

Revista  
**aeronáutica**

Janeiro/Fevereiro 1996

Número 208



**1927 - O ANO  
DO ATLÂNTICO**



1996 - Ano do Cinquentenário



CADA VEZ MAIS

A RAPIDEZ DO AVIÃO

**integrado**

A VOCÊ.

A COBERTURA DO RODOVIÁRIO

**Sistema Integrado de Transporte** é o termo utilizado pela Itapemirim Cargas para definir o trabalho de coleta e entrega de suas cargas, com tempo rigorosamente determinado. Uma questão de tecnologia, só permitida a quem opera com frota e terminais de carga próprios, desenvolvidos

especialmente para transportar sua encomenda. Combinar a **velocidade do transporte aéreo**, realizado por nossos Boeing cargueiros, com a **cobertura do transporte rodoviário** é a melhor maneira que a Itapemirim Cargas encontrou para estar cada vez mais integrada a você.



## CLUBE DE AERONÁUTICA

# JUBILEU DE OURO



Esta é a primeira edição da nossa *Revista Aeronáutica* no ano de 1996, ano que resolvemos, carinhosamente, denominar "O Ano do Cinquentenário".

Há 50 anos, um grupo de jovens oficiais – entusiasmados e idealistas – resolveu, apoiados pela Alta Administração do recém-criado Ministério da Aeronáutica, criar no seio da Organização uma entidade que pudesse oferecer apoio, diversão e lazer, sem, no entanto, afastar-se da idéia fundamental de representar os seus associados junto à opinião dos altos magistrados, levando, aos níveis de planejamento e decisão da Força Aérea e do Brasil, desejos e aspirações.

Durante este ano que recém-floresceu, estaremos publicando fatos históri-

cos, fotos de arquivo e acontecimentos em geral que marcaram esta honrosa caminhada nos 50 anos do nosso Clube.

Esperamos e aguardamos com ansiedade toda e qualquer colaboração daqueles que nos antecederam, não só na Força Aérea, como, também, de forma direta, na vida do nosso Clube, para que possamos, da forma mais completa e realista possível, reverenciar a nossa entidade através do culto à sua história.

Fica, portanto, a nossa "página um" deste número como um simbólico "Portal de Entrada" das nossas publicações no Ano do Cinquentenário do Clube de Aeronáutica.

**A REDAÇÃO**



5

Força Aérea

**A MAGNA CARTA DO PODER  
AÉREO BRITÂNICO**



10

Opinião

**FORÇA AÉREA X  
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA**

13

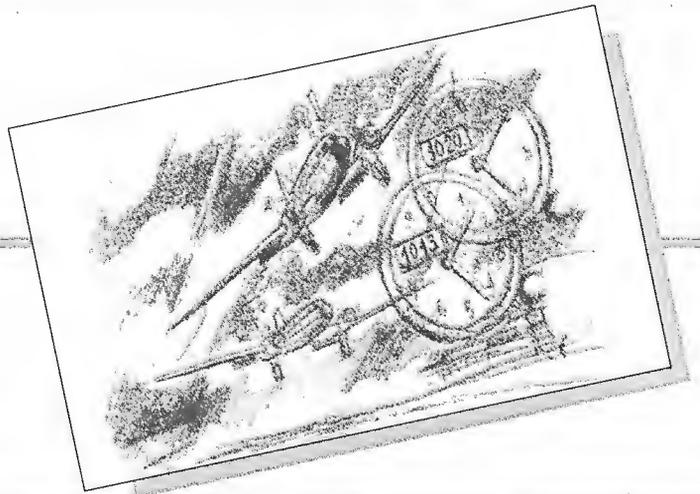
Alerta

**SIVAM E CALHA NORTE**

16

Prevenção de Acidentes

**INCIDENTE ALTIMÉTRICO**



18

Política

**A NOVA DESORDEM  
INTERNACIONAL**

23

Aventura

**80 SEGUNDOS  
NO INFERNO**

História

27

**1927 - O ANO  
DO ATLÂNTICO**



Submarinos em Ação

33

**O U-185 VOLTA À CENA**



Saúde

38

**A MAÇÃ DO AMOR  
QUE PODE MATAR**

Justiça

40

**PROVA FONOGRÁFICA  
E SUA UTILIZAÇÃO EM  
PROCESSO JUDICIAL**

## Seções

Página Um

**JUBILEU DE OURO**

**BATE-PAPO**

37

22

Tradição

**CARICATURAS  
DE ÉPOCA**



**AVIAÇÃO**

43

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

**Departamento Cultural**

Praça Mal. Âncora, 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  
Billy Kipp  
Januário Sawczuk  
Jore Longuiño  
Aloísio Quadros  
Araguaryno Cabreiro dos Reis

**Revisão:**

Dirce Silva Brízida  
Márcia Pignataro

**Programação Visual:**

Márcia Pignataro

**Fotolitos:** Fotolito Beni

**Impressão:** Gráfica Barbero

**Edição e Publicidade:**

EN REVISTA Prod. Gráf. e Publ. Ltda.  
Rua Cachambi, 467 conj.8 – Cachambi  
Tel.: (021) 201-9009  
Fax: (021) 201-6757  
CEP 20771-630 – Rio de Janeiro

**Publicidade:**

Edison Alves de Azevedo

**Jornalista Responsável:**

Márcia Irene Pignataro Cleto  
(Reg. Min. Trab. 17432/84 RJ)

## A Visão do Presidente

### O BRASIL E O SEU PODER MILITAR



É verdade geralmente incontestada que a dinâmica das Relações Internacionais se desenvolve num palco pontilhado de conflitos, devido ao choque de interesses, em que cada ator estará sempre pretendendo o máximo de vantagens com o mínimo de concessões.

Esses conflitos podem atingir variados níveis de intensidade e na maioria das vezes se resolvem pela via diplomática. Poderão, no entanto, alcançar os níveis de tensão mais elevados, em função dos interesses em jogo e do poder das partes envolvidas. Em todas as fases pacíficas da disputa, a sombra do poder militar estará em permanente presença, seja dando respaldo ao Poder Político e aumentando a sua capacidade de persuasão ou, ainda, evitando o confronto bélico, pela sua inerente característica de dissuasão.

No momento em que a aptidão negociadora torna-se insuficiente e a solução pelas armas inevitável, o Poder Militar entra em cena, substituindo o Poder Político e assumindo as ações preponderantes, com a aplicação da sua capacidade de impor a vontade ao adversário.

Estas reflexões vêm muito a propósito quando o Brasil, impulsionado pelas justas aspirações de sua sociedade, dispõe-se a galgar patamares mais elevados no contexto das nações do Planeta. Não restam dúvidas de que o País possui um potencial invejável, uma situação econômica em franca evolução e uma diplomacia considerada como das mais competentes do mundo. Mas também não se pode esquecer que a História de todos os tempos não registra exemplos de nação, com a dimensão populacional do Brasil e essa imensidão territorial – dispo de 7,5 mil quilômetros de costas marítimas e 16 mil quilômetros de fronteiras com 10 países – que tenha atingido o *status* de grande potência sem ferir interesses externos e que pudesse prescindir de Forças Armadas à altura, para fazer face aos inevitáveis conflitos.

É conveniente, portanto, fazermos uma avaliação, ainda que superficial, do Poder Militar brasileiro.

Existem muitos critérios para esta avaliação, mas dois deles, pela sua objetividade e simplicidade, têm sido os mais adotados e difundidos. Trata-se de comparar com outros países os dispêndios militares por habitante e a porcentagem de gastos com relação ao Produto Interno Bruto (PIB).

O Instituto Internacional de Estudos Estratégicos de Londres (IISS), tradicional e conceituada entidade que há anos se dedica a avaliações desse tipo, no seu Relatório Anual referente a 1994 publica dados confiáveis num levantamento regional relativo à América Latina/Caribe.

De acordo com o primeiro critério, verifica-se que os gastos militares por habitante do Brasil em 1994, de cerca de US\$ 40, estão pouco acima da média regional (US\$ 37) e bem distantes dos cinco primeiros colocados: Chile (US\$ 137), Argentina (US\$ 97), Uruguai (US\$ 91), Bahamas (US\$ 63) e Trinidad (US\$ 63).

No tocante à porcentagem do PIB, a situação não é mais alentadora. Em primeiro lugar vem o Chile (3,5%), em segundo o Equador (3,2%), segue-se o Suriname (2,5%) e os dois últimos entre os cinco primeiros são Cuba (2,7%) e Uruguai (2,5%). O Brasil, com menos 1%, está bem abaixo da média da região, de 1,7%.

Os números aí estão. A conclusão fica a cargo dos leitores.

**Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto de Campos Carvalho Netto**

Presidente do Clube de Aeronáutica

## CLUBE DE AERONÁUTICA

### DIRETORIA

**Presidente**

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto de Campos Carvalho Netto

**1º Vice-Presidente**

Brig.-do-Ar R/R Guilherme Sarmento Sperry

**2º Vice-Presidente**

Brig.-do-Ar R/R Luiz Carlos Monteiro Baliu

**Departamentos:**

**Administrativo**

Cel.-Av. R/R José Edison da Silva Faria

**Patrimonial**

Cel.-Av. R/R Sylvio Fernandes

**Social**

Ten.-Cel.-Int. R/R José Pinto Cabral

**Desportivo**

Brig.-Engº 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 Lateuil

**Assessoria Jurídica**

Dr. Gilson Cabral Simões

**Assessoria de Relações Públicas**

Cel.-Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

**Superintendente da Sede Campestre**

Brig.-Engº R/R Edison Martins

**Superintendente da Sede Social**

Ten.-Cel.-Inf. R/R Caio Phídias Torres da Silva

**Superintendente da Sede Lacustre**

Ten.-Av. Ref. Adelino Franklin L. de Freitas

**Serviços Especiais**

**CHICAER**

Cel.-Av. R/R Pedro Baptista

**COOPCAR**

Cel.-Av. R/R Reny Ribeiro da Silva

No dia 28 de junho de 1914, o Arquiduque Francisco Fernando, da Áustria, e sua esposa Sophie foram assassinados por um anarquista sérvio, na cidade de Sarajevo. Era a guerra. A Primeira Grande Guerra.

Da Guerra dos Balcãs (1912-13) emergiu uma Sérvia maior territorialmente e, também, com um peso político apreciável. Os nacionalistas sérvios, ainda que sem a aprovação tácita de seu governo, poderiam agora ter esperança de se libertarem, bem como os croatas, do Império austro-húngaro.

Já em 1911, havia sido criada na Bósnia, por nacionalistas extremistas, uma sociedade secreta intitulada "Unidade ou Morte" que, no entanto, ficou mais conhecida como a "Mão Negra". O coronel Dragutin Dimitrijevic, Chefe da Inteligência Militar sérvia, era também, Chefe da sociedade "Mão Negra" e foi quem planejou o atentado que vitimou o Arquiduque Fernando quando de sua visita a Sarajevo, com a convicção de que a sua morte serviria aos interesses da unificação e da libertação da Sérvia.

Com a declaração de guerra, a Alemanha pôe em execução *Der Schlieffenplan*, cuja fundamental característica consistia na invasão da Bélgica, com o objetivo de evitar as fortificações francesas na fronteira. Foi, no entanto, com surpresa e espanto que o Alto Comando alemão tomou conhecimento da declaração de guerra do Império britânico à Alemanha, tão somente, com o ter sido dito ao próprio Kaiser, por um "pedaço de papel". Há muito pouco tempo, o Alto Comando argentino, também com espanto e surpresa, tomou conhecimento de que os ingleses navegavam rumo às Malvinas. Assim são os ingleses! Assim, escrevem eles há séculos sua História: com firmeza e determinação.

Desde aquele 25 de julho de 1909, quando Louis Blériot realizou, com sucesso, a travessia Calais-Dover em seu pequeno aeroplano, sabia o povo inglês que suas cidades poderiam ser alvo das máquinas voadoras alemães e, em especial, dos Zeppelins.

**Marechal Kitchener, Secretário de Estado para a Guerra, deu início à defesa aérea organizada da Inglaterra, atribuindo a tarefa ao Real Serviço Aeronaval**



Foi neste quadro que os ingleses ousaram discutir a organização de seus Serviços Aéreos com vistas a melhor enfrentar um inimigo que, também por suas qualidades militares, os vinha castigando implacavelmente.

## A MAGNA CARTA do Poder Aéreo britânico

Gerseh N. Barbosa\*



O medo aos ataques aéreos aumentou ainda mais após a publicação nos jornais londrinos do bombardeio que os dirigíveis alemães tinham realizado no dia 20 de agosto de 1914, na cidade de Antuérpia.

Os meios aéreos alemães estavam, naquela época, organizados em dois serviços: o Serviço Naval de Aeronaves e o Serviço de Aeronaves do Exército – ambos dotados de aeronaves mais-leves e mais-pesadas-que-o-ar.

O Almirante Bachmann, Chefe do Estado-Maior da Imperial Marinha alemã, era favorável ao emprego de bombardeios aéreos à Inglaterra. No entanto, dois fatores pesavam, significativamente, para que os ataques aéreos não se realizassem: a vontade do Kaiser, o Imperador Guilherme II, e a Convenção de Haia, que proibia, explicitamente, tais operações aéreas.

Na Inglaterra, a Aviação Militar possuía, também, dois serviços: um treinado e equipado para atender às necessidades do Exército em Campanha – o Real Corpo de Aviação – e um Serviço destinado a apoiar a Grande Armada – o Real Serviço Aeronaval.

**Desde aquele 25 de julho de 1909, quando Louis Blériot realizou com sucesso a travessia Calais – Dover, sabia o povo inglês que suas cidades poderiam ser alvo das máquinas voadoras alemãs.**

A primeira consequência da ativação do *Schlieffenplan* foi a exposição dos portos ingleses do Canal da Mancha aos ataques aéreos alemães. Tal situação agravou-se, ainda mais, porquanto todas as aeronaves do Real Corpo de Aviação tinham sido deslocadas para a França, a fim de apoiar a Força Expedicionária, não tendo permanecido, em território inglês, nenhum só Esquadrão que pudesse encarregar-se da defesa aérea de pontos sensíveis.

Tendo em vista a situação, o Marechal Kitchener, Secretário de Estado para a Guerra junto ao Gabinete inglês, sugeriu em 3 de setembro ao Primeiro Lorde do



**O B.E. 2C, apesar de ineficientes contra os ataques dos Zeppelins, era a única aeronave "caça interceptadora" da RAF no início da Primeira Guerra Mundial.**

Mar (W. Churchill), que o Real Serviço Aeronaval assumisse a responsabilidade da defesa aérea da Grã-Bretanha.

Aceitando a sugestão, W. Churchill fez publicar, dois dias após, um memorando estabelecendo a política que deveria orientar o Almirantado em sua tarefa de defender o país de ataques aéreos.

Afirmava ele, naquele memorando: "...defender Londres de ataques aéreos com uso de artilharia está fora de cogitações. É impossível cobrir uma área tão vasta. A artilharia deve se limitar à defesa de objetivos militares bem definidos..."

Acima de tudo, a grande defesa contra a ameaça aérea é atacar as aeronaves inimigas o mais perto possível de seu ponto de partida.

E finalizava o memorando: "Os seguintes princípios devem ser observados:

a) Uma forte força ultramarina de aeroplanos para manter as aeronaves inimigas afastadas das costas da França e da Bélgica e para atacar todas as Bases Aéreas e de Dirigíveis;

b) Manter comunicação telefônica e telegráfica permanente com os Esquadrões.

c) Manter uma força interceptadora de aeroplanos e dirigíveis baseados em pontos convenientes entre Dover e Londres; e

d) Manter um Esquadrão em Hendon (aeródromo nos arredores de Londres) como o único objetivo de defender a capital.

Preparar pistas de pouso em todos os parques da cidade e equipá-las com iluminação. É indispensável que os pi-

lotos e as aeronaves do Esquadrão de Hendon tenham condições de realizar operações aéreas noturnas."

Finalmente, em janeiro de 1915, o Kaiser autorizou missões de bombardeios aéreos à Inglaterra, restringindo-as, no entanto, a objetivos estritamente militares e determinando que Londres não deveria sofrer qualquer ataque aéreo.

O primeiro bombardeio à Inglaterra ocorreu na noite de 19 para 20 de janeiro de 1915. Esta incursão foi realizada por dois dirigíveis que lançaram suas bombas sobre Sheringham, King's Lynn e Yarmouth.

Nos meses que se seguiram evidenciou-se que, apesar dos esforços dos ingleses, a defesa aérea era muito deficiente; o número de acidentes nas decolagens e pousos noturnos era assustador. Claro está que dois fatores contribuíam, significativamente, para isso: o pouco treinamento dos pilotos e instrumentos de vôo inadequados às operações noturnas.

