais.

Para finalizar, julgamos de bom alvitre lembrar que atrasos de decolagem podem ser atribuídos às separações de dois minutos entre decolagens de aeronaves pesadas, médias e leves. Para esses casos, o "Airman's Information Manual", da FAA, permite que o piloto dispense a separação de dois minutos e assuma a responsabilidade por qualquer incidente, ou acidente decorrente de sua decisão, que deverá ficar gravada para futuras referências. No Brasil, essa assunção de responsabilidade não está regulamentada e, conseqüentemente, não poderá ser aceita pelo ATC, que continua sendo o único responsável pelas separações de esteiras em regimes IFR.

* O autor é Cap. CTA R/R

Figura 5



VOANDO SOBRE A AMAZÔNIA QUE GASTÃO CRULS VIU

Revista Aeronáutica nº 9
—Mar/Abr1960—

Armando Serra de Menezes *

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

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



Catalina pousado no Erepicuru

A missão precípua dos aviões da 1ª Zona Aérea é ligar os pontos mais longínquos dessa área territorial da Aeronáutica, que é igual a mais da metade do Brasil.

Criada há dezoito anos, dispunha inicialmente de campos somente na Região Bragantina, no Tocantins e no Araguaia. Esses locais de pouso foram feitos pelo Correio Aéreo Militar.

Além deles, havia ainda uma rede de áreas de pousos, fluvial, estendendo-se pela calha do Amazonas e alguns dos seus afluentes. De modo geral, foram estabelecidas pela Panair do Brasil e mais tarde utilizadas também pelos hidroaviões militares.

Em 1940, antes mesmo da FAB e conseqüentemente da 1ª Zona, o comando da Base Aérea de Belém entrou em contacto com algumas prefeituras ao longo do Rio Mar e com o governo do estado do Amazonas para a construção de campos. Destarte, foram iniciados os de Curralinho, Portel, Monte Alegre, Al-

meirim, Parintins, Itacoatiara e Manaus.

A criação do Ministério da Aeronáutica propiciou o estabelecimento de vários aeroportos que hoje pontilham a área da maior Zona Aérea do Brasil. Com o auxílio da SPVEA, organizou-se a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica — COMARA. Constrói, melhora e amplia aeroportos.

Em face da grandeza do problema de transportes na gleba, a demanda de novas áreas é permanente e contínua.

O estudo sobre a carta assinala os "vazios" que não são cobertos pelas rotas do CAN/AM (Correio Aéreo Nacional da Amazônia).

A fronteira norte só era atingida em Clevelandia no Iapoque, Boa Vista no Território do Rio Branco e Cucuí no estado do Amazonas.

Quase dois mil quilômetros de fronteiras separam o Iapoque de Boa Vista. O linde setentrional continua sendo uma incógnita, somente conhecida da Comissão especializada e que, para

lá chegar, necessita de uma expedição terrestre, de acesso difícil e de perigosa execução.

A "linha de roçada" na fronteira impõe-se de há muito. Vivendo o problema, o comando da Aeronáutica, no Norte, procurou levantar os fatos relacionados com o mesmo, num cuidadoso estudo do Estado-Maior. Várias linhas de ação ou, fora de linguagem militar, várias sugestões foram apresentadas. Uma delas era dividir a distância entre os pontos extremos, fazendo uma entrada, visando à fronteira com a Guiana Holandesa. Para esse fim, impunha-se o envio de uma expedição fluvial. Foi escolhido o rio que Rondon chamou de Cuminá e que, na região, ainda é conhecido por Erepicuru. Montou-se a "Operação Erepicuru", com a missão de escolher dois terrenos favoráveis para a demarcação de pistas localizadas nos campos gerais ou naturais.

Para a consecução dessa tarefa foram organizados dois escalões: o fluvial, sob o comando do Cel. Av. Athos Fábio Romano Botelho e o de apoio, sob a coordenação do Cel. Av. João Camarão Telles Ribeiro. Ambos, finalmente, sob a direção do Comandante da Zona.

Todos os aspectos foram estudados. O Cel. Athos teria como lugar-tenente o Maj. Av. Dilermando da Cunha Ro-

cha. Não houve escala. Esses oficiais apresentaram-se voluntariamente. Conheciam de longa data o problema. Dificuldades e tropeços. Porém, nada os detinha.

De modo geral, quem serve na 1ª Zona Aérea é um idealista, um sonhador, empolgado pela amplitude da área e pelo espírito pioneiro das suas atividades. Geralmente, aqui, se chega, e confesso que comigo assim aconteceu em 1940, como quem vem para um exílio... Essa impressão é fugaz. Ao entrar-se em contacto com a realidade, a não ser que seja um amorfo ou desanimado, passa-se a sentir a atração de tudo o que nos cerca. E essa sedução se faz em todos os sentidos... O que era dificuldade se transforma em estímulo. E o que era exílio, com o conhecimento da terra, da gente e dos rios, atinge as culminâncias de um prêmio, de uma recompensa.

Os Coronéis Athos e Camarão foram seduzidos pela gleba amazônica. O Major Rocha, paraense da gema, quer bem à sua terra, palmo a palmo, légua a légua. E a "Operação Erepicuru" movimentou-se rio acima, para bem cumprir o que lhe havia sido determinado. Servia de guia à expedição o Frei Protasio, etnólogo do "Museu Goeldi", que nos foi cedido para esse fim. O

franciscano, capaz e inteligente, mais uma vez estava com a sua experiência, com a sua capacidade de cientista e desbravador, subindo o Erepicuru. Estirão por estirão, cachoeira por cachoeira, pedras sobre pedras.

Toda a 1ª Zona Aérea passou a viver a aventura que se realizava. Era proibida qualquer referência a ela. Nenhuma notícia. O comando só desejava anunciar que a missão havia sido cumprida. A 5 de setembro partiram de Oriximiná. Em 24 de outubro estabeleceram a primeira pista em Gêmeos, início da zona de campos; e, finalmente, a 13 de novembro o comando da 1ª Zona Aérea, isto é, o Brigadeiro e o Chefe do Estado-Maior aterraram nas imediações do morro Ricardo Franco, em um CA-10, o Catalina de número 6508.

Era a realização de tudo o que estava previsto. O avião aproximou-se da pista. Lá em baixo ela estava demarcada de acordo com as regras internacionais.

Os setecentos quilômetros que Gastão Cruls, durante quatro meses menos três dias, fizera em companhia do grande Rondon foram cobertos em menos de três horas.

Quando o avião parou, saltamos com o pé direito. O Cel. Athos e o Major Rocha, de barbas crescidas, eram a encarnação perfeita de bandeirantes. Os índios Tiriós, com os corpos pintados de vermelho, cercavam-nos curiosos e afáveis.

Naquele instante, iniciava-se uma nova fase para aquela região. Ali será organizado um campo de aviação, com as suas facilidades normais. Será certamente um futuro núcleo de colonização dos índios.

Mais uma vez a FAB, na sua missão desbravadora, oferece para a civilização algo que parecia existir somente no magnífico livro de Cruls - "A Amazônia que Eu Vi".

** O autor é Brig. do Ar*

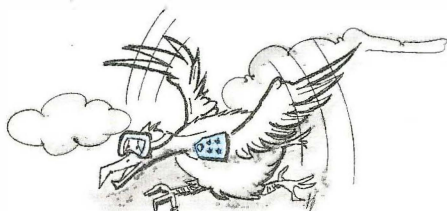
O autor, natural do Maranhão, nasceu a 12 de abril de 1908, é aspirante de 22 de novembro de 1930. Altingiu ao Generalato Brig-do-Ar em 17 de dezembro de 1958. Foi chefe do EM de Aeronáutica, faleceu a 1º de janeiro de 1977.



O Cel Athos e o Maj Rocha com os índios Tiriós

O QUE É O QUE É... URUCAQUIÇABA??

Mário Gino Francescutti *



É UMA VELHA ÁGUA
JÁ CAUSADA DE GUERRA??



É UM NINHO
CHEIO DE URUCAS??



SERÁ UM PRATO
SOFISTICADO DO NORDESTE??

Corria o ano de 1941.

Naquela época, a *Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos*, tinha como Comandante o Cel. Av. Henrique Dyott Fontenelle e como Comandante do Corpo de Cadetes o Maj. Av. Dário Cavalcante de Azambuja.

O Corpo de Cadetes do Ar era constituído por cadetes do 3º, 2º e 1º anos do Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

Ao 3º ano pertenciam os cadetes procedentes da *Escola Militar do Realengo*.

O 2º ano era formado por cadetes da mesma origem, dos dois últimos anos, acrescido dos aspirantes oriundos da *Escola Naval* e de elementos advindos do meio civil. Finalmente, constituíam o grupamento do 1º ano, elementos de origem civil e militares das demais corporações, entre eles os conhecidos como "*os amarelinhos*".

Com a criação do *Ministério da Aeronáutica*, em 20 de janeiro de 1941, foi institucionalizada a Escola de Aeronáutica com a provisão do *Corpo de Cadetes da Aeronáutica*, em sua estrutura. A exemplo do ocorrido na Escola Militar e na Escola Naval, floresceu, no âmbito do Corpo de Cadetes, a idéia da formação de uma agremiação representativa dos cadetes da Aeronáutica.