Em março de 1916, a defesa aérea da Inglaterra foi atribuída, unicamente, ao Real Corpo de Aviação em substituição ao Real Serviço Aeronaval. Algumas modificações na organização da defesa aérea, bem como no planejamento das operações aéreas, foram introduzidas, buscando uma melhor eficiência; no entanto, a despeito da melhoria alcançada no planejamento das missões e no treinamento das equipagens de combate, os Zeppelins continuaram a desfrutar de vantagens operacionais. Os novos dirigíveis alemães,

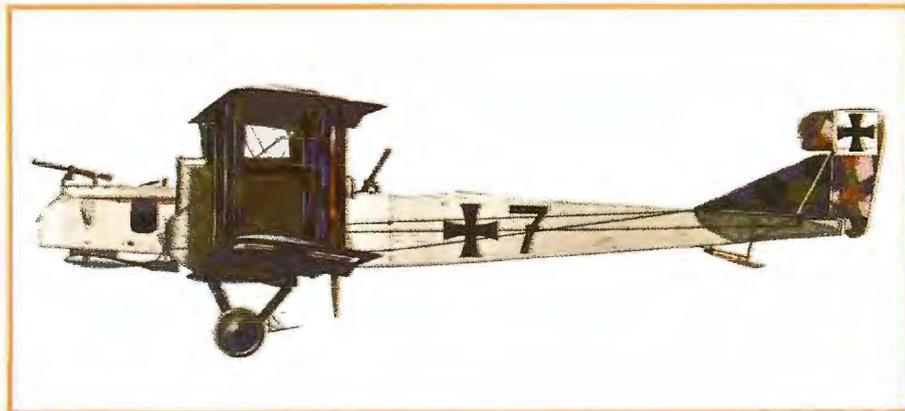
maiores e mais velozes, com um maior número de células de gás, já podiam alcançar 3.600 metros, com uma velocidade de 112km/h. Ficam evidentes as dificuldades da "caçainterceptadora" quando verificamos que a melhor aeronave que ela possuía para esse tipo de missão (B.E.2C) demorava quase uma hora para atingir aquela altitude.

No primeiro semestre de 1916, 46 Zeppelins cruzaram a costa inglesa entre Kent e Yorkshire. Apesar do grande esforço realizado pelo Real Corpo de Aviação, somente um dirigível foi abatido por um piloto inglês.

Na primavera de 1916, F.A. Broch, Comandante de Esquadrão do Real Serviço Aeronaval, inventou uma bomba explosiva que conseguia abrir orifícios nos cascos dos dirigíveis e nas células de gás ao mesmo tempo em que os projéteis de Buchingham e Pomoroy inflamavam o oxigênio. Além disso, foi projetada e instalada uma eficiente iluminação para os instrumentos de vôo, bem como conseguida uma significativa melhoria no balizamento noturno.

Todavia, os alemães também não descansavam e, na mesma época, iniciaram a construção da série "30" dos LZ (abreviatura de *Luftschiffzeppelin*), com 149m de comprimento, 23m de largura e carregando 1.449.000 pés cúbicos de gás ascensional. Esse monstro aéreo era impulsionado por seis motores Maybach, transportava cinco toneladas de bomba e tinha suporte para 10 metralhadoras.

No entanto, já no início de 1917, ficou claro que a balança do sistema de defesa e ataque aéreos pendia para a primeira, forçando os alemães a reduzirem, drasticamente, os ataques aéreos à In-



**No início de 1917, os Gotha IV substituíram os Zeppelins nos bombardeios sobre a ilha da Inglaterra, sendo, agora, autorizados a bombardear Londres.**

glaterra com dirigíveis. Os 22 ataques realizados em 1916 reduziram-se a sete em 1917 e a somente quatro, em 1918.

Em virtude destas dificuldades, a Alemanha iniciou em 1917 a organização de um esquadrão equipado com as aeronaves Gotha-G IV, com o objetivo de substituir os dirigíveis nos ataques à Inglaterra. As operações iniciaram-se em 25 de maio de 1917, quando foram enviadas 23 aeronaves, já agora com autorização para bombardear Londres. Os alemães já tinham realizado, até aquela época, 208 sortidas de dirigíveis e 435 de aeronaves, tendo lançado, na Inglaterra, aproximadamente, 300 toneladas de bombas.

As incursões das aeronaves Gotha eram feitas à luz do dia e continuaram nos meses de junho, julho e agosto, causando grandes danos aos ingleses, que se viram obrigados a transferir da Frente, na França, para a Inglaterra, oito esquadrões do Real Corpo de Aviação.

Foi neste quadro, enfrentando uma luta de vida ou morte, em que estava em jogo a sua própria sobrevivência, que os ingleses, uma vez mais, com coragem e determinação, ousaram discutir a or-

ganização de seus Serviços Aéreos com vistas a melhor enfrentar um inimigo que, também por suas próprias qualidades militares, os vinha castigando implacavelmente. É bem de ver, para nós, militares, quão difícil é, por força de nossa formação, extremamente conservadora, modificar qualquer item de nossa organização. Imaginemos, pois, os grandes obstáculos que os aviadores ingleses tiveram que enfrentar, em plena guerra, para estabelecer a sua *Magna Carta*, que viria permitir a consolidação de seu Poder Aéreo uno e indivisível, bem como a criação de uma Força Aérea independente, como seu braço bélico.

---

**... "defender Londres de ataques aéreos com o uso de artilharia está fora das cogitações. É impossível cobrir tão vasta área".**

---

Assim, o Gabinete de Guerra, em sua 181ª reunião em 11 de julho de 1917, publicou um memorando determinando que:

*"O Primeiro-Ministro e o Marechal Jan Christian Smuts, em consultas com representantes do Almirantado, do Estado-Maior Geral e do Comandante-em-Chefe das Forças Britânicas, bem como com outras autoridades que julgarem necessárias, deverão examinar:*

1) os dispositivos de defesa contra ataques aéreos; e

2) a Organização Geral e o comando das Operações Aéreas."

**Os Zeppelins da série ZP, com seu teto de serviço acima de 20.000 pés e tracionado por até seis motores, eram inatingíveis pelos meios aéreos ingleses.**



**As recomendações feitas pelo Relatório de 17 de agosto de 1917 constituem um documento clássico na história da evolução do Poder Aéreo britânico, sendo considerado sua Magna Carta. Eis o Relatório:**

**T**rataremos neste Relatório do item 2 da referência: a Organização Geral e o Comando das Operações Aéreas.

Pelas considerações que surgirão ao longo deste Relatório, concluímos que uma pronta solução desta questão é de vital importância para o prosseguimento, com sucesso, da guerra.

As três mais importantes questões que exigem respostas imediatas são:

1) Deverá ser instituído efetivo Ministério do Ar responsável por toda a Organização e as Operações Aéreas?

2) Deverá ser constituído um Serviço Aéreo unificado que absorva o Real Serviço Aeronaval e o Real Corpo de Aviação? Se a resposta deste quesito for afirmativa, uma terceira questão se impõe.

3) Como deverão ser as relações deste novo Serviço Aéreo para com a Marinha e o Exército a fim de que as tarefas que são atualmente atribuídas ao Real Serviço Aeronaval e ao Real Corpo de Aviação, respectivamente, continuem a ser eficientemente executadas pelo novo Serviço Aéreo?

A organização geral do ar foi no passado objeto de grandes controvérsias, as quais estão, atualmente, em consequência da marcha dos acontecimentos, totalmente ultrapassadas, e uma breve referência será neste relatório feita, tão-somente porque permaneceram ainda algumas dificuldades que consideramos nesta exposição.

Durante os estágios iniciais do desenvolvimento das operações aéreas e enquanto o papel representado

por um Serviço Aéreo era, tão-somente, de auxiliar as operações terrestres e navais, as reivindicações eram formuladas e pressionavam, não com pouco entusiasmo, por Serviços Aéreos separados e em conexão com o Exército e a Marinha. Estas reivindicações resultaram na criação do Real Serviço Aeronaval e do Real Corpo de Aviação, organizados e operando em linhas separadas e em conexão com e sob a égide da Marinha e do Exército, respectivamente; suprimento e demais necessidades são providenciadas separadamente pelo Almirantado e Ministério da Guerra. Para prover uma salvaguarda contra a competição, fricção e desperdício que poderiam surgir, e preservar, se possível, uma cooperação pacífica e segura entre os Serviços, foi constituído um Comitê do Ar (Air Committee).

Após o início da guerra, o Comitê foi substituído pelo atual Conselho Aéreo (Air Board), que tem uma posição perfeitamente bem definida e realiza um trabalho admirável, especialmente nas definições dos tipos e modelos dos motores, bem como no controle do suprimento para ambos os Serviços Aéreos.

A limitação deste Conselho do Ar é, no entanto, muito grande, graças à sua constituição e poderes. Na realidade, ele não é um Conselho, mas, tão-somente, uma Junta para Consultas (Conference). Seu efetivo consiste quase que inteiramente de representantes do Ministério da Guerra, do Almirantado e do Ministério dos Armamentos, os quais, em conjunto, examinam as solicitações dos Serviços Aéreos. Não possui pessoal técnico de seu próprio efetivo e, portanto, depende dos oficiais que os órgãos citados colocam à sua disposição. Estes oficiais, e, especialmente, o Diretor Geral da Aeronáutica Militar, são também os responsáveis pelo treinamento de pessoal do Real Corpo de Aviação. Sua liberdade de ação

é ainda mais limitada no que diz respeito ao treinamento do pessoal do Real Serviço Aeronaval e ao suprimento dos mais-leves-que-o-ar, ambos os quais o Almirantado zelosamente retém como uma de suas prerrogativas.

Em virtude da atual constituição e poderes do Conselho do Ar, os verdadeiros condutores da política de guerra são o Exército e a Marinha, cabendo tão-somente ao Conselho executar as determinações ditas por aquela política. Os Serviços Aéreos são, essencialmente, tão subordinados à orientação e concepção política das Forças Navais e terrestres quanto a Artilharia o é, e, enquanto este estado de coisas permanecer, será inútil o Conselho tentar estabelecer uma política a qual ele não poderá, nas atuais circunstâncias, executar.

Está, no entanto, rapidamente se aproximando o tempo em que esta subordinação do Conselho do Ar e dos Serviços Aéreos não mais se justifica. A posição de um Serviço Aéreo é totalmente diferente daquela da arma de Artilharia. A Artilharia nunca poderá ser usada em uma guerra que não como uma arma, quer nas operações navais quer nas terrestres. E, tão-somente uma arma, é um instrumento auxiliar de um Serviço, mas que nunca será um Serviço independente. O Serviço Aéreo, ao contrário, pode ser usado como um sistema independente nas operações bélicas. Ninguém que tenha testemunhado o bombardeio a Londres na noite de 11 de julho passado poderá ter qualquer dúvida sobre este ponto. Diferentemente da Artilharia, uma frota aérea pode realizar extensivas, distantes e independentes operações tanto do Exército quanto da Marinha. Tão longe quanto podemos prever, não há absolutamente limite para o seu emprego independente, no futuro, em uma guerra. E não deve estar longe o dia em que as operações aéreas com seu imenso poder de destruição venham a se tomar as principais ope-

rações de guerra, para as quais as velhas formas de operações terrestres e navais tomar-se-ão secundárias e subordinadas. Em nossa opinião, não existe qualquer razão para que o Conselho do Ar continue com sua atual constituição, e sobram, no entanto, motivos para que ele atinja o nível de um Ministério independente com o controle de seu próprio Serviço de Guerra.

Permanece, ainda, a questão do novo Serviço Aéreo e a absorção dos atuais Real Serviço Aeronaval e Real Corpo de Aviação. Devem continuar a Marinha e o Exército com os seus próprios e especiais Serviços Aéreos em adição às Forças Aéreas que serão controladas pelo Ministério do Ar? Isto redundará em uma inútil confusão e tomará a solução do problema do ar impossível. A manutenção de três Serviços Aéreos está, totalmente, fora de questão. A intimidade entre a patrulha ou esclarecimentos aéreos e as operações navais não é maior que entre o trabalho da artilharia de longo-alcance em terra e a observação ou reconhecimento aéreos. Se um Serviço Aéreo não for necessário em um, tampouco o será no outro caso. E, na verdade, o próprio e único arranjo possível é estabelecer um Serviço Aéreo unificado, o qual absorverá ambos os Serviços existentes. A sua organização e doutrina deverão manter, integralmente, a eficiência e assegurarão maior intimidade entre o Exército, a Marinha e as porções desse novo Serviço Aéreo que ficarão, ocasionalmente, à disposição daquelas Forças.

Resumindo a discussão acima, nós faríamos as seguintes recomendações:

1) Que seja instituído um Ministério do Ar, tão cedo quanto possível, consistindo de um Ministro com uma Junta (Board) consultiva nos termos do Conselho do Exército ou do Almirantado, na qual as diversas atividades do Ministério estarão representadas. Este Ministério tem por objetivo controlar e administrar todos os assuntos em conexão com as operações

aéreas de qualquer espécie, incluindo tanto as naves mais-leves quanto as mais-pesadas-que-o-ar.

2) Que seja instituído no Ministério do Ar, nos moldes do Imperial Estado-Maior Geral, um Estado-Maior do Ar responsável pela formulação dos planos e condução das operações aéreas de guerra, pela coleta de dados para a Inteligência e pelo treinamento do pessoal aéreo; que este Estado-Maior seja lotado com os melhores e mais experientes cérebros disponíveis nos atuais Serviços Aéreos, bem como de oficiais com grande experiência da frente de combate.

3) Que o Ministério do Ar e seu Estado-Maior procedam à formulação dos arranjos necessários à fusão dos atuais Serviços Aéreos no novo Serviço, bem como preparem a regulamentação e a legislação necessária ao Recrutamento, o qual deverá estar aprovado e colocado em operação nos próximos Outono e Inverno.

4) Que as providências recomendadas assegurem transferência automática de pessoal, por consenso, do Real Serviço Aeronaval e do Real Corpo de Aviação para o novo Serviço Aéreo, com a opção, para aqueles oficiais e graduados que estarão meramente cooperando ou emprestados, de reverterem às suas posições anteriores.

5) Que o Serviço Aéreo se mantenha em íntimo contato com o Exército e a Marinha por estreita coordenação, ou por representação direta de ambos no Estado-Maior do Ar, e que, se necessário, as providências para uma boa cooperação entre as três Armas sejam revisadas periodicamente.

6) Que o Estado-Maior do Ar destine ao Exército e à Marinha as Unidades Aéreas necessárias às operações terrestres e navais e que tais unidades, durante aquele período, fiquem subordinadas, consoantes o objetivo das operações, ao controle dos respectivos Comandos terrestres e naval. As Unidades Aéreas não engajadas nessas operações deverão operar sob a imediata direção do Estado-Maior do Ar. As Uni-

dades Aéreas à disposição da Marinha e do Exército deverão ser equipadas com o tipo de aeronaves que estes Serviços, respectivamente, desejarem.

7) Que seja feita provisão para o apoio ou empréstimo de oficiais da Marinha e do Exército ao novo Serviço Aéreo, por períodos definidos. Tais oficiais deverão ser alocados, consoante as possibilidades dos contingentes naval e terrestre.

8) Que seja feita provisão para a transferência definitiva, a pedido, de oficiais e graduados da Marinha e do Exército para o novo Serviço Aéreo."

Em conclusão, gostaríamos de chamar a atenção para o quanto indesejável seria dar demasiada publicidade à importância do nosso programa de reorganização aérea, bem como do real significado das mudanças agora propostas. É importante para ganhar a guerra que não asseguremos, tão-somente, a predominância do ar, porém a asseguremos em grande escala; e a tendo assegurada nesta guerra faremos qualquer esforço e sacrifício para mantê-la no futuro. A supremacia aérea deve, afinal de contas, começar a ser um fator tão importante na defesa do Império quanto a supremacia marítima. Segundo estes dois pontos de vista, torna-se necessário que não seja dada muita publicidade aos nossos planos e intenções a qual teria somente o efeito de incitar nossos oponentes a esforços correspondentes. As medidas propostas são justificadas em virtude de suas inerentes e óbvias racionalidade e utilidade, assim como o desejo de prevenir conflitos mantendo a harmonia entre as solicitações navais e terrestres.

**Consoante a Magna Carta de seu Poder Aéreo, os ingleses criaram, ainda na Primeira Grande Guerra, a sua Real Força Aérea, a RAF.**

\* O Autor é Cel. Av R/R.

# REPENSAR: A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO (II)



## Força Aérea

X

## Ministério da Aeronáutica

**L. N. Menezes\***

**O** mundo, infelizmente, muito mudou. E, com isso, fomos todos, cidadãos e nações, compulsados a, no mínimo, rever posições em quase todo o nosso universo de vivência.

As grandes mudanças na História da Humanidade, todas tidas como fruto da busca da modernidade (entre elas a industrialização), foram feitas com um altíssimo custo social (e ecológico?) e, algumas vezes – como no caso brasileiro – sem o consenso político.

De novo, voltam-se as nações (incluindo o Brasil) para a busca da modernidade e o fazem tentando novas respostas para antigas questões, agora através do debate naci-

onal. Diferentemente de outros, o povo brasileiro, além de pouco (ou quase nunca) praticar o debate da coisa de interesse público, nunca se esmerou no comportamento quando se tratou de discutir assuntos conflitantes, polêmicos ou que traduzam interesses. Entretanto, a tese do debate é válida e pode (ou deve) ser praticada entre nós com mais amplitude a fim de, no mínimo, servir de aprendizado para o aprimoramento da cidadania.