O 3º ano av., posteriormente a primeira turma de aspirantes aviadores do Ministério da Aeronáutica, era composta de 10 cadetes, todos procedentes da Escola Militar do Realengo, dos quais nove lograram graduar-se, e um faleceu em acidente aeronáutico, no campo de Jacarepaguá. A esta turma, conseqüentemente, coube a

tarefa de estabelecer as bases da agremiação.

Após inúmeras reuniões com representantes das demais turmas de diferentes anos, decidiu-se que uma comitiva deveria dar ciência ao Comandante, da conclusão a que haviam chegado.

Ouvindo a exposição da comitiva, o Comandante demorou-se na formulação e na comunicação da sua resposta e, quando o fez, sugeriu os nomes: "*URUCAQUIÇABA*", para a agremiação e "*URUCAS*", para os cadetes pois, segundo ele, teria ouvido algures que significavam, respectivamente, "*Ninho de Gaviões*" e "*Gaviões*", fazendo, no entanto, a ressalva de que deveríamos buscar a confirmação real destes significados e a correta procedência dos termos em pauta.

Considerando o problema, uma outra equipe de cadetes pôs mãos à obra.

Vasculharam bibliotecas, consultaram pessoas versadas em línguas indígenas, bem como um vasto número de professores. Decorridos alguns dias, a pesquisa não trouxe esclarecimentos convincentes e nem precisos quanto aos termos pesquisados.

Dada ciência dos resultados da pesquisa ao Comandante, a discussão voltou à pauta, sendo finalmente solucionado o impasse.

A "*quase Urucaquiçaba*", com seus "*Urucas*", era agora a "*Sociedade dos Cadetes do Ar*" e, como propagadora das idéias dos "*cadetes*", fez nascer uma *Revista* que tomou o nome de "*A Esquadrilha*".

Nota:

1) Dentre os candidatos ao 1º ano advindos do meio civil e militar, havia os aprovados para o Curso da Reserva Naval Aérea, extinto com a criação do Ministério da Aeronáutica. Estes elementos, costumavam aguardar a solução para suas situações, no bar "*Amarelinho*", nome pelo qual passaram a ser conhecidos.

* O autor é Maj-Brig-do-Ar Ref.

Super Ximangos a caminho do recorde

Os três motoplano-
dores Super Ximango
que pousaram no Aero-
porto Internacional de
Recife tentam quebrar
alguns recordes mun-
diais para esse tipo de
equipamento: distância
percorrida, número de
aviões em formação,
vôos longos e ininterruptos
sobre o mar e a selva.

Adquiridos no Brasil,
pela indústria gaúcha
Aeromot, as aeronaves
rumam para os Estados
Unidos para participa-
rem da Feira de Oshkosh,
no estado de Wisconsin.
Ao todo, esperam per-
correr mais de 10.000km,
cruzando o Brasil, a par-
tir de Porto Alegre (RS) e,
após, pelas ilhas do
Caribe até Oshkosh.

afatos & gente

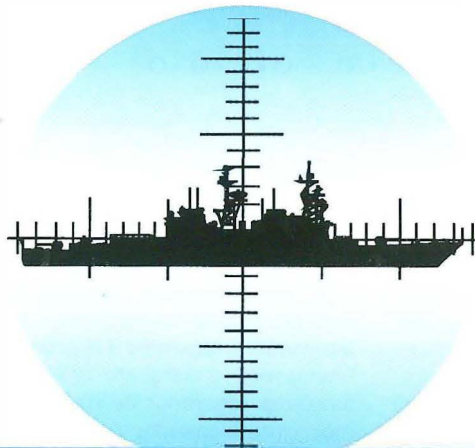


Transbrasil conta com duas pilotos em seu quadro de funcionários

A Transbrasil já conta com duas pilotos em seu quadro de tripulantes, voando aeronaves Boeing 767-200/300 e Boeing 737-300/400, nas rotas internacionais e nacionais da empresa. As duas foram selecionadas entre 800 candidatos que se inscreveram para ingressar como co-pilotos e se classificaram entre os 60 melhores, dos 200 que realizaram os testes finais.

Evelyne Borges Fontenelle (na foto, à esquerda), 23 anos, de Recife, com um curriculum de 1.620 horas de voo e que comandou turboélices Xingu, já está voando na Transbrasil, sendo a primeira piloto de uma companhia aérea brasileira a fazer regularmente vôos internacionais (Orlando, Miami, Washington, New York, Viena, Amsterdame, Buenos Aires), rotas operadas com os Boeing 767.

Alena Maria Teixeira (na foto, à direita), de Curitiba, também com 23 anos e 987 horas de voo, está sendo habilitada a fazer parte das tripulações de vôos domésticos da Transbrasil, que utilizam os Boeing 737-300/400.



Submarinos em Ação



A AMARGA VITÓRIA

Ivo Gastaldoni*

A primeira patrulha oceânica do Capitão-TenenteGottfried Holtorf, no comando do U-598, tinha tido o Mar das Caraíbas como cenário e, nessa ocasião, atacou o comboio TAW 12 (*Trinidad-Aruba-Key West*), atingindo três navios britânicos: o cargueiro Michael Jebsen e os petroleiros Standela e Empire Corporal. O Standela foi rebocado para Key West, mas os outros dois afundaram. Em sua segunda patrulha, o U-598 já integrava o grupo despachado para operar no mar territorial brasileiro. E desde que por aqui chegara, o Comandante Holtorf estava impressionado com a intensa atividade aérea anti-submarino que o levou, experiente e ladino como era, a redobrar a vigilância do ar, mantendo mais dois marinheiros junto aos artilheiros que guardavam a antiaérea, com a missão específica de olhar e escutar o céu. Essa artimanha já lhe permitira sentir a proximidade de aviões e de evitá-los com mergulhos de emergência, sendo que, em quatro desses casos, chegou a haver ataques em andamento que só não se concretizaram porque os mergulhos se completaram pouco antes dos aviões chegarem ao PLB (Ponto de Lançamento de Bombas).

O Esquadrão norte-americano VP-83, cujo destacamento precursor havia chegado a Natal (RN) em 7 de abril de 1942 vinha realizando operações anti-submarino com muita eficiência e já contava a seu crédito com a destruição dos submarinos alemães U-164 e U-507, ocorridas respectivamente nos dias 6 e 13 de janeiro de 1943. Em meados de maio de 1943, o VP-83, sob o comando do Capitão-de-Corveta Bertram Joseph Prueher, voou para Norfolk, VA (USA), a fim de trocar seus aviões PBY-5 "Catalinas" pelos novos quadrimotores PBY-4 "Liberators". A substituição do "Catalina" de patrulha pelo "Liberator" de bombardeio implicou na mudança da designação VP-83 para VB-107, mas essa foi a única modificação, pois o pessoal, a missão e a subordinação continuaram como antes.

Ainda em Norfolk, as equipagens de combate do VB-107 começaram a adaptação ao novo avião, mas com apenas 10 horas de voo no quadrimotor foram mandados de volta para Natal devido ao recrudescimento da atividade submarina em águas brasileiras. Os seis primeiros "Liberators" partiram de Norfolk no dia 15 de junho e já no dia 26 o esquadrão reassumia em Natal as atividades de treinamento e endoutrinamento. No dia 5 de julho de 1943, o VB-107 realizou sua primeira varredura anti-submarino.

Às 16h 30min do dia 12 de julho de 1943, o PBY-4 107 B-2 decola de Natal sob o comando do Tenente J.S. Tobin, tendo como co-pilotos os Segundos-Tenentes RT Johnson e C.H. Hannover. Compunham, ainda, a tripulação o Aspirante J.D. Cowan, como navegador, o Sargento W.R. Carper na função de operador de rádio e radar e mais cinco elementos como artilheiros e observadores. A missão era a de prosseguir numa operação *hold down* contra um submarino que, nas últimas 16 horas, havia sido avistado quatro vezes e sempre conseguia mergulhar antes do ataque ser consumado.