Debater, portanto, passaria a ser o elemento motriz do momento das sociedades brasileira e mundiais. E, para debater, compulsoriamente adentraríamos no repensar.

Repensar, portanto, representa o fulcro da questão da atualidade brasileira (e mundial). Assim, questionamos nós, por que não, embalados pela mesma *nouvelle vague*, repensarmos a nossa Força Aérea ou, melhor dizendo, o nosso Ministério da Aeronáutica? Em que pese o fato de nossa base cultural não nos condicionar adequadamente para o trabalho intelectual em grupo (já que a objetividade, a isenção, o respeito, a tolerância e a paciência não são predicados normalmente observados ou praticados pelos brasileiros em momento de discussão), nada impede que, pelo menos, a "bola seja lançada ao campo" para ser perseguida...

## Por que não repensarmos a nossa Força Aérea ou o nosso Ministério da Aeronáutica?

E, ao abordar o "Repensamento", o articulista, refletindo seguramente uma vontade significativa e explícita de expressiva parcela de nossa comunidade, volta-se no tempo e põe-se a praticar, exercitando e – quem sabe – estimulando outros para participarem desse movimento convidativo e altamente necessário (se não inadiável)!

Começaríamos por levantar as famosas teses tituladas "empedernidas", sobre as quais todos temos opiniões formadas, mas que, por serem arcaicas, ainda não mereceram a motivação para serem tratadas e, então, modernizadas. E, por isso, aí estão até hoje, desafiando tempo, homens e a própria organização.

Em suma, são questões deste tipo, "filosóficas" ou "cotidianas", díspares na sua forma, mas umas no seu mérito, e que, renitentemente, há 50 anos, freqüentam os nossos "papos" no cafezinho dos Esquadrões, nas varandas dos Cassinos de Oficiais, nos corredores das nossas Escolas ou nos Estados-Maiores.

Com "as armas da mente e do coração depostas" (Gandhi), tornemo-nos todos ideólogos e façamo-nos todos "guerreiros do debate"...

Aos refratários da tese da discussão ampla caberia trazer à luz a antiga e famosa frase que diz: "O verdadeiro Oficial (ou cidadão) é aquele que nada teme. Nem mesmo uma nova idéia!"

### MULTIDISCIPLINARIDADE:

#### Herança Histórica

**A** tão propalada e incensada provalência de missão do Ministério

da Aeronáutica com certeza é fruto de uma imposição(?) política ocorrida à época de sua criação. Os ideólogos do Poder Aéreo e da Força Singular, à época, provinham todos de Arma, Serviço ou Corpo de Aviação do Exército e Marinha, cuja missão primordial era o apoio de fogo às Forças de Superfície (aumento do alcance de tiros dos canhões), a observação do campo de batalha e o transporte de pessoal/material. Em suma, prestação de serviços, sem personalidade.

Os Aviadores de então, estimulados pela Doutrina do Poder Aéreo de Douhet, Mitchell e Trenchard, que prosperou pré e após a Segunda Guerra Mundial, sonhavam com a unificação dos meios aéreos militares sob única administração, de forma a permitir o emprego da capacidade bélica das aeronaves, sob um mesmo comando e com missão caracterizadamente independentemente. Pensavam em oferecer solução final para os conflitos armados através da intervenção, pelo poderio bélico dos meios aéreos, de forma concentrada: estratégica.

Mas não bastava desenvolver e disseminar essa idéia, até ali quase acadêmica. Havia que se buscar caminhos chamados "politicamente corretos". Havia que se formar essa nova organização com elementos cujo somatório de fatores políticos garantisse seu aparecimento na balança do Poder Nacional, com um peso específico capaz de permitir que o processo decisório, no domínio do Poder Militar, viesse a receber um interveniente até ali inexistente (e que viria a ser o Poder Aéreo).

Com consciência de que cabia amearhar tudo que fosse pertinente (mesmo que discutível ou de valor marginal), os fundadores agregaram a esse novo organismo, em

princípio, "tudo que voa" para que permita os aviões voarem. Seriam tudo no mesmo prato de balança. E aí, explorando inteligentemente possíveis dissensões e ruturas institucionais, desconhecimentos de causa e tecnologia, agregaram à sua a aviação civil e o transporte aéreo (totalmente incipientes) os aeroportos, as telecomunicações aeronáuticas, a indústria aeronáutica(?), o aerodesporto (aventura à época) etc.; amalgamaram elementos até díspares entre si mas que, de alguma forma (mesmo longínqua), se relacionavam com os aviões, sua operação e seu *habitat*. Em tentando "costurar" essa estrutura com o objetivo de adquirir um peso específico politicamente correto, talvez o ato menos importante ou menos urgente fosse fazer sobressair desse cadinho em efervescência o segmento da aviação militar pois, ainda fracionada entre o Exército e a Marinha, teria primeiramente que vestir o mesmo uniforme para, depois, aparecer no cenário como o grande maestro da obra em nascimento. E essa maestria originava-se muito mais da intimidade com a aventura e a coragem de voar do que da respeitabilidade política perante a sociedade e o Governo. Por consequência, com toda essa panóplia de ingredientes a agregar e a tornar uma a definição da *Força Aérea* e de seus elementos constitutivos, recebeu menor prioridade. Cabia sim, e prioritaria-

**Os fundadores colocaram  
"tudo o que voa ou que  
permita os aviões voarem"  
no mesmo prato de balança.**

mente, buscar o peso político correto que permitisse atingir o grande objetivo: unificar a aviação e criar uma administração dedicada aos assuntos aeronáuticos. Os assuntos e requisitos militares... após essa conquista.

Assim sendo, e para justificar essa mobilização de meios, personalidades, interesses etc., surge o Ministério da Aeronáutica, ainda sob a égide da Segunda Guerra Mundial. Sua missão é "multiencargos", com destinação civil/militar, polivalente(?) e sem definição clara do quê e de como seria a *Força Aérea Nacional*. Com essa opacidade de destinação nossa legislação primeira (seguida por todas as outras que depois vieram) procurou atender muito mais aos compromissos políticos mobilizados durante a gestação da organização e muito menos àqueles de interesse do segmento militar que sonhou e tomou realidade a unificação dos meios aeronáuticos no Brasil.

### HERANÇA HISTÓRICA: Decorrências

**C**omo conseqüência dessa desconformidade, voltaram-se os nossos primeiros ideólogos à difícil tarefa de extrair (ou impor) conceitos que permitissem conceder à nova organização, antes de mais nada, uma "capacidade de durar". Por essas razões, difícil foi (e tem sido) a tarefa de buscar encaixar a *Força Aérea Brasileira* no contexto de uma

**"O verdadeiro oficial  
é aquele que nada teme.  
Nem mesmo  
uma nova idéia!"**

organização que, primordialmente, devia retratar a mencionada *Polivalência de Encargos* muito mais civilistas do que militares, para se tornar "politicamente correta". E aceitável...

Mais difícil, ainda, foi estruturar o Ministério da Aeronáutica para fazer frente a todos os seus compromissos de caráter e interesse sócio-econômicos (aviação civil, indústria do transporte aéreo, indústria aeronáutica, administração aeroportuária, telecomunicações etc.) conjugadamente às imposições do segmento militar, cuja destinação era uma só: o emprego bélico do *Poder Aéreo*.

E é nesse momento que os nossos "ideólogos de plantão" buscaram uma definição de *Poder Aéreo* que abrangesse, justificasse e conviesse ao cenário que a nossa herança histórica nos impôs: multidisciplinaridade. Muito antes de qualquer outra coisa...

### OFUTURO: Capacidade de durar

**T**endo postergado por meio século a redefinição de encargos e institucionalizado a gestão de ingredientes díspares acobertados por uma organização estruturalmente discutível, é possível antever a dificuldade (ou não-coerência) de tentar inserir no seio de uma estrutura pura e simplesmente *Militar* (como a do futuro *Ministério da Defesa*), às já mencionadas atividades de caráter sócio-econômico, como a *Indústria de Transporte Aéreo* e seus componentes, a *Aviação Civil*, a *Indústria*; o *Ensino Técnico* etc., dos quais nos ocupamos hoje; tudo isso agrupado sob o título *Poder Aéreo*...(?)

Retardando, por todos esses anos, a reavaliação de nossa gênese

**Com "as armas da mente  
e do coração depositos",  
tornemo-nos ideólogos e  
guerreiros do debate...**

se e sem exercitar o "Repensamento", que futuro nos espera no novo século?

Que dizer, por exemplo, dessa tão polemizada dicotomia *Força Aérea* versus *Ministério da Aeronáutica*, que gera indefinições para conduzir os negócios da Aeronáutica nos seus diversos campos de atuação; ou da adequação(?) da nossa *Doutrina Básica de Emprego* e/ou da conceituação nela utilizada, que até hoje dificulta sua aplicação pela junção emaranhada desses ditos elementos díspares?

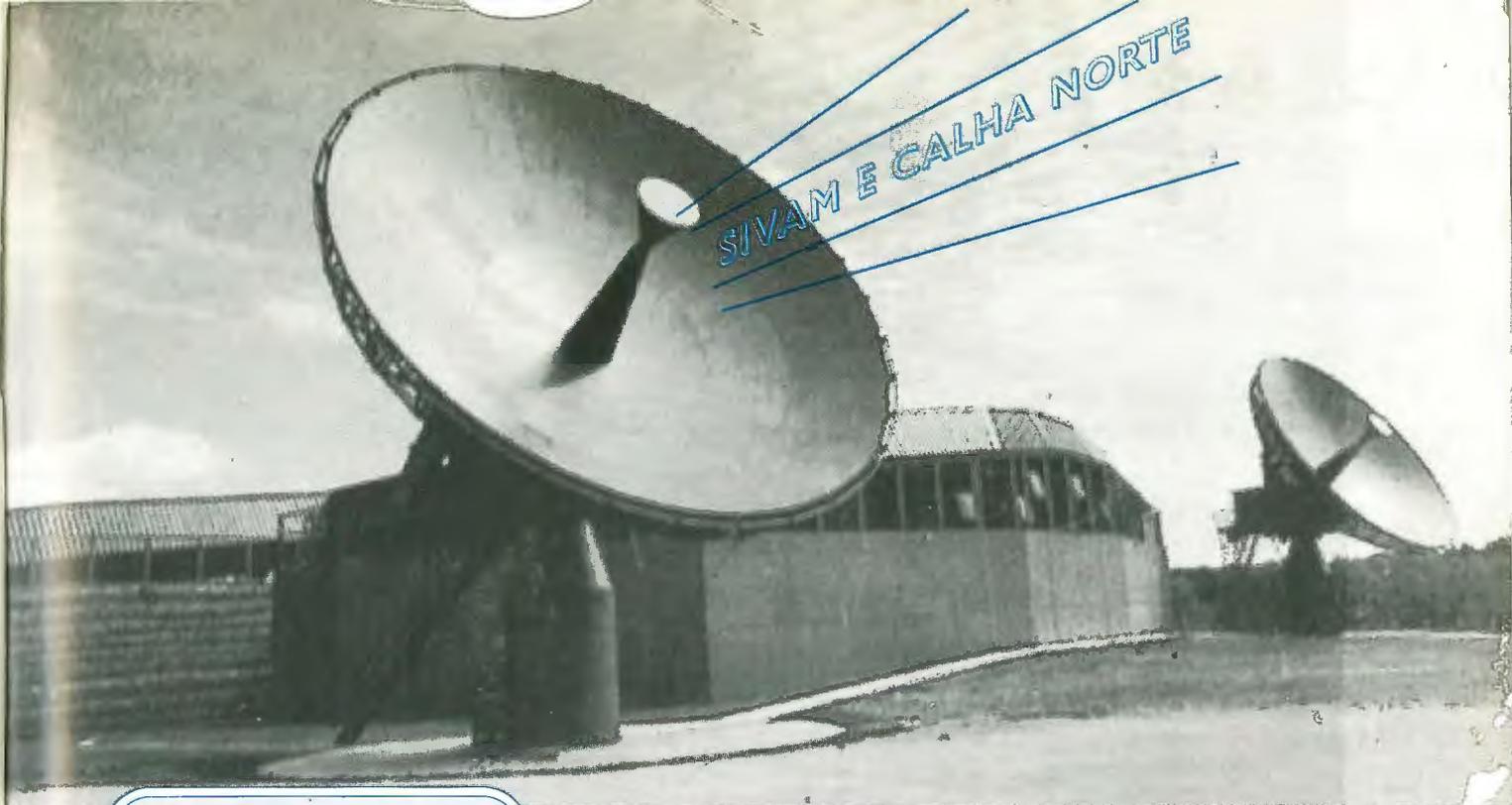
O *Poder Aéreo* que é "*Uno e Indivisível*" o é só para nós? A *Força Aérea Brasileira* realmente existe? E é operacional? A estrutura aérea e logística implantada apoiará, adequada e eficientemente, as operações aéreas reais e continuadas? E com que duração? E com que *Estado-Maior*. Da *Força* ou do *Ministério*?...

Sem responder a essas questões basilares, como enfrentar o Ministério da Defesa? Ou a própria Sociedade que apenas quer de nós a garantia de um espaço aéreo livre de incursões e a capacidade de intervir na guerra com a finalidade de dissuadir um inimigo qualquer da vontade de combater.

Por essas e por um sem-número de outras questões é que entendemos que:

**REPENSAR é a Imposição do Momento...**

\* O Autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R.



Este artigo de **Newton de Góes Orsini de Castro\***

foi escrito em consequência da identificação de diálogos e pronunciamentos de autoridades brasileiras, publicados na Imprensa, os quais instrumentalizam, inadvertidamente, interesses que objetivam manter a Amazônia não ocupada e não controlada, possibilitando que seja posta em dúvida, mais cedo ou mais tarde, a nossa legítima soberania sobre esse vasto e riquíssimo território.

"Ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles, mas de todos."

(A. Gore – Senador – 1989. Atualmente Vice-Presidente EUA)

**M**ais uma vez impõem ao País um falso dilema. É a dicotomização empregada por aqueles que têm interesses em conquistar vantagens e privilégios, comprometendo os destinos da Nação. *Infelizmente dualizaram as mentes de muitos, embotando raciocínios e maneiras de julgar.* O mundo é sistêmico e os elementos estabelecidos e comparados dualmente são partes, as quais, com outros componentes, formam uma unidade caracterizada como estrutura sistemicamente organizada. O Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) e o Projeto Calha Norte complementam-se de forma racional e inteligente como componentes essenciais à segurança nacional. São necessidades fundamentadas em princípios elementares, que têm que caminhar juntos: ocupar e vigiar. As Forças Armadas e os homens de bem da sociedade civil têm que defender a implantação simultânea dos dois empreendimentos. O Exército, a Marinha e

a Aeronáutica são instituições elevadas à consciência e especializadas em tática e estratégia, e sabem das graves consequências para a nossa soberania se não tratamos essas duas exigências com responsabilidade e discernimento.

Como podem autoridades do primeiro escalão do nosso Governo serem tão primárias culturalmente, ao ponto de não entenderem esse posicionamento? Jamais o SIVAM deverá causar a estagnação do já combatido Projeto Calha Norte. Complementam-se e são fundamentais.

Bancos particulares são socorridos com dinheiro público; verificamos desvios de milhões de Reais do Orçamento e do INSS; obras milionárias são abandonadas e ninguém é responsabilizado; milhares de toneladas de alimentos são estocadas, descuidadas e deterioradas; viagens ao exterior desnecessárias são realizadas à custa dos cofres públicos;

tocadas, descuidadas e deterioradas; viagens ao exterior desnecessárias são realizadas à custa dos cofres públicos; os cortes nas despesas públicas são inúteis porque esvaem-se nas altas taxas dos juros, aumentando a dívida mobiliária; e mais um sem-número de devios: afirmar que o "dinheiro para um dos referidos projetos significa penúria para o outro" é estabelecer um falso dilema que caracteriza irresponsabilidade e/ou falta de discernimento. Conquistar prestígio como burocrata que vive da rotina é comportamento apropriado a funcionários comandados, que têm por responsabilidade somente cumprir ordens. Por outro lado, pugnar pelos interesses nacionais com elevado espírito público, preservando a Instituição sob seu comando, é responsabilidade precípua daqueles que ocupam função de Estado.

Não vejo como não identificar a realidade, quando ouvimos pronunciamentos que afirmam: *"Só a internacionalização pode salvar a Amazônia."* (Grupo dos Cem – México, em 1989).

Existem brasileiros que têm por objetivo unicamente, cada vez mais, enriquecer. Não têm consciência e responsabilidades para com a Nação. Identifica-se uma estratégia tortuosa objetivando cancelar os dois citados projetos ou, não sendo possível, pelo menos, eliminar ou exaurir um deles, deixando a Amazônia intocável e desguamecida. Só restariam selva e "nações" indígenas, facilitando ações e reivindicações solertes, para conquistar as riquezas imensuráveis desse território.

Não serão alguns indivíduos que ocupam episodicamente funções importantes e que servem, por ação ou por omissão, a interesses antina-

cionais, que irão solapar as bases que unem as Forças Armadas. Temos consciência de que Exército, Marinha e Aeronáutica caminharão, caminham e caminharão sempre unidos, zelando pelos legítimos objetivos do País. Creio que chegará o momento crítico em que todo o povo brasileiro verificará que os militares constituem uma coletividade que se distingue pela consciência estruturada nos legítimos interesses nacionais.

**"O Brasil deve delegar parte de seus direitos sobre a Amazônia aos organismos internacionais competentes."**

*Mikhail Gorbachov*

1989

Sabemos que o Projeto Calha Norte é da Secretaria de Assuntos Estratégicos, entretanto, tendo em vista sua relevância para a colonização (ocupação racional), desenvolvimento e segurança, com todo o respeito que tenho pelo Exército e pela Aeronáutica, desejo pedir que me permitam sugerir que reúnam-se imediatamente e, uníssonos digam ao Presidente da República e ao Congresso que há necessidade dos dois projetos serem urgentemente ultimados. Creio que, se assim agirem, a geração que hoje tem responsabilidades para com essas Instituições ingressará na nossa história pelas mãos da dignidade e da coragem justa. Assim vinha agindo o Ten.-Brig. Mauro José Miranda Gandra, cômico da relevância dos resultados da implantação do SIVAM, merecendo desde já o respeito e a admiração do povo brasileiro, apesar de não ter participado do planejamento e da dispensada licitação desse projeto fundamental para nossa segurança e desenvolvimento.

*De conformidade com o Direito Internacional, torna-se possível a reivindicação de liberação de áreas nacionais através de Tribunais Internacionais quando territórios forem demarcados juridicamente, existirem populações histórica e culturalmente singularizadas e normas de Organizações Internacionais, das quais país for membro, que disciplinem a matéria, principalmente quando legitimam a pretensão a ser requerida (ver a Declaração dos Direitos dos Índios – ONU). O Ministro da Justiça só fala em portarias, decretos, leis, códigos e constituições, enfim, em normas nacionais que caracterizam as áreas indígenas como territórios de propriedade da União. Esconde o que deve ser considerado.*

Já houve quem dissesse que existem muitas verdades. Todavia, só os apátridas, os ignorantes e os corruptos não vêem a verdade que é verdade, quando trata-se dos destinos da Nação. Já houve quem dissesse que ao homem só interessa o poder. Creio que para a maioria, lamentavelmente, isto representa a verdade. Conseqüentemente, muitas vezes, acabamos por nos deparar com verdades que destróem, por não serem verdades. "E assim caminha a humanidade".

Creio que o Ministro da Justiça deveria saber que os Estados Unidos da América, para impor seus interesses, já invadiram mais de sessenta vezes nações americanas e que, em brutal conflito tomou vasto e riquíssimo território mexicano. A história nos mostra que interesses econômicos levam elites a comandar reivindicações injustas, invasões e até genocídios. Perdemos território rico em petróleo para a Bolívia, pasmem, por mediação de representante daqueles que do-



minam o mundo economicamente e convivência de brasileiros que subordinam o povo pela "admiração a excepcionais culturas", mas que estão a serviço de outros interesses.

Tenho convicção de que o SIVAM e o Projeto Calha Norte deviam ser transformados em instituições nacionais, inerentes e integrados à organização, à administração e à estrutura do Estado brasileiro, como são por exemplo o ensino, o transporte, a saúde, ou melhor, os municípios, os estados e a União. Muitos projetos neste País são abandonados ou extintos, por incúria ou politicagem, e as Instituições, queiram ou não, são permanentes. Manobras políticas, desvios de verbas, falta de numerário e dificuldade cultural de perseverar e identificar os verdadeiros interesses nacionais, permanentemente levam a elite brasileira a "esquecer" o que não mais enriquece alguns rapidamente e não mais serve para fins eleitorais.

*"O socorro aos bancos representa R\$ 5 bilhões e pode chegar a R\$ 10 bilhões ... O SIVAM é um projeto de 1,4 bilhão... A questão nacional não é o SIVAM, mas evidentemente este absurdo dos bancos... Os interesses internacionais sobre a Amazônia desejam que fique como está, sem controle efetivo pela soberania nacional."*

O eminente político Ciro Gomes naturalmente não se referiu ao Projeto Calha Norte porque, no momento, não está sendo discutido pela opinião pública, mas evidentemente sabe, como todo brasileiro que julga ser necessário ser respeitado pelos seus descendentes, que o SIVAM e o Projeto Calha Norte são necessidades nacionais.

O Exército Brasileiro detém a hegemonia das Forças Armadas e

tem dignidade inabalável, alicerçada em fatos históricos caracterizados pelo patriotismo, pelo poder e pela respeitabilidade. Contudo, por vezes, episodicamente, em consequência de posicionamentos pessoais, essa realidade não é reconhecida e acatada. Conseqüentemente, todas as Forças Armadas são tratadas sem medos e desrespeitosamente. Creio que os militares não deveriam aceitar funções que não fossem inerentes aos destinos das Forças Armadas e que possam ser caracterizadas com sinecuras.

**"O Brasil precisa aceitar uma soberania relativa sobre a Amazônia."**

*François Mitterrand  
França*

*"Tenho como essencial para o País a implantação dos projetos SIVAM e Calha Norte. Temos que celebrar contratos e manter acordos legais com empresas que forneçam equipamentos eficientes e cumpram tarefas que sejam úteis somente ao Brasil. Outros interesses vasculham a Amazônia por intermédio de satélites, radares, aeronaves e falsos missionários. Não podemos admitir que conquistem outros instrumentos com o nosso dinheiro: o jornal O Globo publicou que a Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC) declarou que o Brasil não teria o controle total das informações sigilosas contidas nos softwares que serão utilizados pelo SIVAM e que seu presidente afirmou que as matrizes serão produzidas pela Raytheon e que pertencerão à empresa. Considero essas declarações inadmissíveis; a razão fundamental da implantação do SIVAM deixaria de*

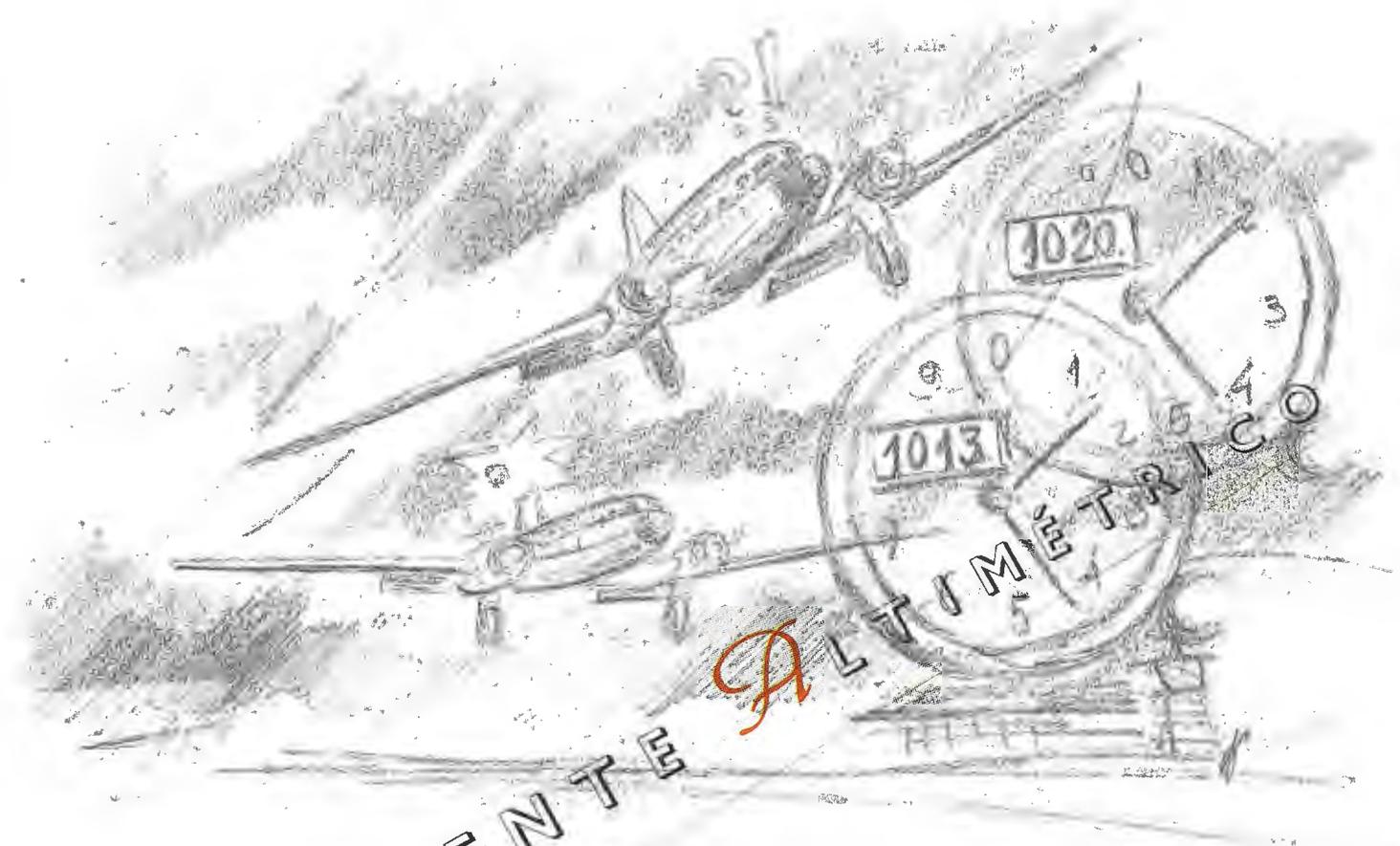
*existir. Não posso acreditar e tenho certeza de que o Ministério da Aeronáutica não aceitou e jamais aceitará esse crime lesa-pátria."*

Franklin Martins, no jornal *O Globo*, em 27 de novembro de 1995, referindo-se ao SIVAM declarou:

*"Num dia, o presidente fala grosso com o ministro da Aeronáutica. No outro, fala fino com um assessor que não tem votos nem tropas. Num dia, rápido no gatilho, manda para casa o chefe da FAB, sob a alegação de que seu Governo não poderia conviver sequer com uma sombra de dúvida... No outro, treme na hora de sacar diante do delegado Chelotti, dando-lhe todo tempo do mundo para que ele tente explicar o inexplicável, como se temesse uma crise no reino dos arapongas."*

A Força Aérea, instituição digna, é capaz de sempre aprender na luta por um Brasil melhor, adquirindo, cada vez mais, a capacidade de se fazer honrar. Cabe-nos exigir respeito pelo Ten.-Brig. Mauro José Miranda Gandra em consequência da sua honorabilidade como cidadão e como ministro de Estado. Ser utilizado desrespeitosamente, como "bode expiatório", para esconder indignidades, desvios e fraquezas é inaceitável. Em nome da Força Aérea devemos agir no sentido de que tal ultraje não se repita. Os que julgam que podem, todo tempo, agredir desonestamente a Força Aérea Brasileira, escudados em interpretações viciadas do passado, enganam-se. Há de chegar o dia em que será dado um basta aos fracos, aos desonestos e aos aproveitadores que, por omissão, dão guarida a essas atitudes inadmissíveis, a fim de conquistarem privilégios.

\* O Autor é Cel. Av. R/R.

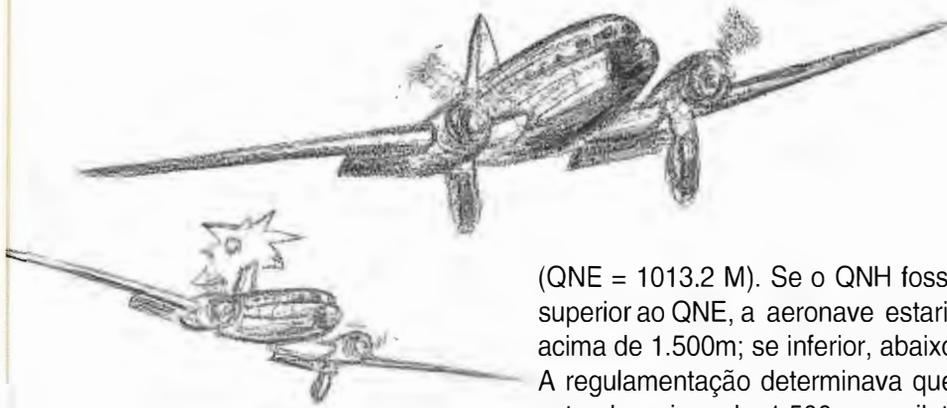


# ACIDENTES

Remy Gomes Ferreira\*

Ocorrência verificada nos anos 50, quando a OACI – Organização de Aviação Civil Internacional ainda não havia estabelecido os conceitos de altitude e de nível de transição.





Em meados da década de 50, o Controle de Aproximação de São Paulo via-se com um intenso tráfego matinal em decorrência de um forte nevoeiro que se estendera sobre o Aeroporto de Congonhas até às 10 horas. Na seqüência de aproximação, uma aeronave da Panair do Brasil, na altitude de 1.500m (na época, usava-se altitude em metros; hoje, 5.000 pés), foi autorizada a iniciar o procedimento, e a da Cruzeiro do Sul, assim que o piloto da Panair acusou o início do afastamento, foi autorizada a descer de 1.800m para a altitude de início, consoante padrões operacionais estabelecidos pela Diretoria de Rotas Aéreas – DRAer (hoje, Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo – DEPV). Decorridos aproximadamente 70 segundos, as duas aeronaves solicitaram emergência, pois a ponta da hélice do DC-3 da Cruzeiro raspou na extremidade superior do leme de direção do DC-3 da Panair. Felizmente, as duas aeronaves não perderam a manobrabilidade e conseguiram pousar com segurança.

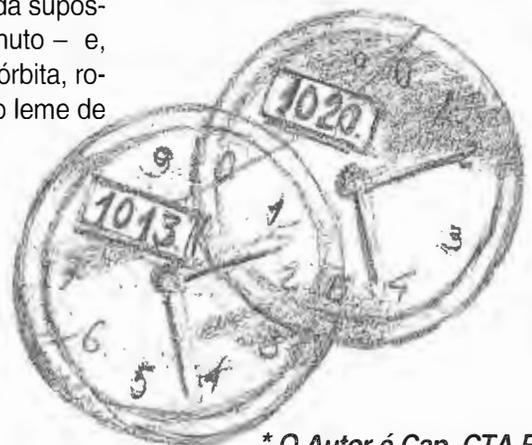
É importante ressaltar que, à época, os conceitos de nível e altitude de transição não existiam (só foram incorporados à legislação em 1969/70) e que as aeronaves na altitude de início (AI) do procedimento ao receberem o ajuste do altímetro (QNH) poderiam estar acima ou abaixo da altitude registrada pelo ajuste padrão

(QNE = 1013.2 M). Se o QNH fosse superior ao QNE, a aeronave estaria acima de 1.500m; se inferior, abaixo. A regulamentação determinava que, estando acima de 1.500m, o piloto deveria descer e iniciar o afastamento na altitude determinada pela Carta de Aproximação por Instrumentos – CAI (hoje, IAL); se estivesse abaixo, iniciava o procedimento na altitude em que estava e ajustava-se ao perfil da descida.

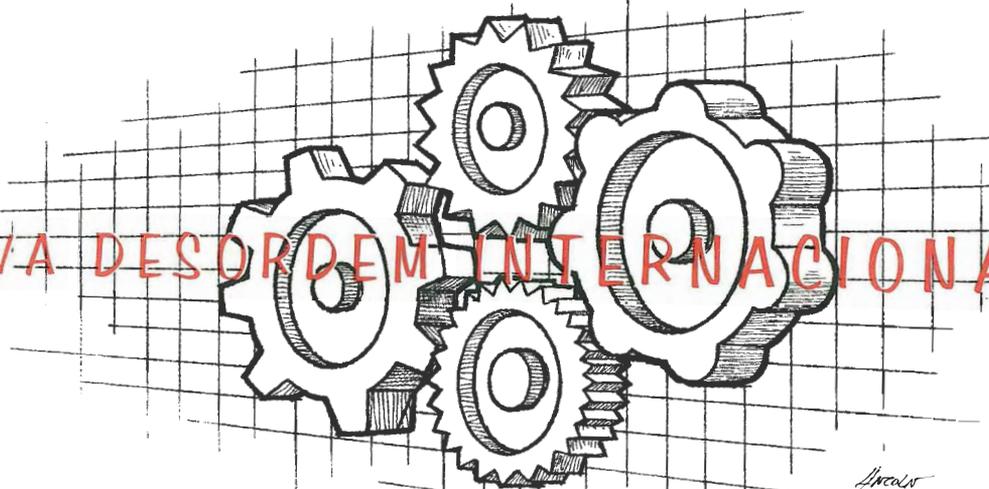
As investigações realizadas evidenciaram que a pressão, na hora do incidente, estava em torno de 1020Mb, e que o perfil do procedimento efetuado pelo piloto da Panair não condizia com o estabelecido pela DRAer, pois tratava-se de procedimento específico elaborado anteriormente pela empresa. Ao receber o ajuste do altímetro e a autorização para o procedimento, o piloto que estava em altitude superior a de início acusou o afastamento, desceu para 1.500m e, de conformidade com o perfil de que dispunha, manteve-se a 1.500m durante um minuto para, após, iniciar a descida até a curva base. Nesse interregno, o piloto da Cruzeiro, que em virtude da pressão local estava com uma separação inferior a 300m em relação ao da Panair, iniciou sua descida supostamente padrão – 150m/minuto – e, num determinado ponto da órbita, roçou com a ponta da hélice o leme de direção do Panair.