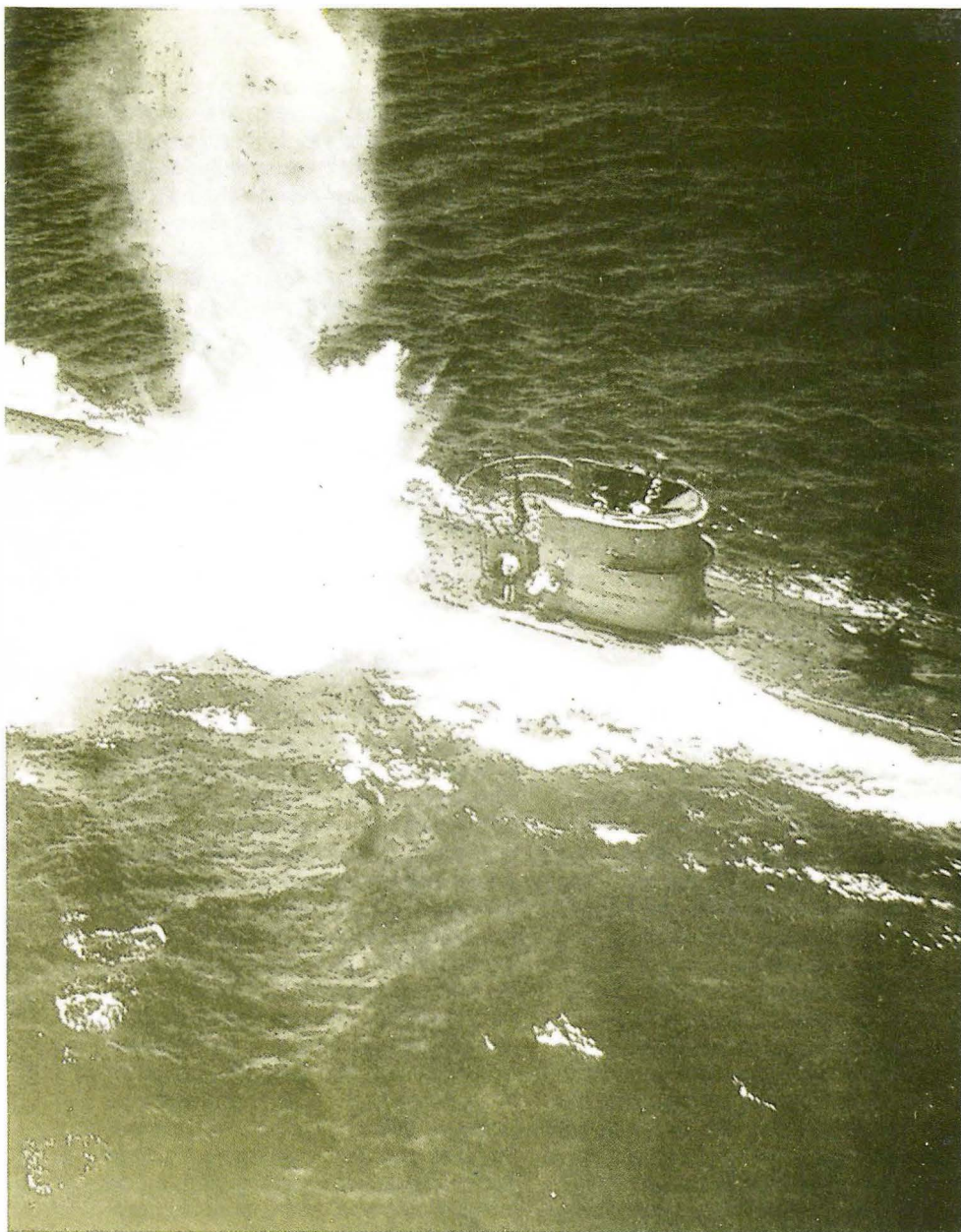

*...o U-598 já integrava o grupo
despachado para operar no mar
territorial brasileiro... o
Comandante Holtorf estava
impressionado com a intensa
atividade aérea anti-submarino
na área.*

O B-2 do Tenente Tobin encarou o mar subindo para 1500 pés em direção ao ponto de coordenadas 05°07'S, 33°04'W, distante 130 milhas de Natal, e onde havia ocorrido o último avistamento do submarino. O mar estava moderado e um vento soprando de sudeste, com 10 nós de intensidade, mal encrespava as cristas das ondas. Chegando na área da *hold down*, o piloto montou um cerco na forma de quadrado, com pernas de 20 milhas, orientadas segundo os pontos cardeais. Manteve esse trajeto até o pôr-do-sol (17h 30min), quando alongou as pernas do quadrado para 50 milhas. Já se fizera noite, uma noite, aliás, bastante clareada por milhões de estrelas cintilando no firmamento. As estrelas de maior grandeza como Sirius, Canopus e Aldebaran estavam lá cravadinhas e piscando para o navegador que, do astrodromo e empunhando o octante, se ocupava em tomar suas alturas e anotar a hora de cada observação, para depois traçar na carta as linhas de posição relativas a cada uma delas.

Um dos pilotos mantinha os olhos nos instrumentos, fracamente iluminados em vermelho, e os demais olhos da tripulação vagavam pelo vazio externo, exceto os do Sargento Carper que estavam fixados na



tela do radar. Às 21h 30 min, o avião seguia na perna sul do quadrado com proa 090, quando o operador do radar anunciou um contato na marcação 270 e distância entre 12 e 15 milhas. Em prosseguimento o sargento comentou: "Deve ser um submarino que acaba de emergir porque o sinal, inicialmente pequeno e fraco, ficou muito claro depois de duas varreduras da antena pela tela do radar". A excitação tomou conta da tripulação e o piloto foi virando para a esquerda até a proa norte, quando o sinal foi apanhado na marcação 350 e distância 10 milhas. Faltavam, portanto, cerca de três minutos para o PLB. As manetes



O "U" Boat, ferido mortalmente no ataque de um "Liberator".

foram recuadas para perder altura sem ganhar velocidade excessiva e o alarme soou levando todos os tripulantes para seus postos de combate. O Tenente Tobin, com nenhuma visão do mar e percebendo que o rádio altímetro estava inoperante, resolveu que não desceria abaixo de 100 pés porque, muito provavelmente, a pressão barométrica local seria diferente daquela pela qual seu altímetro tinha sido ajustado cinco horas antes, em Natal, e portanto, as indicações de altitude não estariam corretas e poderiam levá-lo a bater na água.

O avião carregava em seu compartimento de bombas seis cargas de pro-

fundidade com "Torpedex" tipo MK 47 e espoletas hidrostáticas MK 24, calibradas para 25 pés de profundidade, sendo que havia uma bôia luminosa atada na carga nº 1 e outra na carga nº 4. O bombardeador ativou o painel de controle selecionando as bombas de 1 a 5, deixando a de nº 6 em reserva e, em seguida, regulou o intervalo para espaçamento de 65 pés entre bombas e 200 nós para velocidade de lançamento. Quando o radar informou a distância de uma milha para o alvo, o avião estava a 300 pés de altura e o piloto já conseguia divisar uma esteira branca poucos graus à esquerda e num curso perpendi-

cular ao do avião. A pouco mais de meia milha do PLB, dava para perceber a silhueta do submarino que, segundo um dos pilotos, tinha uma cor esbranquiçada.

Era o momento mais tenso da corrida de bombardeio e como seu avião não estava equipado com farol de busca, o Tenente Tobin ligou os faróis de pouso que, no ato, emitiram feixes de luz para baixo. Antes mesmo que esses feixes fossem girados para iluminar à frente, veio de encontro ao avião uma barragem de balas traçantes que, partindo de dois pontos distintos do submarino, passava por um e outro lado da cabine. O artilheiro de proa teve ordem para atirar mas suas metralhadoras engasgaram. Nesse mesmo momento, o navegador acendeu a lâmpada sinalizadora "Aldis" para reforçar a iluminação do inimigo, mas a emenda foi pior que o soneto, porque o clarão difuso espargido pelo astro-domo distorceu a visão do piloto e ofuscou o artilheiro, que não conseguiu colocar as metralhadoras em ordem de fogo. Apagada a "Aldis", o artilheiro avistou a esteira de espuma e um objeto longo de onde partiam mais balas traçantes.

Com a testa banhada em suor, o Tenente Tobin premiu o botão das bombas e as cinco cargas de profundidade foram lançadas de uma altura de 100 pés, com proa 340 e velocímetro indicando 210 nós. Ao cruzar sobre o inimigo, recolheu os faróis para não mais atrair o fogo antiaéreo e aproveitou o impulso da velocidade excessiva para ganhar altura, subindo para 500 pés. A primeira impressão do piloto foi que o tiro tinha sido curto mas, considerando que o lançamento fora feito em altitude e velocidade superiores às recomendadas, julgou que talvez a última bomba da feira pudesse ter alcançado o alvo.

Até aqui as coisas tinham se passado numa rápida sucessão e com os procedimentos previstos sendo executados mecanicamente e quase sem tempo para pensar. Agora era hora de relaxar um pouco, pensou Tobin. Qual nada. Mal tinha cruzado sobre o inimigo e iniciado a subida, os pilotos tensos e concentrados nos instrumentos de voo notaram que a pressão de óleo no motor nº 4 estava oscilando e logo caiu para zero. Os procedimentos de emergência foram executados mas o embandeiramento da hélice não se realizou. O motor estancou com a hélice em passo mínimo, girando em molinete. O nariz do avião tinha dado uma escorregada de 30 graus para a direita e o giro-direcional indicava que uma lenta curva glissada

para esse lado continuava em andamento, não obstante o estabilizador de direção estivesse totalmente compensado para a esquerda e ambos os pilotos com o pé esquerdo aplicado afundo. O giro-horizonte mostrava a asa direita um pouco baixa e o emprego total do "aileron" nada resolvia. Ao contrário, parecia introduzir mais um elemento de arrasto nessa asa.

A velocidade caiu perigosamente para 135 nós e o *climb* indicava uma perda de altitude da ordem de 100 pés por minuto, apesar dos motores números 1, 2 e 3 estarem funcionando em regime de potên-

tura. A ordem de alijamento foi suspensa, evitando que equipamentos importantes e valiosos continuassem sendo jogados ao mar. O Tenente Tobin comandou a continuação da curva para a direita até aproar para 255, que seria o caminho para casa. Nivelou então a asa, conseguindo que o *climb* passasse a indicar um pequeno ganho de altitude. O tempo máximo permitido para utilização da potência total já estava esgotado, mas o piloto insistiu um pouco mais até o avião ascender a 1000 pés, quando, então, reduziu a compressão para 40 polegadas e as rotações para 2400 RPM.