A diferença de 7Mb (1020 – 1013) colocou entre as aeronaves uma separação efetiva de altitude de 237m  $\{300 - (9m \times 7Mb)\}$ , ao invés de 300m. Como o Panair acusou o afastamento a partir de 1.560m e se manteve, por um minuto, a 1.500m, após 60 segundos as aeronaves deveriam estar, teoricamente, separadas em torno de 90m. Considerando-se os erros dos baroaltímetros apontados na Circular 106/AN/80 da OACI, tais como erro congênito o instrumento, calibração, erro de correção na regulagem do altímetro (QNH, QNE), temperatura etc., e uma possível descida levemente superior ao padrão recomendado, a separação efetiva entre as aeronaves tornou-se inexistente, daí o incidente que felizmente não trouxe graves seqüências.

Posteriormente, foram estabelecidos os conceitos de nível e de altitude de transição que asseguram uma separação efetiva entre aeronaves nas esperas, e entre aeronaves e os obstáculos proeminentes nas áreas de aproximação final. A metodologia recomendada pela ICAO para a elaboração das tabelas, relacionando pressão, altitudes e níveis de transição, toma por base a menor pressão observada em cada aeródromo e, a partir daí, são estabelecidos os parâmetros que definem as relações entre altitudes e níveis de transição nas áreas de controle terminal e zonas de controle.



\* O Autor é Cap. CTA R/R.



## A NOVA DESORDEN INTERNACIONAL (I)

O QUE É A ESQUERDA, HOJE, DEPOIS DA QÜEDA?

Antonio Pinto\*

Diz-se que o socialismo é parte da luta pelo aprofundamento e extensão da democracia a todas as áreas da vida; que seu avanço não está inscrito em nenhum processo histórico pré-ordenado, mas é o resultado de uma pressão constante, desde baixo, pela expansão da democracia; e que essa pressão baseia-se no fato de que a grande maioria, localizada no ponto mais baixo da pirâmide social, necessita desses direitos para resistir e limitar o poder ao qual está sujeita. Isso, no entanto, não é verdade. Ou melhor, não é toda a verdade. *O socialismo não procura apenas a limitação do poder, mas a eliminação do poder, a erradicação do capitalismo como princípio organizador da vida social.*

Apenas 30 ou 40 anos após a chegada de Lenin à estação Finlândia, em Petrogrado, um terço da humanidade já vivia sob regimes diretamente derivados dos "Dez dias que abalaram o mundo".

No entanto, a prática dos regimes onde o socialismo foi implantado – em todos os lugares pela força das armas – foi, não a afirmação, mas a negação desse significado. Nos regimes ditos socialistas, os meios de atividade econômica – denominados meios de produção – foram colocados sob a propriedade de um Estado todo-poderoso dirigido por um partido-único, e, sem democracia; tudo não passou de um

coletivismo autoritário, eliminando qualquer noção de igualdade. A esquerda, em todo o mundo, durante 70 anos, classificou esses regimes de socialistas.

É bem verdade que o domínio da minoria, com o poder firmemente concentrado em um relativamente pequeno número de pessoas, sempre foi uma característica inevitável da condição humana em todos os tempos. Essa asserção sobre a inevitabilidade do domínio das minorias repousa sobre algumas proposições. Uma delas é que em qualquer sociedade existe uma divisão natural entre uma minoria, destinada, pela virtude de seus atributos, a dirigir a maioria ou a torná-la subordinada. Esses atributos podem variar com os tempos: o poder físico, a coragem, a habilidade mental, o conhecimento especializado, a riqueza, a astúcia, ou uma combinação de todos. Essa minoria poderá ser derrubada, mas, historicamente, o resultado será sempre a substituição de uma minoria por outra. A questão verdadeira é saber se o Estado dispõe de meios legítimos de controle sobre as pessoas a quem está atribuído o poder.

Na história do pensamento socialista, sempre imperou uma visão salvacionista e quase religiosa, como se ele pudesse curar todas as doenças da sociedade, resolver todos os problemas, acabar com os conflitos e, final-

mente, criar um "homem-novo". Mas, para isso, a condição primeira seria varrer do mapa a *velha ordem*, ou seja, o capitalismo, única base material possível para o surgimento do socialismo. Afinal, segundo Marx, *"nenhuma ordem social é jamais destruída antes que todas as forças produtivas sejam plenamente desenvolvidas"*.

Ora, o socialismo, onde quer que tenha sido imposto, não seguiu essa premissa básica, a começar pela Rússia czarista de 1917, uma sociedade atrasada e semifeudal, *"uma Rússia primitiva e amorfa"*, segundo Antonio Gramsci, fundador do Partido Comunista italiano e autor de *Cadernos do Cárcere*. As condições para a transformação do regime político não existiam na Rússia de 1917, um país camponês que era sinônimo de pobreza, ignorância e atraso, e onde o proletariado industrial, o predestinado *coveiro do capitalismo*, era apenas uma minúscula minoria.

Hoje, parece que a absoluta maioria dos socialistas de todos os matizes deixou de acreditar na possibilidade de uma não-economia de mercado e na viabilidade e conveniência de uma economia estatal de planejamento centralizado do tipo da desenvolvida na União Soviética.

O fato é que alguns nunca acreditaram nela, mas, mesmo os que acreditaram, hoje perderam a fé. Os socialis-

tas, no passado, a começar por Marx, sonharam com uma sociedade comunista sem mercado e talvez até sem moeda. Essa utopia, hoje, não pode mais ser sustentada, nem o é. Por outro lado, a crença oposta, de que um mercado totalmente livre, sem qualquer controle, poderia alocar recursos, e o faria de maneira otimizada – crença politicamente dominante em grande parte do mundo – embora seja uma teoria bizarra, na prática foge aos fatos.

.....

**O socialismo não procura apenas a limitação do poder, mas a eliminação do poder.**

.....

O debate entre liberais e socialistas, hoje, ao que tudo indica, não é sobre o mercado sem controle *versus* o Estado que tudo controla; não é sobre ser a favor ou contra o planejamento econômico, sem o qual nenhuma grande corporação poderia funcionar; não é sobre ser a favor ou contra a empresa pública ou privada. O debate entre liberais e socialistas não mais diz respeito ao socialismo e sim aos limites do capitalismo, do liberalismo e do mercado sem o controle da ação pública. O debate atual é sobre se uma sociedade, onde não haja lugar específico para a ética, para a justiça social e para a moralidade, poderá sobreviver. Segundo Eric Hobsbawm, considerado o maior intelectual marxista vivo: "*Se essa ação pública e de planejamento não for iniciada por pessoas que acreditam nos valores da liberdade, razão e civilização, será iniciada por pessoas que não acreditam nesses valores. O certo é que terá que ser iniciada por alguém.*"

Recorde-se que, logo após a queda da Bastilha, em 1789, na França, foi instalada uma Assembleia Nacional Constituinte, onde os partidários do antigo regime sentavam-se à direita do plenário e os defensores da nova ordem à esquerda.

A partir daí, esquerda e direita passaram a ser dois adjetivos que se tornaram substantivos, dado o seu significado político. A direita passou a ser identificada com as teses conservadoras da sociedade, com a manutenção dos sistemas vigentes. A esquerda, por seu turno, sempre se caracterizou por

integrar os que almejam a derrubada (ou, como atualmente, de uma forma *light*, a "superação") da ordem vigente. Tanto isso é correto que na União Soviética, sob a direção de Gorbachev (1986-1991), a *Nomenklatura* que dirigia o aparato do partido e do Estado foi tachada "de direita", por recusar as reformas simbolizadas pela *perestroika* e pela *glasnost*, que acabaram por levar à derrocada o edifício arquitetado em 1917.

Tudo isso ocorreu pela própria ambigüidade do lema adotado pela esquerda surgida da Revolução Francesa: *liberdade, igualdade e fraternidade*. A liberdade econômica, baseada na propriedade privada, provocaria uma desigualdade econômica, social e política, tornando, assim, antagônicos os termos liberdade/desigualdade.

Foi nessa direção que avançou a formação da esquerda, pelo menos até 1848, quando Marx e Engels publicaram o *Manifesto Comunista*. O *Manifesto* fez uma radiografia da história da humanidade até chegar ao capitalismo, concluindo que as contradições entre exploradores e explorados, dominadores e dominados, caracterizam a história dos homens. Nesse sentido, os proletários teriam uma função história especial, considerando que sua localização estratégica no capitalismo lhes possibilitaria destruí-lo e sedimentar as bases de uma sociedade sem exploração.

A proliferação dos movimentos constituídos por proletários, em diversos países, ainda no século passado, levou a que fosse construída uma coordenação internacional, que recebeu a denominação de Associação Internacional dos Trabalhadores, também conhecida como *I Internacional*, que buscou organizar internacionalmente os trabalhadores para a derrubada do capitalismo. A *I Internacional* obedecia a uma máxima, de autoria de Marx, que buscava integrar todos os grupos: "*A emancipação dos trabalhadores será obra dos próprios trabalhadores.*" Mais tarde, todavia, o que se veria seria o partido, dito da classe operária, passar a falar e a agir em nome dos trabalhadores.

Cronologicamente, chegou-se, então, à *Comuna de Paris*, quando o Exército francês deixou a cidade, fugindo

das tropas alemãs chefiadas por Bismarck. Aproveitando-se do vazio deixado, os proletários de então iniciaram a criação de um novo poder. A primeira medida da *Comuna de Paris* foi a substituição do Exército profissional por milícias populares, e a substituição da Polícia pelo autocontrole da própria sociedade. Para demonstrar o seu internacionalismo, um operário alemão – originário justamente do país com o qual a França estava em guerra, foi designado Ministro da Guerra. Não demorou para que essa primeira experiência de socialismo fosse derrubada por uma ação conjunta dos Exércitos francês e alemão.

A partir daí, uma discussão, até os dias de hoje, tomou conta da esquerda: reforma ou revolução? Transformação gradual do capitalismo em socialismo ou ruptura violenta com o Estado capitalista? Os dois métodos são considerados marxistas. O primeiro, descrito no *Manifesto Comunista*, e o segundo, 20 anos depois, em *O Capital*. O método gradual e intervencionista teve em Antonio Gramsci o seu mais brilhante defensor.

Quando da Primeira Guerra Mundial, essas diferenças entre transformação gradual e ruptura violenta se concretizariam numa divisão formal entre duas grandes correntes dentro da esquerda, e a *II Internacional*, ou *Internacional Socialista* – que havia sucedido a *I Internacional* devido ao aprofundamento das divergências entre comunistas e anarquistas – dividiu-se entre os que passaram a ser chamados de social-democratas, e os comunistas, que, após a tomada do poder na Rússia, fundaram a *III Internacional*.

.....

**A esquerda se caracterizou por integrar os que almejam a derrubada da ordem vigente.**

.....

Consolidava-se, assim, a cisão entre os revolucionários da *III Internacionale* os chamados reformistas da *II Internacionale*, divisão que chegou até os dias atuais.

A Revolução Bolchevique, na Rússia atrasada e medieval, contrariou as previsões de Marx, que havia vaticinado que o

advento do socialismo supunha o anterior desenvolvimento econômico e social do capitalismo, que seria superado pela apropriação coletiva, por todos os trabalhadores, dos frutos da produção da sociedade. Na Rússia, sob o nome de socialismo, os bolcheviques implantaram um sistema econômico improvisado na arruinada cascata eurásiana rural do antigo império czarista. Lenin, posteriormente, tentou justificar esse equívoco de Marx, ao definir a Rússia czarista como "o elo mais fraco da cadeia imperialista".

.....

**Em toda sociedade existe uma divisão natural de uma minoria dirigindo a maioria.**

.....

Recorde-se que a Revolução Bolchevique não derrubou o regime czarista, caído em fevereiro de 1917, antes do final da Primeira Guerra Mundial, mas sim o que o sucedeu, chefiado por Kerensky.

Stalin, que em 1924 tornou-se o sucessor de Lenin, privilegiou a igualdade, em detrimento da liberdade e da fraternidade, socializando militarmente a agricultura, causando a morte de milhões de camponeses, impondo um regime brutal dentro do próprio partido e constituindo um Estado ditatorial.

Logo a esquerda mundial, já dividida, colocou-se entre os que apoiavam as medidas de Stalin e os que se colocavam contra o caminho assumido pelo dirigente do partido da classe operária soviética. Os caminhos escolhidos pelo stalinismo expropriaram a burguesia – a *Nomenklatura*, ou uma *Nova Classe*, segundo o iugoslavo Milovan Djilas.

Todavia, a Revolução Bolchevique, apesar de tudo isso, não deixou de ser um ponto de referência para a esquerda de todo o mundo, um marco para as lutas políticas internacionais.

Ao final da Segunda Guerra Mundial foram definidas, pelo chamado *Tratado de Yalta*, as áreas de influência entre as duas maiores potências emergentes – a União Soviética e os EUA –, ficando a URSS com espaço livre para expandir sua influência ao leste da Europa. Com isso, Checoslováquia, Bulgária, Albânia, Polônia, Hungria, Iugoslávia, Alemanha Oriental e mais tarde China,

Coréia do Norte e Vietnã do Norte se agregariam ao chamado campo socialista, constituindo regimes à imagem do modelo soviético: planejamento econômico centralizado, partido único, sistema político fechado, ausência de liberdade e forte presença da própria União Soviética dentro desses Estados.

Na Ásia, a China, a Coréia do Norte e o Vietnã instalaram regimes à semelhança do soviético em países ainda mais atrasados do que a Rússia de 1917, contrariando, mais uma vez, as previsões de Marx.

Tudo isso criou uma bipolaridade no mundo entre as áreas de influência dos EUA e da URSS, estreitando as alternativas para os demais países. Em Cuba, em 1959, com a vitória da guerrilha castrista, foi implantado no país um regime de partido único que impediu, e impede até hoje, a pluralidade política, a autonomia sindical e tolhe a liberdade. Um regime que hipotecou a liberdade das pessoas a um suposto bem-estar social. Esse regime, que também se intitulou socialista, vige até hoje, embora já descaracterizado face à forçada opção pela economia de mercado, antagônica aos preceitos marxistas.

Em 1968, no auge da revolução cubana, com a chamada *Revolução Cultural* chinesa, com a resistência vietnamita ao poderio norte-americano, com as lutas pacifistas e por igualdade racial nos EUA, com os distúrbios que ficaram conhecidos como *Maio de 1968*, no *Quartier Latin* em Paris, e com o surgimento de movimentos guerrilheiros em toda a América Latina, o mundo parecia à beira de uma virada à esquerda, embora essas ações não contassem com a anuência da maioria, senão da totalidade dos partidos comunistas de linha ortodoxa, que pregavam métodos legais e institucionais de luta, com receio de que os acontecimentos fugissem ao seu controle.

A utopia de então baseava-se em lemas tais como "é proibido proibir", "seja realista, peça o impossível", e outros semelhantes.

A morte de Che Guevara, em outubro de 1967, na Bolívia, a derrota dos trotskistas e anarquistas do "maio francês", a tomada do poder por regimes

militares em diversos países da América Latina – Brasil, Uruguai, Argentina, Peru e Bolívia –, a derrota dos movimentos guerrilheiros em alguns países da região, a ruptura entre China e União Soviética, prenunciaram o advento de tempos duros para a esquerda. Poucos anos depois, em setembro de 1973, era deposto, no Chile, o regime marxista de Salvador Allende, ficando Cuba e Europa como única opção de refúgio para grupos guerrilheiros latino-americanos e seus aliados.

Finalmente, ao final da década de 80, o desmoronamento do socialismo real nos países subjugados do leste-europeu e o desaparecimento da própria União Soviética em dezembro de 1991 iriam marcar o fim de uma época histórica iniciada em 1917 com a Revolução Bolchevique. Tudo isso, no entanto, deixou uma montanha de mortos e uma monumental fatura, ainda impossível de calcular por inteiro, como estamos assistindo, com as dores do parto de uma *Nova Ordem Mundial*.