Houve um pequeno alívio a bordo, mas a esperança de todos continuava depositada na eficiência dos três motores em funcionamento: se um deles falhasse haveria certamente um banho de mar noturno e um provável passeio em bote de borracha. Eles tinham pela frente um voo com cerca de uma hora de duração e, enquanto o operador de rádio se comunicava com a estação tática da base, o piloto utilizava a frequência de 500 kcs para falar em fonia com a Seção de Operações.

Mas qual seria o problema do B-2, se ele costumava voar muito bem com três motores? Seria o simples fato da hélice não ter entrado em passo bandeira? É claro que a hélice em passo mínimo, girando forçada pelo vento, aumenta a resistência ao avanço, mas não parecia ser este o motivo para um comportamento tão irregular do aparelho. A resposta estava na própria asa direita, que apresentava muitas perfurações, entre as quais um buraco com 15 cm de diâmetro, causado por uma granada de 20mm que explodira de encontro ao bordo de ataque da asa, bem junto ao costado externo do motor nº 4.

Em pouco tempo o radar acusou a linha do litoral a 62 milhas de distância e com mais meia hora de voo o B-2 foi entrando numa reta final longa. Dava para ver, ao lado da cabeceira da pista, que a equipe de socorro, com ambulância, bombeiros e carro-guincho, estava atenta à chegada do avião. O pouso foi feito a quatro mãos, pois enquanto o piloto ia reduzindo os motores, o co-piloto ia desfazendo a compensação do estabilizador direcional.

O U-598 saiu dessa refrega sem um único arranhão, mas isso não aliviava a preocupação do Comandante Holtorf, que sabia estar sendo furiosamente caçado numa área da qual não podia se afastar por estar com pouco combustível e, por isso, sua movimentação era feita em regime econômico. Valenotar que, navegando

em baixa velocidade, a milha percorrida consome três vezes menos combustível do que nas velocidades maiores. Isto também é verdadeiro quando em submersão, pois o barco tipo VII-C, movendo-se com 2 nós e baterias carregadas, tem alcance para 135 milhas, enquanto que com velocidade de 7 nós não alcançaria 40 milhas, ou seja, não teria autonomia para permanecer submerso um dia inteiro. À noite, quando emergia, a primeira providência era acoplar os motores diesel aos geradores para recarregar as baterias e só depois começava a movimentar-se empregando parcimoniosamente o combustível restante. A habilidade do Comandante Holtorf e a eficiência de sua equipe de vigilância do céu conseguiram manter o U-598 desaparecido por 10 dias.

Na manhã do dia 22, o Capitão-de-Corveta Renfro Turner saiu com o B-7 para um voo de treinamento que incluía uma passagem pela área vigiada. Às 9h 25 min, voava a 8000 pés abaixo de uma cobertura de stratus com base a 9000 pés e acima de um colchão de cinco oitavos de cúmulos com topo a 7700 pés. Na posição 04°S e 33°17'W, o Aspirante Roewer avistou, por entre os buracos dos cúmulos, uma esteira, milha e meia à frente e um pouco à direita do avião. Imediatamente os motores foram reduzidos para uma descida rápida e todos guarneceram seus postos de combate. Ao emergir da base das nuvens havia um nevoeiro prejudicando a visibilidade, mas deu para o bombardeador divisar um submarino navegando no curso sueste, com 8 nós de velocidade. Estando muito em cima do alvo, o comandante continuou a curva voltando para dentro das nuvens onde manobrou de modo a preparar uma corrida de bombardeio na direção noroeste.

O B-7 saiu das nuvens a 3500 pés, com velocidade de 280 MPH e só então foi avistado pelo submarino, que iniciou um acentuado mergulho de emergência, com a popa bastante elevada, na esperança de completar a imersão antes que o avião chegasse ao PLB. A alta velocidade do avião, no entanto, permitiu que o lançamento do rastilho com 6 bombas fosse feito com parte da popa ainda visível. Após o ataque, o Comandante Turner preparou uma segunda investida com as três bombas restantes, presumindo que o inimigo tivesse sido atingido e que deveria voltar à superfície. Isso não ocorreu e a única evidência do ataque eram as águas revoltas limitadas pelos dois marcadores fumígenos lançados junto com a primeira e a última

...com apenas 10 horas de voo
no quadrimotor foram
mandados de volta para Natal
devido ao recrudescimento da
atividade submarina em águas
brasileiras.

cia máxima. A situação tornou-se dramática e o suor escorria pelo pescoço do piloto empapando-lhe a camiseta que vestia por baixo do macacão. Os demais tripulantes trocavam olhares apreensivos. Um ou outro parecia balbuciar preces invocando a proteção divina...

Dando sequência à curva indesejada, porém controlada, o avião já se encontrava com a proa inversa à do ataque e havia perdido 100 pés de altura. As únicas coisas que se viam lá fora eram as bóias luminosas que tinham sido lançadas junto com as bombas números 1 e 4. O B-2 continuava perdendo altura e o piloto pediu que os tripulantes se concentrassem nas proximidades do centro de gravidade, determinando a um deles que fosse recolhendo equipamentos pesados para serem alijados. Agora as bóias luminosas estavam muito perto e pela disposição delas o piloto constatou que, se o submarino tivesse mantido seu curso original, o avião estaria quase em cima dele e aí lembrou-se da bomba nº 6 que havia sido mantida em reserva, determinando seu lançamento, não tanto para acertar o inimigo mas sim para livrar-se do peso excessivo. Nesse momento, a altitude do avião era de 300 pés e sua proa 180 graus.

Afortunadamente a dirigibilidade do avião melhorou e ele deixou de perder al-



Ao cruzar sobre o submarino, o avião pareceu dar uma parada no ar e levantou a cauda como se o volante tivesse sido bruscamente levado à frente.

bombas da fieira. Nesse mesmo dia, o U-598 voltou a ser atacado às 10h58min pelo "Liberator" B-8, do Tenente Burton, cujas bombas não caíram por erro pessoal, às 10h 59min, novamente atacado pelo comandante do B-7, que voltou para lançar as três últimas bombas. Não houve qualquer evidência de danos. Foi mantida uma missão *hold down* até o dia seguinte, quando seriam empregados seis quadrimotores numa elaborada busca para encontrar e destruir o inimigo.

Às 00h 35min do dia 23 de julho, decolou o B-12 sob o comando do Segundo-Tenente C.A. Baldwin, tendo o Aspirante R.M. Riggs como co-piloto e o Segundo-Tenente D. Davis como artilheiro de proa. Durante o período noturno o vôo foi mantido a 2300 pés, subindo para 5000 pés ao amanhecer. Depois de voar proa norte na perna mais a leste do quadrado, Baldwin mudou o rumo para 230 graus a fim de investigar no centro da área de busca. Foi quando, às 06h 45min, o Tenente Davis avistou no través boreste, uma nítida e claramente definida esteira a cerca de seis milhas de distância. Feita uma curva para a direita, o piloto divisou um submarino no curso 120 graus, fazendo 8 nós de velocidade: sua posição era 04°05'S e 33°23'W. As manetes foram reduzidas para perder altura e a velocidade chegou a 250 MPH, com vento de cauda e o sol pelas costas. A potência foi restabelecida e a corrida de bombardeio realizada com velocidade de 240 MPH, altitude 75 pés, proa 300 graus, fazendo ângulo de 015 graus com o alvo. Os artilheiros da proa e da torre superior iniciaram um fogo preciso e aparentemente o avião só foi avistado com o início dos disparos. O piloto premiu o botão para lançar as seis bombas intervaladas de 60 pés, mas nenhuma bomba caiu. A investigação subsequente mostrou que o Tenente Davis e o Aspirante Shannon, que se encontravam no compartimento da proa, estavam tendo dificuldades para engatilhar as metralhadoras e ao darem um brusco golpe de mão para armá-las, bateram no painel do intervalômetro, desligando inadvertidamente o interruptor que ativava as bombas. Depois desse fiasco, o piloto fez acentuada curva para a esquerda e começou a receber leve fogo antiaéreo com granadas de 20 mm explodindo na frente e atrás do avião, enquanto a torre superior retribuía com fogo muito preciso. Continuando a manobrar, Baldwin, presumindo que o intervalômetro estivesse defeituoso, determinou ao Tenente Davis que ligasse os interruptores necessários para lançar

as seis bombas em salva e fizesse o lançamento a seu comando. Com as metralhadoras da proa já sem munição, o B-12 entrou numa corrida de bombardeio fazendo ângulo de 080 graus com o eixo do submarino, enquanto as armas da torre superior atiravam com extrema acurácia. Quando a velocidade era de 220 MPH e a altitude de 100 pés, foi dada a ordem para o lançamento das bombas, que caíram ao mesmo tempo, bem próximas do submarino. Mas há coisas que nem o diabo explica: as bombas caíram desarmadas porque os pilotos e o bombardeador esqueceram que no "Liberator", diferentemente do que acontece no "Catalina", ao qual estavam acostumados, é necessário retirar, manualmente, o arame que trava as espoletas hidrostáticas, sempre que o lançamento fosse feito sem o auxílio do intervalômetro. Mesmo assim, por obra do acaso ou do próprio diabo, duas das bombas caíram de tal modo no mar, que a água arrastou seus arames de freio para fora das espoletas e elas explodiram: uma a cerca de 30 pés além do submarino e a outra quase em baixo da popa, a qual, sob a violência da explosão, elevou-se da água para depois assentar lentamente. Grande quantidade de óleo aflorou no local e o avião foi perseguido pelo fogo antiaéreo até ficar fora de alcance. O B-12 continuou circulando ao longe e começou a emitir MOs para atrair outros aviões enganados na mesma missão. O U-598 ficou com a popa meio submersa e sem qualquer movimento para vante. Parecia impossibilidade de submergir.

Às 08h28min, o B-6 comandado pelo 2º Tenente Waugh e o B-8 sob o comando do Tenente Ford chegaram ao local orientados pelos MOs do B-12. Este prepara uma ação diversiva para atrair algum fogo antiaéreo, enquanto o B-6 e o B-8 partem para o ataque. O inimigo estava aproado para 325 graus enquanto o B-6 vem para o ataque de norte para sul e o B-8 corre para o lançamento num rumo de 300 graus. O B-6 foi visto metralhando o inimigo

e lançando um rastilho perfeito. Ao cruzar sobre o submarino, o avião pareceu dar uma parada no ar e levantou a cauda como se o volante tivesse sido bruscamente levado à frente. Em seguida, embicou no mar levantando uma alta coluna de água². O B-8 lançou seu rastilho de 6 bombas também com bastante precisão e cruzou sobre a torre de comando a 230 MPH. Recuperou-se do mergulho fazendo curva para a esquerda e o U-598 não estava mais lá. Havia 10 ou 12 sobreviventes agarrados a quatro botes salva-vidas. Já estava escuro quando por volta das 18h 00min, o navio de resgate Seneca chegou na área e começou a varrer as ondas com seus potentes holofotes, numa paciente e cuidadosa procura. Somente às 20h 10min foram recolhidos um oficial e um suboficial alemães. E mais nada...³.

Notas:

1. *"hold down"*: Tipo de missão que pode perdurar dias e da qual participam vários aviões, no rastreamento e perseguição de um mesmo submarino.
2. A tripulação do avião que mergulhou no oceano estava assim constituída: Segundos-Tenentes G.E. Waugh e R.W. Swan; Aspirante W.G. Mayerhofer e Sargentos E.L. Chapman, J.D. Edwards, D.J. Ford, D.W. McLatchie, A.J. Petaccio, W.G. Seidel, S.F. Seymour e G.J. Zukiewicz.
3. O destino foi cruel neste episódio. Se os aviões B-6 e B-8, que acorreram ao chamado do comandante do B-12, tivessem demorado mais cinco minutos para chegar ao local de combate, o submarino U-598 estaria destruído da mesma maneira, mas não teriam morrido 44 de seus tripulantes e nem se teria perdido um valioso avião com 11 almas a bordo. Segundo o suboficial alemão, que, aliás, ficou sendo o único sobrevivente porque o oficial faleceu no Hospital de Recife (PE), o 1º ataque levado a efeito pelo B-12 do Tenente Baldwin já havia provocado danos irreversíveis. O barco estava sendo abandonado quando sobrevieram os 2º e 3º ataques, cujas bombas feriram alguns e impediram que os outros subissem ao convés. Um bote de borracha com 7 sobreviventes a bordo foi levado pelo vento e nunca mais foi visto; um segundo bote emborcou e somente dois homens, dos que se encontravam a seu bordo, foram recolhidos.

* O autor é Brig. do Ar Ref

O PASTOR

Condensado do Romance de mesmo título, de Frederick Forsyth



Um piloto de caça inglês, na véspera de Natal, partiu de uma base da RAF, na Alemanha, para a Inglaterra, a fim de passar a noite na casa da família e iniciar suas férias.

Tudo estava bem e em ordem como convém a uma história de Natal. De passagem sobre as cidades da Alemanha e da Holanda, as casas e as ruas estavam iluminadas e o espírito alegre e cheio de esperança do Natal reinava por toda a parte.

Mas, em plena travessia do Mar do Norte, houve alguma coisa imprevista no aparelho a jato, que se tornou ainda mais dolorosa e catastrófica por ser naquela noite.

No fim de contas, o sistema elétrico do avião não funcionava e, por isso, não era possível obter pelo rádio as informações necessárias para o pouso numa noite de nevoeiro.

Quando tudo parecia perdido e o combustível já se esgotava nos tanques, apareceu uma ajuda inesperada.

Fora muita sorte do aviador naquela auxílio imprevisto e providencial.

Mas tratar-se-ia realmente de sorte?

Foi a dúvida em que ficou o piloto e em que ficarão todos os que tiverem a sorte de ler esta história simples, comovente, cheia de amor e de mistério como o próprio Natal.

"Perdido na noite por falta de orientação dos instrumentos elétricos, e após todas as manobras na tentativa de ser detectado nas telas do radar, sem nenhum resultado, fiquei sabendo, sem ter menor dúvida disso, que ia morrer naquela noite. O estranho era que eu não tinha mais medo. Estava apenas imensamente triste. Triste por todas as coisas que nunca mais faria, por todos os lugares que nunca mais veria, pelas pessoas que nunca mais abraçaria. Era difícil e muito triste morrer aos vinte anos, com a vida inteira ainda pela frente. E o pior não era a morte, mas o pesar por tudo o que se deixara de fazer.

Através da cobertura de "*perspex*", vi que a lua ia desaparecer, pairando acima do horizonte de denso nevoeiro branco. Dentro de dois minutos, o céu noturno mergulharia em total escuridão e, poucos minutos depois, eu teria de saltar do avião agonizante antes que ele se lançasse em seu último mergulho, no Mar do Norte. Uma hora depois, eu também estaria morto; o corpo enregelado e rígido mantido à tona da água por um salva-vidas Mae West de um amarelo vistoso. Inclinei a asa esquerda do Vampire para o lado da lua, a fim de completar o último lado do último triângulo.

Abaixo da ponta da asa, contra o brilho da massa do nevoeiro, mais acima da lua do que eu, uma sombra atravessou a brancura. Durante um segundo, pensei que fosse minha sombra, mas em vista da posição da lua, minha sombra devia estar atrás de mim. Era outro avião, que estava embaixo, na massa do nevoeiro, e que me acompanhara na minha curva, muitos metros abaixo, dentro do nevoeiro.

Desde que o outro avião estava abaixo de mim, continuei a fazer a curva com a asa inclinada para não perdê-lo de vista. O outro fez a curva também até os dois aparelhos terem completado um círculo. São então compreendi por que ele não subia para tomar posição junto à ponta de minha asa. Voava mais devagar do que eu, e não poderia manter a velocidade se voasse ao meu lado. Tentando ao máximo não acreditar que se tratava de um avião qual-

quer que estivesse seguindo a sua rota e pudesse desaparecer de um momento para outro dentro do nevoeiro, fechei um pouco as manetes e comeci a descer em sua direção. Ele continuava a voar em curva e eu fiz o mesmo. A mil e quinhentos metros, compreendi que ainda estava indo muito depressa para ele. Não me era possível reduzir ainda mais a força do motor, pois assim perderia a velocidade e não teria mais o controle do Vampire, que cairia. Para retardar um pouco o avião, apliquei os freios de ar. O Vampire estremeceu quando os freios interromperam a corrente de ar, retardando-o para 280 nós.

Ele se aproximou então de mim, em direção à ponta de minha asa esquerda. Eu podia perceber-lhe o vulto preto contra o lençol branco do nevoeiro abaixo e, afinal, ele ficou a meu lado, a cerca de trinta metros da ponta da minha asa. Aplainamos então os aviões, balançando-os enquanto tentávamos voar em formação. A lua estava à minha direita, e minha sombra ocultava um pouco a forma e o feitiço do outro avião, mas ainda assim vi a cintilação das duas hélices que giravam no céu à frente dele. É claro que ele não podia voar com a mesma velocidade que eu; eu pilotava um caça a jato e o outro era apenas um avião a motor de pistões, de uma geração anterior.

O outro avião manteve a sua posição ao meu lado durante alguns segundos, meio invisível na sombra e, então, inclinou a asa um pouco para a esquerda. Segui-o mantendo a formação, pois se tratava evidentemente do "pastor" que fora mandado para ajudar-me a descer, e era ele quem tinha rádio e bússola, não eu. Fez uma curva de 180 graus e, então, se horizontalizou e passou a voar em linha reta, com a lua à sua retaguarda. Pela posição da lua, prestes a desaparecer, eu sabia que estávamos indo para a costa de Norfolk e, pela primeira vez, pude vê-lo bem. Tive a surpresa de ver que o meu "pastor" era um De Havilland Mosquito, um caça-bombardeiro da safra da Segunda Guerra Mundial.

Lembrei-me então de que a Esquadrilha Meteorológica de Gloucester usava Mosquitos, os últimos ainda

em atividade, com o objetivo de tirar amostras da atmosfera superior para a elaboração das previsões meteorológicas. Já os tinha visto nas comemorações da Batalha da Inglaterra, voando nos seus Mosquitos e despertando a admiração da assistência e a nostalgia dos mais velhos, tal como sempre acontecia nessas ocasiões com os "Spitfires", os "Hurricanes" e os "Lancasters".