Segundo a análise do sociólogo e escritor marxista Emir Simão Sader, em seu livro *O Anjo Torto*, o comunismo já produziu no Brasil três gerações diferentes de movimentos de esquerda: os comunistas, os anarquistas e os socialistas do início do século representaram a primeira geração; a segunda foi a das organizações guerrilheiras de luta armada, nos anos 60 e 70, que elevaram o seqüestro de pessoas e de aviões, os assaltos a bancos e a estabelecimentos comerciais à condição de tática militar; e a terceira é aquela que a partir da Anistia de 1979 se consolidou e representa a atualidade, embora ainda não refeita do choque que representou o desmonte do *socialismo real*.

.....

**A minoria poderá ser derrubada, mas, historicamente, será sempre substituída por outra minoria.**

.....

A tática utilizada pelas organizações guerrilheiras dos anos 60 e início dos anos 70, exportada por Cuba para toda a América Latina e alguns países da África, consistia em utilizar um pequeno grupo de revolucionários dispostos ao sacrifício: obtêm armas, montam um bom

sistema de abastecimento, propaganda, sabotagem e recrutamento nas cidades, e transformam-se em um foco militar e político que catalisaria todas as rebeldias e iria crescendo de forma inexorável até transformar-se em um exército, ganhando a população, derrotando o inimigo e apoderando-se do poder. Essa tática revelou-se uma utopia, onde quer que tenha sido posta em prática.

.....

### Hoje, a maioria dos socialistas não acredita na possibilidade da não-economia de mercado.

.....

Por sua vez, o esquema soviético de tomada do poder – que ainda persiste em algumas cabeças, apesar do fim do socialismo real –, sempre consistiu em ter um partido minoritário, porém seletivo, ligado à classe operária e valendo-se de um jornal, greves, atividades parlamentares, declarações, comícios, manifestações, panfletos etc. para ir ganhando, através de um paciente e tenaz trabalho de endoutrinamento, primeiro a classe operária e, depois, a maioria da população. Num dado momento, reunidas as chamadas condições objetivas e subjetivas, a direção do partido, através de manifestações e palavras-de-ordem, greve geral e atividades clandestinas de destacamentos armados, daria o golpe final no regime, que cairia facilmente, porque, necessariamente, se encontraria em seu mais alto grau de decomposição. Segundo uma famosa definição de Lenin, "seria o mesmo que dar um soco num aleijado". Em nenhum lugar do mundo jamais essa tática obteve êxito.

A tática chinesa, de cerco das cidades pelos campos, através da instalação de uma guerrilha rural, tentada no Brasil através da chamada *guerrilha do Araguaia*, também revelou-se inócua.

### Mas, o que é a esquerda, hoje?

Denominações de partidos comunistas foram abandonadas. Antigos ídolos e referências, como Lenin, Stalin, Mao-Tsetung, os símbolos da foice e

do martelo, e conceitos considerados imutáveis, como a "inevitabilidade do socialismo" – que passou a ser encarado como "uma possibilidade" –, a tomada revolucionária do Estado e seu posterior fortalecimento como via de transição ao socialismo, a ditadura do proletariado, o partido único, a economia centralmente planejada etc. foram relegados às calendas, em todo o mundo, pela quase totalidade da esquerda. Tudo isso agravado pelo esgotamento histórico e pela crescente divisão da classe operária, em nome da qual o poder seria tomado.

Apesar dos esforços daquela parte da esquerda, em que há sinais de vida inteligente, que busca uma nova utopia, uma utopia "viável", ainda não foram encontradas respostas para as questões deixadas pelo fim do socialismo. Alguns insistem na tese de que o que caiu não foi "o socialismo", mas sim "o socialismo real", uma deformação do "socialismo", e defendem um retorno a Marx, ou seja, um retorno ao século passado. Aliás, não é a primeira vez que a esquerda se volta para Marx. Na década de 50, quando os crimes de Stalin e "as realidades inaceitáveis da União Soviética" foram expostos por Kruschchev, a volta a Marx "representou um esforço de auto-retificação da esquerda, bem como de reinserção na linha de frente da aventura intelectual" (Roberto Schwarz, autor de "Um Seminário de Marx", *Folha de S. Paulo*, 08/10/95).

O certo é que tanto a esquerda quanto a chamada direita acreditam, hoje, na viabilidade de economias mistas, com elementos públicos e elementos de mercado. Ainda, pelo que se conhece dos escritos de Marx, Engels, Lenin e seus epígonos, não pode haver uma esquerda que defenda o livre mercado ou, como escreveu o senador Roberto Freire, ex-comunista, "um livre mercado com elementos públicos e privados", sem deixar de ser esquerda. Ou pode?

Restará à esquerda sentar-se à esquerda dos plenários e defender o fim das desigualdades sociais. Mas isso é pouco, pois não há quem seja contra o

fim das desigualdades sociais. Nem mesmo Hitler, na década de 30, com seu nacional-socialismo, quando assumiu o poder, deixou de prometer isso.

A esse respeito, são muitas as semelhanças. O comunismo iria criar o "homem-novo", e o fascismo, uma "super-raça". Ambos com a pretensão de dominar o mundo. A Rússia transformou-se num grande *Soviete*, uma *República Socialista Soviética*, enquanto o nacional-socialismo objetivava a criação de uma única, indivisa e total *Volksgemeinschaft* (Comunidade Popular). Ambos eram antiliberais e realizaram programas sociais para as massas.

Todavia, é cedo, ainda, para analisar tudo o que realmente acontece no mundo do marxismo, desde quando, em 1848, foi publicado o *Manifesto Comunista*, e muito menos o que virá acontecer após o seu desmoronamento.

Em 1989, quando das festividades de comemoração dos 200 anos da Revolução Francesa, um filósofo chinês, em Paris, perguntado sobre como encarava aquela revolução, respondeu que era prematura qualquer análise, pois não havia ainda uma perspectiva histórica.

.....

### Dados Bibliográficos

• *Direita e esquerda: Razões e significados de uma distinção política*. BOBBIO, Norberto: Edunesp, 1995.

• *Política: Pra quê?: Atuação partidária no Brasil contemporâneo*. RIDENTI, Marcelo: Editora Atual, 1993.

• *O anjo torto: esquerda (e direita) no Brasil*. SADER, Emir Simão. Rio de Janeiro: Editora Brasiliense, 1995.

• *O mundo depois da queda*. Coletânea de artigos organizada por EMIR SIMÃO SADER. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

• *Era dos extremos: O breve século XX, 1914-1991*. HOBBSAWN, Eric. Companhia das Letras, 1995.

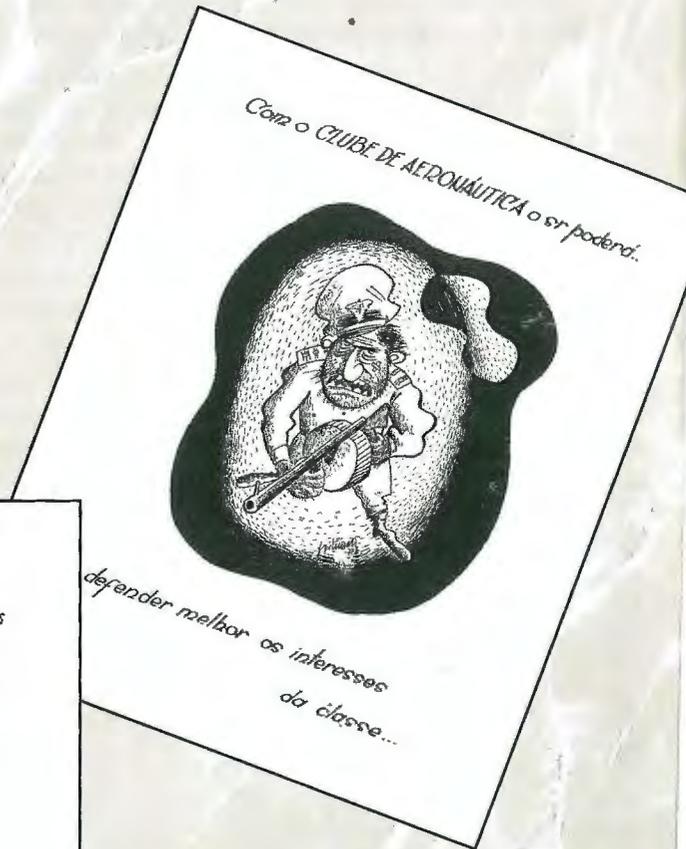
.....

\* O Autor é Cap. Aer. Ref.



Há 50 anos...

dizia o Fortunato...



Comente um ponto de vista unificado, a mesma vontade, uma cooperação estreita e sincera, uma ajuda eficiente de todos os oficiais poderá concretizar a ideia do.



**Caricaturas da época da Fundação do Clube de Aeronáutica**  
Por: Fortunato Câmara de Oliveira – Brig.-do-Ar Ref. Sócio-Fundador

80 segundos

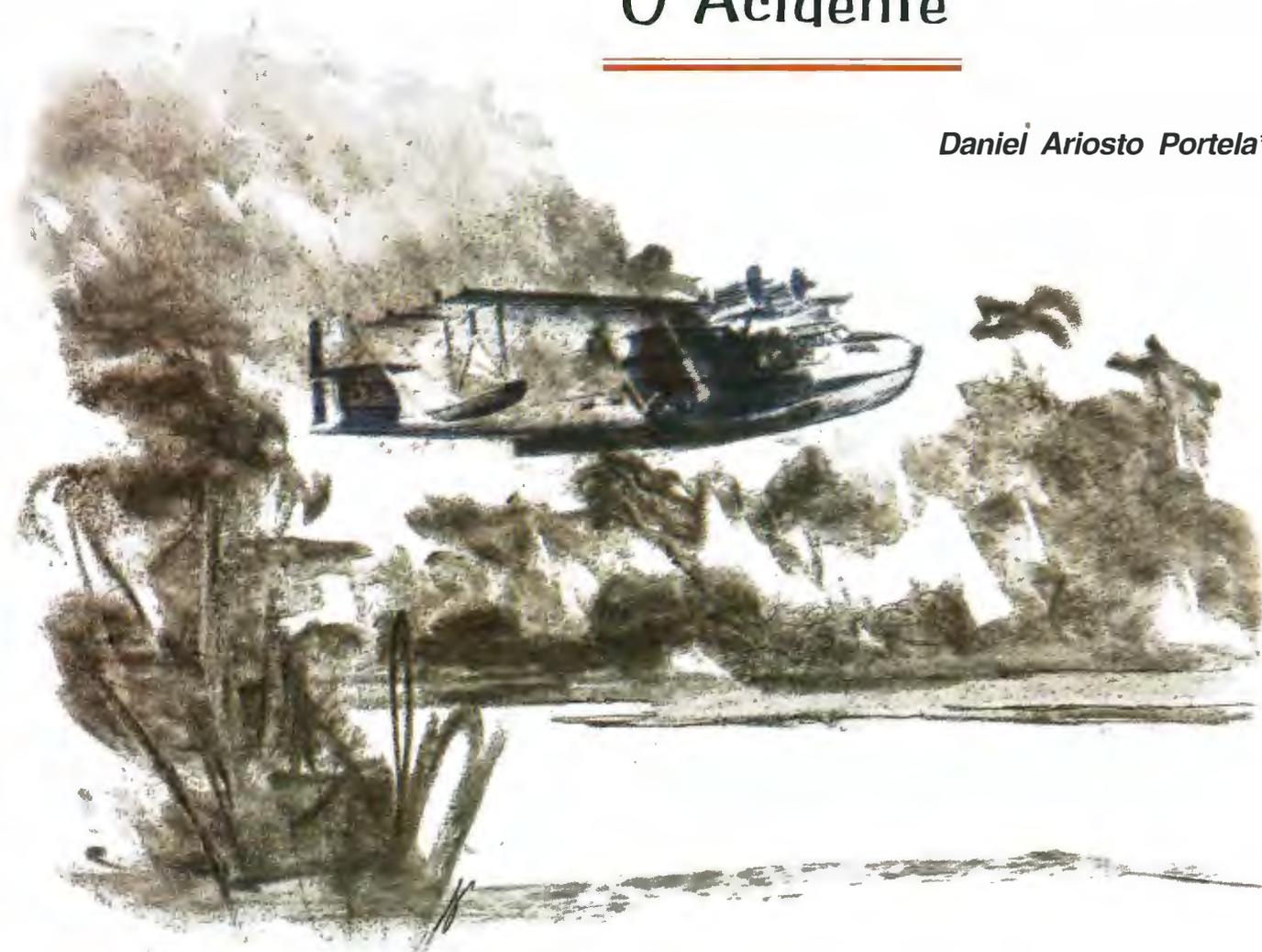
# no Inferno – I

---

## O Acidente

---

Daniel Ariosto Portela\*



"Não há nunca uma situação tão desesperada que não deixe algum caminho aberto para dele tirarmos esperanças; e, ainda quando seja esta débil e vã, o desejo e a vontade que tem o homem de levar a causa a bom termo tal não a fazem perecer."

Maquiavel, em *A Mandrágora*.

**P**artíramos de Manaus bem cedo, naquela manhã de 24 de outubro de 1961. Nosso destino era Belém, depois de escalar em Itacoatiara, Maués, Parintins, Óbidos, Santarém e Altamira, nos Estados do Amazonas e Pará. Era o quinto e último dia de uma viagem ao Acre e a tripulação estava satisfeita com a perspectiva de alguns dias de repouso, em mais um regresso ao lar.

O veterano *Catalina* (PBY-5A), como em seu primeiro voo na região, por volta de 1946, voava sereno e pachorrento. Já tendo pousado em Itacoatiara e Maués, prosseguíamos rumo a Parintins, situada à margem direita do Rio Amazonas, voando a 900 metros de altitude, logo acima de uma camada de pequeno cúmulos. Lá embaixo, por entre as falhas das nuvens, via-se o espantoso mundo que é a Floresta Amazônica, interrompida de vez em quando pela mancha de um lago ou pelo sinuoso trajeto de um rio.

### Estamos muito mais perto do "Inferno" do que de Parintins

Além da tripulação – eu no comando, Pina o co-piloto, Magno o radioperador, Camarotti o mecânico de voo e o comissário de bordo Castelo Branco, estavam a bordo nove passageiros destinados a diferentes portos.

O *Catalina*, apesar de bastante eficiente na sua missão de desbravador da Amazônia, não primava pelo conforto. Podia transportar até 17 passageiros que ficavam acomodados, desconfortavelmente, nas suas cabines: nove na frente e oito na traseira. Não tendo porão apropriado, quando havia carga, esta era colocada na cabine de frente, em lugares vagos de passageiros. Nesse voo, tínhamos sete passageiros na cabine traseira e, na cabine de frente, estavam dois passageiros e cerca de 250 quilos de carga, acomodados junto ao posto do radioperador, ali também localizado.

Com o piloto-automático ligado, eu tentava terminar o capítulo do livro que lia, antes de chegar a Parintins. A notável paisagem que passava embaixo, no momento, não me atraía muito, de tanto já tê-la visto; deixava-a inteiramente para o Pina, que estava há meses na região. Ele que tentasse calcular o número de árvores que alcançava a nossa vista, o volume de água dos rios, ou mesmo a quantidade de araras que avistávamos. Vista de um avião a baixa altura, a Amazônia se resume nisso: árvores, água e araras em profusão.

Pina avisou-me que faltavam uns 15 minutos para chegarmos a Parintins e era tempo de começarmos a descer. Como queria ler um pouco mais, desliguei o piloto-automático e pedi-lhe que iniciasse a descida. Naquela época, as poucas informações que obtínhamos sobre o vento e as condições da área de amerissagem eram enviadas, via telegrafia (CW), pelo radiotelegrafista da Panair, em terra, ao radioperador de bordo. Nessas áreas, portanto, não fazíamos a fonia de praxe nos procedimentos de descida e pouso. Começamos a descer sem nem imaginar que, devido a uma parte da carga que transportávamos, estávamos muito mais perto do "Inferno" do que de Parintins!

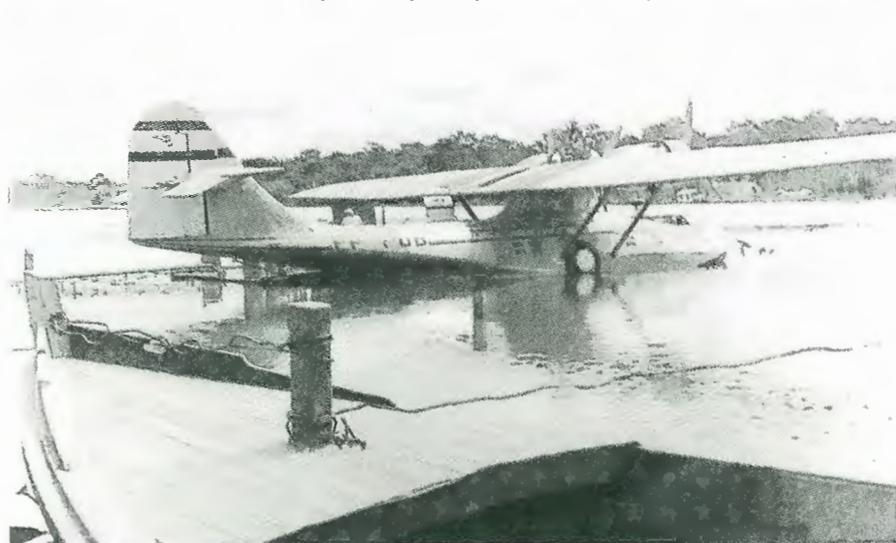
Há uma infinidade de artigos que, por sua periculosidade, são proibidos

de serem transportados em aeronaves comerciais mas, devido à morosidade, à falta de outros meios de transporte e, também, à negligência por parte das Companhias de aviação, que aceitam cargas e encomendas sem um exame do seu real conteúdo, o transporte desses artigos é mais comum do que se ousa imaginar. O risco de vidas que isso envolvia não estava em cogitação.

### Começou com uma explosão na cabine de passageiros

Terminando o capítulo, assumi o comando do avião, pois pretendia eu mesmo fazer o pouso na área aquática de Parintins, dada as condições não muito calmas de suas águas, e as vezes até violentas. Continuei a descida normalmente até passar para baixo da camada de cúmulos, por volta de 400 metros de altura, quando diminuí a razão de descida, enquanto reconhecia o terreno nas proximidades de Parintins. À esquerda vi um pequeno rio que deságua no Amazonas, a alguma distância daquela cidade, rio acima, na mesma margem. Como tudo parecia normal, preparei-me para a aproximação e o pouso.

### O "velho" *Catalina* no repouso para pernoite. Benjamin Constant/AM



Eram 09h57min quando o "Inferno" se abriu e nós mergulhamos nele. O Magno acabara de registrar essa hora no Diário de Bordo, para início das radiocomunicações usuais de pouso. Tudo começou com uma explosão abafada na cabine fronteira de passageiros, atrás de mim, onde estava a carga que levávamos. A proteção que tínhamos, eu e o Pina, era apenas a de uma parede metálica com três aberturas: uma central ovalada, de acesso à cabine de comando, que não tinha porta para fechá-la e estava, portanto, sempre aberta; e duas pequenas janelas atrás das cabeças dos pilotos, que podiam ser fechadas com cortinas de tecido. Por essas aberturas o "Inferno" chegaria até nós, como um raio, nos próximos instantes!

### O pânico crescia. Que maneira mais estúpida de morrer!

Virei-me rápido e perguntei ao Magno: "Que foi?" Como resposta recebi no rosto um jato de fumaça quente e densa, extremamente sufocante. Reagindo, por reflexo, respirei fundo; foi pior, pois enchi o pulmão de fumaça. Mais tarde verifiquei que, além dos cabelos, pestanas e sobrancelhas muito queimadas, também tinham desaparecido os pêlos das narinas. Havia fogo, então, junto àquela fumaça inicial, pois esse foi o único momento em que expus o rosto. Sufocado, virei-me para a frente e, inclinado sobre o manche, procurei afastar-me o máximo da fumaça. Foi inútil, ela já ocupara totalmente a cabine; era tão densa que não conseguia ver minhas mãos no comando, nem o painel de instrumentos, muito menos o co-piloto Pina.

Reduzi a potência, procurando manter uma descida suave enquanto pensava. Ainda não havia pânico. O ar puro era, agora, meu problema prioritário; e ar puro, só fora do avião. Abri a janela lateral e, com cuidado, fui pondo a



**Catalina atracado para reabastecimento – Tefé/AM**

cabeça para fora, procurando respirar. O impacto no rosto foi forte, porque, provavelmente, estávamos com 100 nós de velocidade. Tentei imaginar o que acontecera lá atrás. No local da explosão pelo que me recordava, o único fluido que existia era o de uma tubulação de óleo hidráulico, que dificilmente pega fogo e, muito menos, explode.

Após respirar, limpando a fumaça dos pulmões, retirei a cabeça da janela, tentando pensar no que fazer. Sentia nas minhas costas um bafejo extremamente quente; olhei para trás e vi, sem muita nitidez, a cortina da janelinha, em chamas. O pânico começou a se insinuar. "Que maneira estúpida de morrer!" Eu nem tinha como me defender. Tudo o que aprendera em 15 anos de aviação de nada me servia agora! Aquilo era completamente imprevisto e diferente de todo o treinamento pelo qual passara. "É aquela maldita carga! Só pode ter sido ela!" Aí, o desespero chegou; pensei até em saltar e deixar tudo. Sei agora que, se fizesse isso, iria me arrepender e me maldizer muito até chegar ao chão e me esborrachar!

Sentia o calor aumentando nas minhas costas, nuca e cabeça; inclinei-me o máximo possível sobre o manche, procurando fugir dele. "Preciso sair daqui antes que seja tarde; mas como? Só pousando. E o mato lá embaixo? Centenas, milhares de árvores,

com mais de 30 metros estariam me esperando. Seria fatal."

O fogo já deveria ter tomado toda a cabine fronteira de passageiros. Naquele momento, o mecânico de vôo Camarotti deveria estar tentando inutilmente combatê-lo com um extintor manual, mas eu não sabia disso. Tudo estava acontecendo tão violentamente e rápido que julguei não haver sobreviventes nas cabines de passageiros; as labaredas entravam pelas aberturas da cabine de pilotagem, isolando-nos do resto do avião.

### Os tanques ainda tinham muita gasolina e o fogo já se alastava

A idéia de saltar veio de novo mas, embora isso parecesse uma morte mais rápida, o medo que eu sentia era grande: e também... sei lá! Algo poderia ainda acontecer... Para respirar, botei outra vez a cabeça pela janela, adaptando-me ao impacto do ar. Abri os olhos e tentei focalizar a vista; ardeu um pouco, mas consegui ver as coisas, apesar de um pouco embaçadas. Pouco a pouco, a visão melhorou e olhei para baixo, desejando um chão duro e firme. Embaixo, um pouco à

esquerda e em frente, vi uma mancha parda que me pareceu, na ocasião, ser o contorno de duas lagoas secas, contrastando com o verde escuro da selva. 'É aqui! Tem que ser aqui!' A descida seria quase na vertical e as chances de dar certo eram mínimas, pois eu me enterraria no chão se errasse o momento de interromper o mergulho, reduzir a velocidade e pousar. Restava o consolo de tudo acabar rapidamente! Não quis descer, normalmente, circulando a área, por dois motivos: a descida duraria de 3 a 4 minutos, tempo esse de que eu não dispunha e, naquela confusão, eu poderia perder de vista o local pretendido.

## O acidente foi tão rápido e violento que julguei não haver sobreviventes

Decisão tomada, não esperei nem mais um segundo, pois sabia que não teria outra chance; a cabine estava muito quente, eu me expusera demais ao fogo e poderia, a qualquer instante, perder a consciência. Reduzi totalmente as manetes de potência, coloquei as hélices em "passo máximo" e, com a cabeça ainda do lado de fora, para ver e controlar a altura, empurrei o manche todo para a frente, iniciando um mergulho acentuado. O Camarotti, que desde o início fora expulso de seu posto pela fumaça, antes de sair, teve a presença de espírito de baixar os flutuadores de ponta de asa! Isto ajudou muito, reduzindo a aceleração devagar até meu peito, atingindo o fim de seu curso, e o chão não chegou! Esperei um pouco e nada! Nada! "Errei: puxei cedo demais!"

Sabia que estava perdendo velocidade rapidamente e, quando chegasse ao valor mínimo de vôo, perderia a sustentação e, se estivesse mais alto do que imaginava, teria um violento choque com o solo. Se aumentasse a potência para manter a velocidade, poderia atravessar completamente a área limpa da lagoa, alcançando antes do pouso o terreno arborizado, com conseqüências imprevisíveis. Se tentasse manter a velocidade com o comando, baixando o nariz do avião, e

estivesse muito baixo, atingiria o solo numa posição perigosa e com violência. Eu havia me esquecido que deixara as hélices em passo máximo e, portanto, quase sem resistência ao avanço; por isso ele flutuou tanto. Quando já estava ficando impaciente, e antes que eu fizesse uma asneira qualquer, comecei a ouvir ruído da quilha deslizando no chão, mas com uma suavidade tal que nem quis acreditar. "Acerte! Acertei em cheio!"

Após deslizar alguns segundos, o avião parou abruptamente, fazendo com que eu fosse projetado para a frente, com uma tendência centrífuga para a direita. Isto me levou a bater ligeiramente com o rosto no comando da direita.

Dias depois, visitando-me no hospital, o Sr. Abel de Oliveira, Chefe do Serviço de Manutenção do Setor Amazônico da Panair do Brasil, que estivera no local para colher dados para a Comissão de Inquérito sobre o acidente, deu-me a explicação, deduzindo pelo que viu lá:

"O pouso foi perfeito. O avião deslizou sobre a quilha, em linha reta, cerca de 70 metros. Então, o flutuador da asa direita tocou o solo, sendo arrancado. O impacto levantou a asa direita fazendo a outra descer. O flutuador esquerdo apoiou-se no chão, não sendo arrancado devido à velocidade já reduzida, servindo, porém, como freio na ponta da asa e obrigando o avião a virar para a esquerda, fazendo um ângulo de 80 graus e parando em seguida."

Pensando nos tanques que ainda tinham muita gasolina, e no fogo que, embora sem a violência inicial, se alastrava por todo avião, soltei o cinto de segurança e tentei abrir a janela para pular, pois não sei como se fechara durante o pouso. Estava emperrada! Olhei para a direita e, através da névoa amarelada que substituíra a fumaça, percebi que o Pina já havia saltado; sua janela lateral e a saída do teto estavam abertas. Não esperei mais; levantei-me e mergulhei pela janela do co-piloto. Caí "de cara" no barro ressequido, esfolando a testa e o nariz. À minha direita, rente ao chão, girava a hélice do motor direito, ainda funcionando em *relantie*. "Droga, esqueci de desligar os magnetos!" Levantei-me e corri rodeando o avião pela

direita, ao mesmo tempo que chamava o Pina, que me esperava a alguma distância. Ao meu encontro surgiu, neste momento, uma passageira. Estava descalça; na confusão perdera os sapatos. "Comandante... Comandante..." A sua expressão era um misto de gratidão, adoração e horror; ela queria dizer algo e não conseguia. Meio encaulado disfarcei, tentando aparentar displicência, como se tudo o que acabara de ocorrer fosse rotineiro.

"Mas, Comandante, a sua camisa... as suas costas. Está todo queimado." Seu olhar continuava maravilhado e com certa dose de temor, como se eu fosse um marciano recém-desembarcado de um disco-voador. Concluí que devia estar com uma aparência assustadora; comecei a sentir uma ardência forte em minhas costas, que aumentava de intensidade pouco a pouco. Passei a mão no rosto; estava esfolado e sangrando. Senti a cabeça doendo e apalpeia com cuidado; meus cabelos eram uma massa compacta grudada à cabeça e se se esfrelavam ao menor contacto; a brisa que soprava trouxe-me um cheiro forte de carne e cabelos queimados; era dos meus cabelos; era da minha carne!

Mais calma e como que frustrada por não ter meios de me ajudar, a passageira continuou: "A sua camisa não tem mais as costas."

O Pina nos alcançou. Tinha as mãos e a cabeça bastante queimadas. "Rapaz, que lenha! Desta vez a bruxa passou perto!..."

Eram 09h59min pelo relógio do Pina. O tempo de "Inferno" foi de 80 segundos.

---

**Nota do Autor:** Os nove passageiros, apesar do grande susto, saíram vivos e, apenas um, com severas queimaduras; os demais sofreram ferimentos leves ou permaneceram ilesos. Quanto ao fogo, ao que se supõe, por suas características, fora causado por combustível de magnésio em pó em contato com umidade existente no interior do compartimento. Este material é largamente usado no interior do País, principalmente pelos fotógrafos conhecidos como "lambe-lambes".

---

\* O Autor é Comandante aposentado da Panair do Brasil e da Vasp.



O período de 1920 a 1930 foi marcado por grandes realizações pela aviação de longo alcance. Nesse período, os aviadores com suas máquinas diabólicas enchiam os olhos dos povos com suas façanhas e ocupavam, com muita frequência, as primeiras páginas da Imprensa em todo o mundo. Porém, o ano mais notável desta década foi, sem dúvida,

## 1927 – O Ano do Atlântico



O hidroplano Fieseler Fi 156 Santa Cruz, no qual Sacadura Cabral e Gago Coutinho realizaram, em 1922, a 1ª travessia do Atlântico Sul.

**O ano de 1927 destacou-se pelo elevado número de travessias aéreas do Oceano Atlântico, Norte e Sul. Cerra fileira o Brasil, entre os bravos que se atreveram a cruzar o Atlântico Sul, com o bem-sucedido vôo do Jahu, levando a termo o reide iniciado no ano anterior, na Itália, e concluído em julho de 1927, conduzido por incansáveis tripulantes brasileiros.**

**É escassa a literatura sobre reides aéreos e grande quantidade deles foi quase completamente esquecida. Tentaremos dar uma idéia panorâmica das diversas travessias aéreas sobre os dois oceanos – sem a menor pretensão de esgotar o assunto – realizadas no ano 1927, ano que os franceses classificaram de “L’année d’Atlantique”.**

O competente piloto italiano Marquês Francesco de Pinedo convidou Carlo Del Prete para seu co-piloto num reide por ele mesmo denominado “Quatro Continentes” (ou Circuito Atlântico), vinculando a aceitação à condição de acolher, como tripulante, o experimentado mecânico Vitale Zchetti, a quem sobrava habilidade para manter em boas condições os Isotta Fraschini (500 HP), do belo hidro Savoia Marchetti S-55, batizado *Santa Maria*, como uma das três caravelas de Colombo. No dia 8 de fevereiro de 1927, partiram de Sesto Calende e, depois de escalar em Porto Práia (Cabo Verde), voaram até Fernando de Noronha, onde amerissaram dia 22. É o terceiro sobrevôo do Atlântico Sul, precedido, apenas, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922, e, em 1926, pelo aviador espanhol Ramon Franco.

### Aloisio Quadros\*

O *Santa Maria* prosseguiu a viagem rumo ao Rio de Janeiro, estendendo-se para o sul até Buenos Aires, de onde partiu em demanda ao continente norte-americano, cumprindo uma rota ousada sobre as selvas do Brasil, “nunca dantes sobrevoadas”; atingiu Nova York, seguiu para Montreal e daí cruzou o Atlântico Norte, a 23 de maio, poucos dias após o aviador Lindbergh. Por falta de combustível fez um pouso forçado próximo dos Açores; foi socorrido e rebocado para Horta, de onde decolou para Lisboa e, afinal, chegou em Roma, a 16 de junho.

Em março, dia 2, os portugueses, Major Sarmiento de Beires e Duvalle Portugal, pilotos, o navegador Jorge de Castilho e o mecânico Manuel Gouveia partiram de Lisboa para uma bem programada volta ao mundo. O hidro apresentava total impossibilidade de decolagem, por exces-



**O Santa Maria, hidroavião Savoia Marchetti S-55, com o qual o Marquês de Pinedo e sua tripulação realizariam a travessia transatlântica.**

so de peso, quando reabastecido com o máximo de combustível. *Duvalle*, num belo gesto de renúncia, desligou-se da equipagem, permitindo o prosseguimento do voo, o que ocorreu no dia 16. Cruzaram o Atlântico Sul em voo noturno, pela primeira vez. Escalaram em Fernando de Noronha e prosseguiram até o Rio de Janeiro, com escalas. *Sarmiento Debeires* observou que o *Argus* não tinha condições de cruzar o Oceano Pacífico, conforme o programado, e pede autorização ao Governo do seu país para retornar a Lisboa, via América do Norte. Mas o *reide* foi interrompido em junho com o naufrágio do avião nas costas do Brasil, Amapá; onde os tripulantes foram socorridos porjangadeiros brasileiros. O livro *Asas que naufragam*, de autoria de *Sarmiento de Beires*, descreve todo o voo com detalhes.