Dentro da carlinga do Mosquito, eu avistava contra a luz da lua a cabeça coberta do piloto e os círculos gêmeos dos seus óculos, quando olhava para mim da janela lateral. Levantou sua mão direita até que eu pudesse vê-la na janela, com dedos esticados e a palma da mão para baixo. Empurrou os dedos apontando para a frente e depois para baixo, querendo dizer com isso: "Vamos descer. Fique em formação comigo".

Fiz um sinal afirmativo e, prontamente, levantei minha mão esquerda, a fim de que ele a visse; apontei para meu painel de controle com o indicador, depois ergui a mão com os cinco dedos abertos. Por último, passei a mão pelo pescoço. Em virtude de comum acordo, esses sinais significavam que eu só tinha combustível para cinco minutos de voo, depois do que meu motor estaria fora de ação.

Vi a cabeça coberta, com os óculos e a máscara de oxigênio, fazer um sinal de compreensão e, depois, começamos a descer para o lençol de nevoeiro. A velocidade do outro avião aumentou e eu deixei de aplicar os freios de ar. O Vampire parou de tremer e mergulhou à frente do Mosquito. Fechei as manetes, ouvindo o motor morrer num silvo baixo, e o "pastor" ficou de novo ao meu lado. Estávamos descendo em linha reta para a terra de Norfolk amortalhada no nevoeiro. Olhei para o altímetro. Seiscentos metros e ainda estávamos descendo.

Interrompeu a descida a cem metros e ainda havia nevoeiro abaixo de nós. Talvez o nevoeiro estivesse a apenas trinta metros de altura, mas isso era mais que suficiente para impedir um avião de pousar sem controle de terra. Eu bem podia imaginar a torrente de instruções que

chegava da cabina do radar aos fones do homem que voava ao meu lado, a 25 metros de distância, através das camadas de "perspex", e uma corrente de ar gelado a mover-se entre os aparelhos a uma velocidade de 280 nós. Eu não afastava os olhos dele, voando em formação, tão perto quanto possível, com receio de perdê-lo de vista por um instante que fosse, atento a todo e qualquer sinal que ele me fizesse. Apesar do nevoeiro e da lua que desaparecia, eu não podia deixar de admirar a beleza daquele avião. O nariz curto e a bolha da carlinga, a breve janela de "perspex" no nariz, os longos, esguios e pendentes estojos dos motores, cada qual com um motor Rolls-Royce Merlin, uma obra-prima de técnica, a roncar dentro da noite rumo à sua base. Dois minutos depois, ele levantou o punho fechado contra a janela e, depois, abriu-o, encostando os cinco dedos no vidro: "Baixe o seu trem de aterrissagem". Movi a alavanca para baixo e senti o movimento das três rodas que desciam. Eram felizmente movidas por pressão hidráulica e não dependiam do enguiçado sistema elétrico.

O piloto do avião "pastor" apontou de novo para baixo, significando outra descida e, quando ele fez uma volta rápida, avistei o nariz do Mosquito. Nele estavam pintadas, grandes e pretas, as letras JK. Deviam ser as letras do código de chamada do rádio Juliet Kilo. Descíamos de novo, mais devagar dessa vez.

Ele nivelou o avião pouco acima da camada mais baixa do nevoeiro, tão baixo que os filamentos de névoa esgarçada batiam em nossas fuselagens. Fizemos uma firme curva circular. Olhei para o meu indicador de combustível. Estava em zero e tremia fracamente. Pelo amor de Deus, a presse-se, súpliquei. Se meu combustível acabasse de todo, não haveria mais tempo de subir ao mínimo de 150 metros necessários para saltar de pára-quedas. Um caça a jato a 30 metros de altura sem motor é uma armadilha de morte sem qualquer chance de salvação.

Durante dois ou três minutos, ele pareceu satisfeito em manter a sua curva circular, enquanto o suor jorrava de minha nuca e começava a correr pelas costas, colando a pele

o macacão de voo de nylon leve. DEPRESSA, HOMEM! DEPRESSA!

De repente, ele apurou o avião, tão depressa que eu quase o perdi de vista. Continuando a curva, alcancei-o um segundo depois e vi-o fazer com a mão esquerda o sinal de "descida". Desceu, então, para dentro do nevoeiro e eu o segui. Era uma descida rasa e lisa, mas apesar de tudo uma descida, e de poucas dezenas de metros, para o nada.

Sair de um céu, mesmo fracamente iluminado, para dentro de uma nuvem ou do nevoeiro é como entrar num banho de algodão cinzento. De repente, nada mais há além dos novelos cinzentos contorcidos; milhões de tentáculos que se estendem para prender e estrangular, cada qual tocando a cúpula da carlinga numa breve carícia para, em seguida, desaparecer no vácuo. A visibilidade havia descido a quase zero e não havia forma, tamanho ou substância. Havia apenas vagamente, do lado da ponta de minha asa esquerda, a cerca de dez metros de distância, o vulto de um Mosquito que voava com absoluta segurança para alguma coisa que eu não podia ver. Só então percebi que ele voava sem luzes. Por um instante, fiquei atônito e depois horrorizado. Mas acabei compreendendo a sabedoria do homem. Dentro do nevoeiro, as luzes são traiçoeiras, alucinatórias, hipnotizadoras. Pode-se ser atraído para elas, sem saber se estão a dez ou a trinta metros de distância. A tendência é ir na direção delas. Para dois aviões em formação dentro do nevoeiro, isso pode significar uma catástrofe. O homem tinha toda a razão.

Mantendo a formação com ele, eu sabia que o Mosquito diminuía a velocidade, porque eu também estava fechando as manetes, caindo e reduzindo. Numa fração de segundos, corri os olhos pelos dois instrumentos de que eu precisava. O altímetro marcava zero e o indicador de combustível também; nenhuma das agulhas tremia sequer. O indicador de velocidade marcava 120 nós — e aquele caixão em que eu estava ia cair com uma velocidade de 95 nós.

Sem aviso, o "pastor" apontou o dedo para mim, e, depois, para a frente, na direção do pára-brisa. Isso

significava: "Pronto! Vá em frente e pouse!" Olhei para a frente através do pára-brisa. Nada. Não, havia alguma coisa. Cercadas de halos, havia luzes de um lado e do outro a passar rapidamente. Forcei a vista para ver o que havia entre as luzes. Nada. Escuridão apenas. Vi então uma tira de tinta no chão. O centro da pista. Desliguei freneticamente o motor, sustentei o Vampire firmemente e esperei que ele pousasse bem.

As luzes subiram então e chegaram quase ao nível dos olhos. Ainda assim, o avião não pousara. Pam! Tínhamos tocado o chão. Pam — pam. Outro toque e o avião pulara de novo, centímetros acima da pista molhada e negra. Pam — pam — pam — pam — pam — rrrr... Estava feito o pouso. As rodas centrais se haviam firmado no chão.

O Vampire estava rolando a mais de 150 quilômetros por hora, dentro de um mar de nevoeiro cinzento. Toquei os freios e o nariz desceu também para o chão. Pouca pressão, sem derrapagem. Devia manter o avião em linha reta contra a derrapagem, dando mais pressão nos freios para não sair da pista. As luzes estavam passando mais devagar agora, devagar, cada vez mais devagar...

O Vampire parou. Fechei as mãos no manche e puxei a alavanca do freio. Não sei quantos segundos fiquei assim até me convencer de que estávamos mesmo parados. Por fim, convenci-me, acionei o freio de estacionamento e soltei o freio central. Tratei então de desligar de vez o motor, pois não se podia nem pensar em fazer táxi dentro daquele nevoeiro. Teriam de rebocar o avião depois com um Land-Rover. Mas não havia necessidade de desligar o motor. Este havia parado por falta de combustível enquanto o Vampire corria pela pista. Desliguei todos os outros sistemas: de combustível, hidráulico, elétrico e de pressurização. Comecei lentamente a desamarrear-me do banco e do pára-quedas e balsa. Nesse momento, percebi algum movimento. A minha esquerda, através do nevoeiro, a cerca de quinze metros de distância, quase rente ao chão e com as rodas recolhidas, o Mosquito passava por mim roncando. Vi de relance a mão do piloto na janela,

e ele desapareceu no meio do nevoeiro antes que pudesse ver o meu gesto de agradecimento. Mas eu já havia resolvido telefonar para a RAF, em Gloucester, para agradecer pessoalmente.

Com os sistemas desligados, a carlinga estava ficando rapidamente enevoadada e eu abri a cúpula e fechei-a de novo com a mão até que ela ficasse ajustada. Só então, ficando de pé, compreendi como fazia frio. O meu corpo até aí aquecido, vestido no macacão de vôo de nylon, começara a enregelar. Eu esperava que o caminhão da torre de controle chegasse dentro de alguns segundos porque, quando há um pouso de emergência, mesmo na noite de Natal, o caminhão dos bombeiros, a ambulância e meia dúzia de outros veículos estão sempre a postos. Mas nada aconteceu, pelo menos durante dez minutos.

Quando os dois faróis de um carro emergiram do nevoeiro, eu já me sentia congelado. Os faróis pararam a cinco metros do Vampire. O carro parecia insignificante ao lado do volume do caça. Uma voz gritou:

— Alô!

Saí da carlinga, saltei da asa para o chão e corri para o carro. Vi então que se tratava de um velho e amassado Jowett Javelin. Não havia nele qualquer marca de identificação da RAF. Ao volante do carro, via-se um rosto grande e vermelho com grandes bigodes caídos. Mas, afinal, ele estava com um gorro de oficial da RAF. Arregalou os olhos para mim quando saí do nevoeiro.

— Isso é seu? — perguntou ele, olhando para o Vampire.

— Sim, acabei de pousar.

— Extraordinário! — disse ele. É melhor entrar. Vou levá-lo para o cassino.

Chegamos ao cassino e entramos. O salão da frente era bem grande, mas fora, evidentemente, construído antes da guerra, quando os caixilhos de metal das janelas estavam na moda. Tudo mostrava que o cassino tinha conhecido tempos melhores, como se costuma dizer. Havia apenas duas poltronas de couro bem surradas no salão que comportaria umas vinte. À direita, via-se uma chapeleira com espaço para dezenas de quepes

e capotes, mas inteiramente vazia. O homem que me hospedava e que se apresentara como Tenente Marks, tirou o seu capote de pele de carneiro e jogou-o em cima de uma poltrona. Vestia as calças do uniforme mas, em vez de túnica, tinha um pulôver azul muito frouxo. Devia ser horrível passar o Natal em serviço num buraco assim.

O quarto ainda estava frio e eu tremia no meu macacão de nylon. Eu devia ter pedido um suéter emprestado a Marks, mas tinha esquecido.

Preferi fazer minha refeição no quarto e, enquanto Joe, um velho empregado colocado a meu serviço, foi buscá-la, tomei um banho rápido, porque a água estava mais ou menos quente. Enquanto me enxugava e vestia o roupão velho, mas quente, que Joe me trouxera, ele colocou um prato de *bacon* e ovos numa mesinha. Já então o quarto estava agradavelmente quente, com o fogo a crepitar e as cortinas descidas. Enquanto eu comia, o que levou apenas alguns minutos, tamanha era a minha fome, o velho empregado ficou para conversar.

— Está aqui há muito tempo, Joe? — perguntei, mais por polidez do que por genuíno interesse.

— Sim, há mais de vinte anos. Desde pouco antes da guerra, quando a base foi instalada.

— Viu algumas transformações, não foi? Nem sempre as coisas devem ter sido aqui como são agora.

— Não, não foram.

Falou-me então dos dias em que os quartos viviam cheios de jovens pilotos ansiosos, o salão de jantar ressoava do barulho dos pratos e talheres e as canções alegres se sucediam no bar. Contou-me também dos meses e anos em que o céu acima da base crepitava com o ronco dos motores de pistão, levando os aviões para a guerra ou trazendo-os de volta.

Enquanto ele falava, acabei a refeição e tomei o resto da meia garrafa de vinho tinto que Joe trouxera do bar. Joe era um bom encarregado de cassino. Depois que acabei, levantei-me, tirei um cigarro do bolso do macacão, acendi-o e dei uma volta pelo quarto. Joe começou

a tirar a mesa. Parei diante de uma velha fotografia emoldurada, colocada no console da lareira, acima do fogo crepitante. Parei com o cigarro a meio caminho dos lábios e senti o quarto ficar subitamente frio.

A fotografia era velha e estava manchada, mas por trás do vidro que a cobria ainda estava suficientemente nítida. Mostrava um rapaz mais ou menos da minha idade, vestido de macacão de vôo. Mas não era o macacão azul de nylon e o cintilante capacete de plástico atuais. Usava espessas botas forradas de couro de carneiro, calças grossas de sarja e o pesado blusão de couro de carneiro com fecho-éclair. Trazia na mão esquerda um daqueles capacetes de couro flexível que antigamente se usavam, com óculos embutidos em lugar da pala colorida do piloto moderno. Estava de pé, as pernas separadas, e a mão direita no quadril, numa atitude de desafio, embora não estivesse sorrindo. Havia, também, uma nota de desafio em seus olhos.

Atrás dele, bem visível, estava o seu avião. Não havia engano possível. Era a fina e esguia silhueta do caça-bombardeiro Mosquito, e não eram os estojos baixos com os motores Merlin que lhe asseguravam o notável desempenho. Eu ia dizer alguma coisa a Joe quando senti uma lufada de vento frio nas costas. Uma das janelas fora aberta pelo vento e o ar congelado estava entrando no quarto.

— Vou fechar — disse Joe, colocando de novo os pratos em cima da mesa.

— Não. Pode deixar que eu fecho.

Em dois passos, cheguei até à janela aberta nos seus caixilhos de metal. Afastei as cortinas e olhei para fora. O nevoeiro escachoava em ondas em torno do velho edifício do cassino, perturbado pela corrente de ar quente que saía da janela. Em algum ponto, bem longe do nevoeiro, julguei ouvir o ronco de motores. Mas não eram motores de avião. Devia ser apenas a motocicleta de algum rapaz que se despedia da namorada, do outro lado dos pântanos. Fechei a janela e, certificando-me de que estava bem fechada e voltei-me

para o interior do quarto.

— Quem é o piloto, Joe?

— Que piloto?

Apontei a fotografia em cima da lareira.

— Ah, sim. É uma fotografia do Sr. Kavanagh. Esteve aqui durante a guerra.

Colocou o copo de vinho em cima dos pratos.

— Kavanagh? — disse eu, voltando para perto da fotografia, a fim de estudá-la mais detidamente.

— Sim, Kavanagh, irlandês. Excelente homem, posso dizer. Era este justamente o quarto dele.

— Que esquadrilha era essa, Joe? — disse eu, olhando para o avião em segundo plano.

— Desbravadores, Tenente. Voavam em Mosquitos. Eram pilotos notáveis, todos eles. Mas eu me arrisco a dizer que Johnny era o melhor de todos. Talvez eu seja suspeito para falar. Eu era ordenança dele, compreenda.

Não havia a menor dúvida. As letras um tanto esmaecidas no nariz do avião atrás do homem na fotografia eram JK. Não Juliet Kilo, como eu pensara, mas Johnny Kavanagh.

Tudo era claro como a luz do dia. Kavanagh fora um piloto soberbo, que fizera parte de uma das melhores esquadrilhas durante a guerra. Depois da guerra, dera baixa da RAF, provavelmente para dedicar-se ao negócio de carros usados, como muitos tinham feito. Ganhara muito dinheiro na década próspera de 1950, comprara uma boa casa de campo e ainda ficara com dinheiro bastante para atender à sua verdadeira paixão que era voar. Ou melhor, procurara reviver o passado, os seus dias de glória. Comprara um velho Mosquito numa das vendas em hasta pública, que a RAF efetuava, periodicamente, de material obsoleto. Depois de reaparelhá-lo, voava particularmente sempre que lhe dava vontade. Havia piores maneiras de passar o tempo de folga, quando se tinha dinheiro.

Devia estar voltando de algum passeio à Europa e, vendo-me voar em triângulos acima do nevoeiro, compreendera que eu estava em dificuldade e resolvera guiar-me. Apurando precisamente a sua posição gra-

ças aos sinais cruzados dos radiofarois e conhecendo aquele trecho da costa como a palma das mãos, aproveitara a chance de encontrar o seu velho aeroporto em Minton, apesar do denso nevoeiro. Assumira um risco enorme. Mas, de qualquer maneira, o meu combustível estava no fim e ele tinha de fazer isso ou deixar-me cair.

Não tinha dúvida de que pudesse encontrar o homem, talvez por intermédio do Real Aeroclube na atuação dele naquela noite.

— Era decerto um bom piloto — murmurei, pensando em sua atuação naquela noite.

— O melhor de todos — disse o velho Joe às minhas costas. — Diziam na base que Johnny tinha olhos de gato. Muitas vezes, quando a esquadrilha voltava depois de ter jogado foguetes de sinalização sobre os alvos a serem bombardeados na Alemanha, o resto dos jovens pilotos ia para o bar a fim de beber um drinque. Às vezes, vários.

— E ele não bebia?

— Bebia também, mas quase sempre mandava reabastecer o seu Mosquito e levantava vôo novamente sobrevoando o Canal da Mancha ou o Mar do Norte à procura de algum bombardeiro em dificuldade a fim de guiá-lo até à costa e fazê-lo regressar à base.

Franzi a testa.

— Mas esses bombardeiros tinham as suas bases para voltar.

— Sim, mas alguns deles tinham recebido muito fogo antiaéreo do inimigo e, às vezes, estavam com os rádios enguiçados. Vinham de todas as outras bases: Marham, Scampton, Cotteshall, Waddington. Eram os grandes quadrimotores, Halifaxes, Stirlings e Lancasters. Se me permite dizer, isso foi muito antes de seu tempo, Tenente.

— Tenho visto fotografias deles — disse eu. — E já vi alguns deles em festivais de aviação. Ele costumava guiá-los de volta à base?

Bem podia imaginá-los, com os rombos das balas na fuselagem, nas asas e na cauda, estalando e balançando no ar, enquanto o piloto tentava mantê-los em condições de pousar de novo, com algum homem ferido ou morto e o rádio despeda-

çado. E eu tinha um conhecimento muito recente da dura solidão de um céu de inverno à noite, sem rádio, sem guia para a volta e com o nevoeiro a apagar qualquer traço da terra.

— Era exatamente o que ele fazia. Costumava decolar para outro vôo na mesma noite em patrulha pelo Mar do Norte, à procura de algum avião em dificuldades. Guiava-os então para cá, para a pista de Minton, às vezes dentro de um nevoeiro tão espesso que não se podia enxergar nem a própria mão. Diziam que ele tinha um sexto sentido. Afinal de contas, era irlandês.

Tirei os olhos da fotografia e apaguei o cigarro no cinzeiro ao lado da cama. Joe já estava a caminho da porta.

— Era um homem notável — disse eu com toda a sinceridade. Ainda agora, já de meia-idade, era um piloto soberbo.

— Sem dúvida, era excepcional — disse Joe. — Ainda me lembro de Johnny me dizer um dia, aí nesse lugar onde o senhor está diante do fogo: "Joe, sempre que houver alguém perdido lá fora, no meio da noite, tentando voltar, hei de sair ao encontro dele, a fim de trazê-lo para terra".

Fiz um sinal comovido de assentimento. Era evidente que o velho Joe adorava o seu oficial do tempo da guerra.

— Bem, ao que parece, ele ainda está fazendo a mesma coisa, sabia?

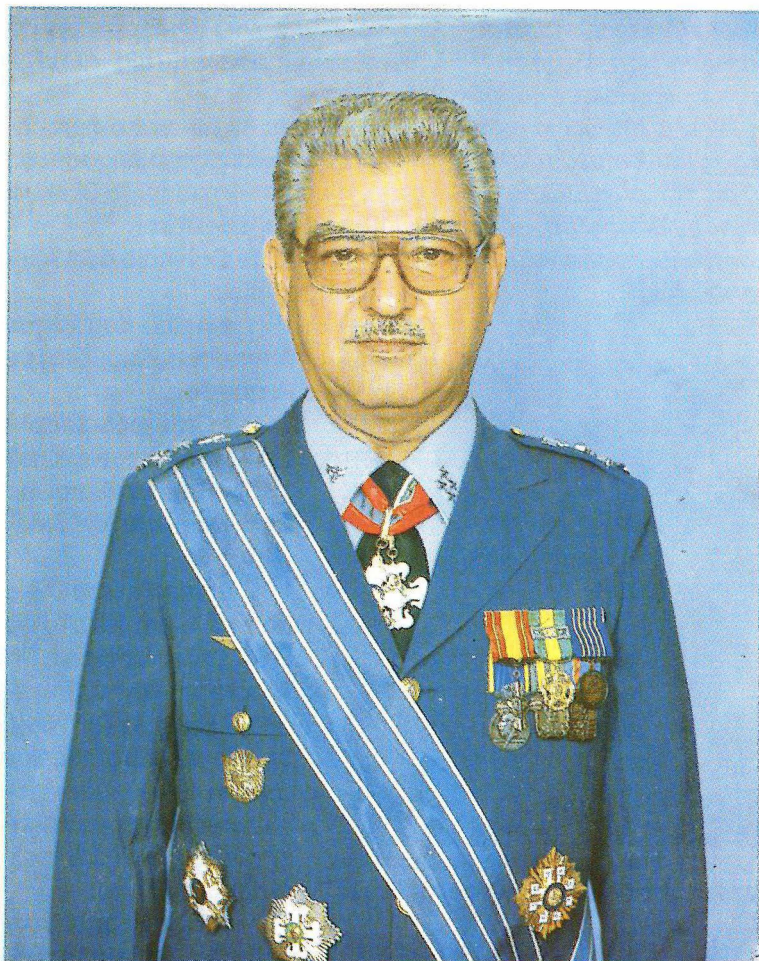
O velho Joe sorriu.

— Infelizmente, isso não é possível. Johnny saiu no seu último vôo de patrulhamento na noite de Natal de 1943. Faz exatamente quatorze anos esta noite. Caiu com o avião em algum ponto do Mar do Norte. Boa noite, Tenente. Feliz Natal."

* "Pastor":

Quando por deficiência de comunicação ou rádio-navegação uma aeronave se sentia perdida, iniciava a realização de um vôo descrevendo um triângulo com pernas de três minutos em cada proa. Identificado pelo radar, este determinava a decolagem de uma aeronave para conduzir aquela em emergência, para uma aproximação e pouso em formatura.

Esta aeronave de socorro era chamada de "pastor".



A despedida de um presidente

**Ten-Brig-do-Ar
Waldir de
Vasconcelos**

† 1924

☆ 1995

*"Paradigma de idealismo,
patriotismo, civismo, dignida-
de e de comandante."*

No dia 26 de outubro próximo
passado com pesar assistimos ao fa-
lecimento do Ten-Brig-do-Ar Waldir
de Vasconcelos.

A sua trajetória no Ministério da
Aeronáutica, mais especificamente na
Força Aérea Brasileira, nos delegou,
não apenas uma abundância de
modelos, mas, sobretudo, uma consi-
ciência imperante de harmonia que
deve prevalecer entre comandantes e
comandados.

Jovem, recém-formado, apre-
sentou-se, como voluntário, para inte-

grar o Grupo de Aviação de Caça, que operava na Itália, durante a 2ª Guerra Mundial.

O então Asp. Av. Waldir de Vasconcelos, 20 anos de idade, externou e irradiou os seus ideais de patriotismo, num momento em que a humanidade vivia momentos de extremas dificuldades.

Detentor de uma mente criadora e construtiva, quando servia no Estado Maior da Aeronáutica, foi um dos que concebeu o tipo de aeronave que deveria equipar a Academia da Força Aérea, em substituição ao T-37. Assim nasceu o TUCANO.

Como Comandante do VI Comando Aéreo Regional, em São Paulo, o então Maj-Brig Waldir mostrou toda a sua habilidade ao tratar, junto com o Exército, das medidas de segurança interna, face à efervescência dos movimentos sindicais, que incitavam a massa de trabalhadores.

A culminância da trajetória militar do Ten-Brig-do-Ar Waldir ocorreu em 19 de janeiro de 1983, quando, designado pelo Presidente da República, assumiu o cargo de Ministro de Estado, Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas — EMFA.

Neste ano, 47% dos jovens convocados, na idade de 18 anos, foram considerados incapazes para a prestação de serviço militar por insuficiência de peso e altura, subnutrição, deficiência dentária e outras.

Afirmava o Ten-Brig Waldir, na aquela época:

— “Estamos presenciando a deterioração de uma geração, com fortes reflexos multiplicadores e negativos às seguintes. O momento exige reflexão. Urge a implantação do Planejamento Familiar, principalmente o segmento populacional de menor renda, que desconhece a fisiologia da reprodução humana.”



O projeto da aeronave TUCANO, hoje orgulho da nossa indústria aeronáutica, teve no Brig. Waldir um incansável entusiasta e batalhador.

Convidado pelo Senado da República, apresentou aos senadores os problemas relativos ao crescimento desordenado da população brasileira, onde enfatizou a necessidade de se implantar uma Política de Planejamento Familiar.

Como Presidente do Clube de Aeronáutica, por dois mandatos, foi responsável pela implantação e dotação de suas atuais instalações físicas-patrimoniais.

Como Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, comandou diretamente a implantação do AERUS — Sistema Previdenciário Privado para o pessoal da Aviação Civil...

Foi Parainfo de aspirantes da AFA e de formandos de algumas Faculdades.

Dentre as numerosas e destacadas funções exercidas ao longo de sua carreira, como Comandante, Diretor e Chefe, podemos destacar:

- Oficial de Gabinete do Ministro da Aeronáutica;

- Adido das Forças Armadas na República do Panamá;

- Comandante do VI Comando Aéreo Regional;

- Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil.

Como Ministro Chefe do EMFA, em janeiro de 1985, procurado pelo Dr. Tancredo Neves, Presidente Eleito, o Ten.-Brig. Waldir de Vasconcelos desenvolveu vários temas relativos ao momento político, social e institucional do Brasil.

Casado com Lia Ribeiro de Vasconcelos, tiveram três filhos: Tereza, Waldir Júnior e Ana, além de genros e netos.

Na família, o Ten.-Brig.-do-Ar Waldir de Vasconcelos nos deixa uma grande lição de consciência pessoalista de amor conjugal, uma obra-prima de nossa cultura cristã.

Ambos construíram uma estrutura familiar sólida, pautada na observância dos valores éticos e morais, alicerçados pela dignidade, a fim de suportar as exigências da carreira militar, que por sua natureza, além do convívio permanente com riscos e desconforto familiar, requer do militar o comprometimento da própria vida.

O Clube de Aeronáutica une-se aos parentes, amigos e admiradores do Ten-Brig-do-Ar Waldir de Vasconcelos, na formulação desta justa e merecida homenagem.

Unlike

Uma assinatura definitiva para o marketing da sua empresa.

UNLIKE Sistemas de Marketing

(021) 266-7898

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

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

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

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



... OU SEU DINHEIRO DE VOLTA

 **ITAPEMIRIM**
CARGAS
TECNOLOGIA EM TRANSPORTES

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