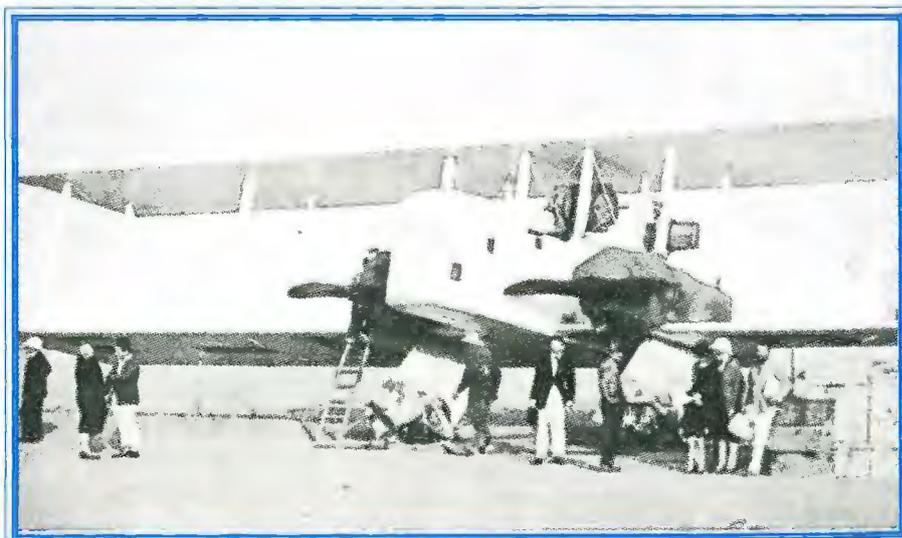
Em maio, o mundo acompanhou ansioso o voo do aristocrata Capitão da *L'Armée de l'Air*, Visconde *Jacques Pierre de Serre de Saint-Roman*, francês, decidido a ligar pelos ares sua frívola Paris à bela Baía de Guanabara. Em companhia de *Mouneyres*, da Marinha

francesa, e do jovem mecânico *Petit*, assumiu o comando do *Farman Goliath*, bimotor, com 450 HP de potência, batizado *Paris-Amerique Latine*. Inicialmente, o avião era dotado de flutuadores, porém, tendo sido um deles avariado, improvisou-se um trem de pouso terrestre, para não frustrar a inabalável decisão do seu comandante de chegar ao Brasil. Deixando S. Luiz do Senegal, a 6 de maio, o avião desapareceu no mar sem estabelecer qualquer contato com os pontos de apoio instalados

para auxiliá-lo. Durante algumas semanas foram mobilizadas as mais variadas embarcações para uma busca infrutífera, só concluída quando localizado no mar, nas costas do Estado do Pará, parte do trem de pouso do *Farman*. Estes destroços estão expostos no *Musée de l'Air* – Paris.

A quarta travessia aérea do Atlântico Sul, em 1927, coube aos nossos patricios *João Ribeiro de Barros*, piloto e proprietário da aeronave; *João Negrão*, Tenente do quadro de aviadores da Força Pública de S. Paulo, co-piloto; Capitão do Exército *Newton Braga*, navegador; e o mecânico *Vasco Cinquini*. A equipe batalhou, de outubro de 1926 a julho de 1927, contra infindáveis ocorrências negativas, superando todos os obstáculos e trazendo para o Brasil o hidroavião *Jahu*, um bimotor Savoia Marchetti. A gloriosa aeronave repousa, hoje, no Museu da Fundação Santos-Dumont, em S. Paulo. O Brigadeiro-do-Ar *Newton Braga* deixou gravada para a posteridade a odisséia da viagem, no livro *Asas ao vento*, publicado em 1951. A 10 de

**O Farman-Goliath, um dos protagonistas do trágico reide do Visconde Jacques de Saint-Roman, nos preparativos para a decolagem.**





***Chegada do Bellanca Miss Columbia, a Eisleben, a 150km de Berlin.***

***Chamberlin e Levine, o primeiro passageiro transatlântico do mundo.***

outubro, os franceses *Costes e Le Brix*, pequena equipagem que rescendia competência, num *Breguet XIX*, cujo nome de batismo *Nungesser-Coli* homenageava dois companheiros desaparecidos no Atlântico Norte a bordo do biplano *L'Oiseau Blanc*, em maio anterior. Fizeram a primeira travessia sem as escalas do Atlântico Sul (Senegal/Natal); depois, com algumas escalas, chegaram ao Campo dos Afonsos, Rio; daí, seguiram para a América Central e do Norte; cruzaram o Oceano Pacífico a bordo de um navio, até Tóquio, de onde retornaram o vôo para chegar ao ponto de partida, Paris.

Neste ano de 1927, ninguém mais ousou desafiar a grande incógnita da travessia do Atlântico Sul.

O imenso salto sobre o Atlântico Norte também desafiava os pilotos. Salvo um tentativa de cruzá-lo em 1926, feita pelo veterano caçador da Primeira Guerra Mundial, *René Fonk*, acidentado na decolagem (Nova York), só em 1927 é que se concretizou a travessia aérea. Os franceses *Nungesser e Coli*, experimentados ex-combatentes da Guerra de 1914/18, aventuraram-se a ligar

Paris a Nova York, decolando, a 8 de maio, de Le Bourget. Com um dispositivo simplório, desprenderam em vôo o trem de pouso do avião, diminuindo a resistência aerodinâmica e reduzindo o peso da aeronave. O *L'Oiseau Blanc*, monomotor de 450 HP, sobrevoou o território francês e enfrentou a vastidão do

Atlântico. A partir da Irlanda não foi mais visto por ninguém. Contudo, a Imprensa americana antecipou-se à chegada dos dois franceses, com manchetes sensacionais, em edições extraordinárias, o que fez ocorrer uma ilusão coletiva de que o vôo prosseguia, incluindo aí o testemunho de algumas comunidades

***O Saint-Raphael da Princesa Anne, desaparecido no Atlântico Norte, no momento da decolagem.***





que afirmavam ter ouvido o motor, ou percebido o vulto do avião dentro da cerração. Mas o silêncio absoluto dos pilotos e o esgotamento da autonomia de vôo conduziram à grande verdade: o *L'Oiseau Blanc* desapareceu no mar sem deixar vestígios.

Ainda em maio, dia 20, decolou de Nova York o *Ryan*, um monomotor de 200 HP, batizado de *Spirit of Saint Louis*, que, abarrotado de combustível, pilotado pelo jovem aviador *Charles A. Lindbergh*, dispunha, apenas, de um esquelético painel de instrumentos. O acessório mais curioso a bordo era um auto-falante para eventual contato com a terra, a fim de confirmar a rota... Enfrentando inúmeros obstáculos – o maior, talvez, o sono quase invencível –, o piloto conseguiu concluir o espetacular *reide* após 33 horas e meia de vôo. Em Le Bourget, os parisienses deliravam, homenageando-o incessantemente. Entre tantas personalidades importantes, foi abraçado pelo pioneiro *Louis Blériot*, o vencedor da Mancha, em 1909. Regressou ao seu país num transatlântico, levando o seu *Ryan*



*François Coli e Charles Nungesser a bordo do L'Oiseau-Blanc. Minutos após a decolagem, a aeronave parte para jamais ser encontrada.*

encaixotado. Foi recebido com aviação triunfal e sem precedentes na cidade de Nova York. O *Spirit of Saint Louis* hoje faz parte do acervo do Museu do Smithsonian Institution (Washington). O piloto, já então cognominado "Águia Solitária", tornou-se um mito da aviação.

Em junho, dia 4, *Chamberlin*, piloto americano, tomou lugar no seu robusto Bellanca *Miss Columbia*, em Roosevelt Field, Nova York, e conduziu *Charles Levine*, o primeiro passageiro aéreo transatlântico, até Eisleben, a cerca de 150 quilômetros de Berlin, voando *non stop* mais de 42 horas. Foi um incrível e comentadíssimo sucesso.

Neste mesmo mês de junho, a 29, o notável explorador norte-americano *Richard E. Byrd*, o primeiro homem a sobrevoar o Pólo Norte (1926), assumiu, com os pilotos *Balchen* e *Acosta* e o telegrafista *Noville*, o comando do *América*, um Fokker F-VIII, trimotor, decolando de Nova York rumo a Paris. Um pequeno erro de navegação ampliou a rota e uma meteorologia desfavorável reduziu a disponibilidade de combustível. Um denso nevoeiro na costa francesa desorientou os pilotos, forçando-os a pousar no mar a apenas 200 jardas da praia, em frente a *Ver-sur-mer*, 40 horas após a decolagem. Ninguém se feriu e, com pequeno esforço, eles alcançaram a terra firme apenas com as roupas molhadas e tiritando de frio.

O *Pride of Detroit*, um Stinson monomotor, pilotado por *Brock Eschlee*, em 27 de agosto, iniciou uma volta ao mundo, atravessando o Atlântico Norte, de Harbour Grace

(Terra Nova) a Croydon, subúrbio de Londres. Sempre pelo Hemisfério Norte, o monomotor concluiu o *reide*, cruzando o Pacífico a bordo de um navio, em atenção a inúmeros pedidos de pessoas e instituições traumatizadas pelas funestas consequências da recente corrida aérea Oakland (Califórnia)/Havaí.

Os alemães também participaram da competitiva travessia do Atlântico Norte. A 14 de agosto, decolaram de Dessau, Alemanha, dois Junkers W-33, hidros monomotores, sem nenhuma relação entre eles. O *Europa*, pilotado por *Johann Risticz*, levou o tripulante *Edzard* e o passageiro *Knickerbocker*, regressando com poucas horas de viagem. O *Bremen* decolou pouco depois do *Europa*, pilotado por *Friederich Loose* e *Hermann Koehl*, com o navegador Barão *Von Hünefeld*. Fortes ventos contrários e chuva cerrada, depois de ultrapassada a Irlanda, forçaram o seu retorno, e o avião pousou na cidade de Bremen, 22 horas depois.

A princesa *Anne Löwenstein-Wertheim*, de 60 anos, participou das travessias intercontinentais, imprimindo um leve toque de elegância à corrida transatlântica. Com o Coronel *F. Minchin* e o Capitão *Lesle Hamilton*, comandando o seu Fokker monomotor *Saint Raphael*, convidou o pároco de Salisbury Plains



*A chegada da Costes e Le Brix a Paris com o seu Numgesser-Coli, um valente Breguet XIX, vindo de Tóquio pela rota das Índias.*

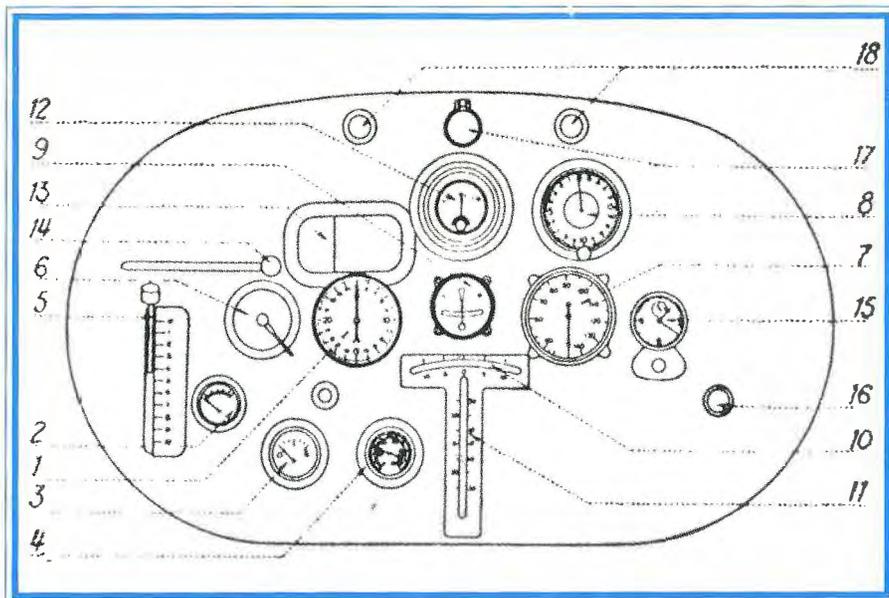
para abençoar o aparelho e, muito bem acomodada no seu interior, partiu para a América no dia 31 de agosto. A meteorologia desfavorável na rota concorreu para o seu desaparecimento. Salvo o boato de que teria cruzado o oceano, em vôo com o *Pride of Detroit*, ninguém mais viu o avião.

Tentaram, ainda, ligar os Estados Unidos à Europa, os pilotos do Correio Aéreo Americano *James D. Hill* e *Lloyd Bertaude* o passageiro *Phillip A. Payne*, jornalista, decolando de Old Orchard Beach, no Maine, com o *Old Glory* em um

Fokker monomotor, na madrugada de 6 de setembro, desaparecendo para sempre nas águas do Atlântico Norte. No dia seguinte deixou Harbour Grace o Stinson *Sir John Carling*, conduzido pelo Capitão *Terence Tully* e o Tenente *James Metcalf*, canadenses, com destino a Londres, tentando, pela terceira vez, ultrapassar um compacto nevoeiro. Não conseguiram e, provavelmente, perderam o rumo e não regressaram. Poucas horas depois da partida do Capitão *Tully*, outro Stinson, o *Royal Windor*, partiu para tentar a mesma ligação, sob o co-

*O trimotor Fokker, America, de Byrd, visto de frente na pista de lançamento para o seu vôo transatlântico (Long Island - Nova York).*

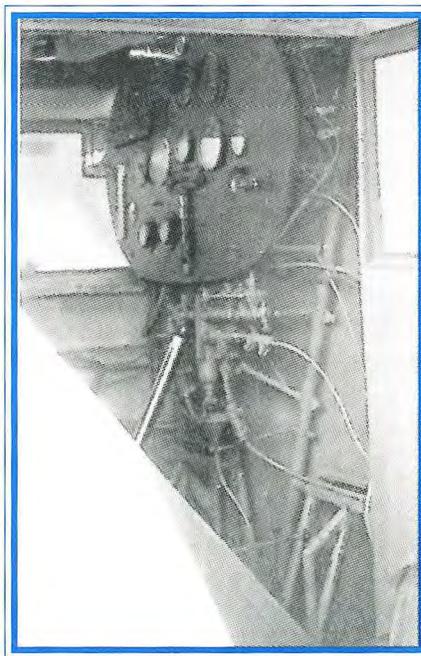




Curiosa distribuição do painel usado por Lindbergh. 1. conta-giros; 2. manômetro do óleo; 3. manômetro de gasolina; 4. termômetro do óleo; 5. manete do corretor altimétrico (mistura); 6. chave dos magnetos; 7. velocímetro; 8. altímetro; 9. indicador giroscópico de curvas e viragens ("pau-e-bola"); 10. indicador de inclinação lateral; 11. indicador de arfagem; 12. milivoltímetro; 13. periscópio; 14. comando do periscópio; 15. relógio; 16. bomba de injeção de combustível (primer); 17. espelho; 18. lâmpadas elétricas.

mando de Duke Schillere e Phil Wood. O mesmo nevoeiro denso os derrubou sobre o mar gelado.

Outras mulheres participaram, com certo *glamour*, das ousadas travessias transoceânicas: a americana Ruth Elder, de 23 anos, no seu *American Girl*, Stinson, guarnecido com um apetitoso compartimento de alimentos, decolou, a 11 de outubro, de Roosevelt Field, Nova York. Sob o comando de George W. Haldemann, depois de dar 2.600 milhas, o aposentado não resistiu a um temporal e passou no mar, próximo a um navio holandês, que veio em seu socorro, encerrando aí o *raide*. Verificaram-se, ainda em outubro, mais duas tentativas infrutíferas de cruzar o oceano no sentido leste/oeste: o Junker G.24, hidro trimotor, deixou Norderney, Alemanha, tripulado por Rolf Starke, Friederich Loose, que em agosto pilotara o *Bremen*, Karl Loewe e a passageira patrocinadora do vôo, a



Interior da cabine de pilotagem do Spirit of St. Louis.

atriz austríaca Lilli Dilenz; dia 14 cumpriram a etapa Lisboa-Açores, onde se acidentaram à saída da ilha, encerrando a viagem; e um Heinkel He-6, hidro monomotor,

guarnecido pelos tripulantes alemães H. Mertz, F. Rode e W. Boch, depois de escalar em Lisboa, a 4 de novembro, rumou para Açores, onde foi danificado, forçando o cancelamento do *raide*; que a Frances Grayson, milionária americana, contratou W. Stultz e B. Goldsborough para que a conduzissem a Copenhague no luxuoso Sikorsky S-36, poeticamente batizado Dawn (alvorada).

Quatro vezes o pesado anfíbio fez a corrida de decolagem, mas não saiu do chão. A temperamental proprietária dispensou os tripulantes e convidou o piloto Oskar Omdahl e o radioperador Koehler, que conseguiram alçar vôo em Roosevelt Field, a 23 de dezembro. Ganharam altura e desapareceram no horizonte, para sempre.

Termina o ano de 1927. Nenhum avião conseguiu cruzar o Atlântico Norte no sentido leste/oeste. Por sua vez, no Atlântico Sul, nenhum vôo foi tentando no sentido contrário, oeste-leste, e a explicação é simples: no Hemisfério Norte predominam os ventos de oeste, enquanto abaixo do Equador as correntes aéreas sopram do continente africano para a América do Sul.

Com muita razão, historiadores franceses assim qualificaram aquele ano:

**1927**

**L'Année**

**d'Atlantique!**

\* O Autor é pára-quedista.

\*\* Texto revisto e ampliado pelo Comandante Carlos Eugênio Dufriche, Conselheiro do Incaer.





Submarinos em Ação

## O U-185 VOLTA À CENA

Ivo Gastaldoni\*

O submarino alemão *U-185* vinha sendo furiosamente perseguido desde a noite de 7 de julho, quando realizou seu audacioso ataque contra o comboio *BT-18*, do qual resultou a destruição de quatro grandes navios norte-americanos (ver *Revista Aeronáutica* nº 200). O Comandante August Maus sabia que o inimigo não lhe daria trégua e, calçando em toda sua experiência e habilidade, resolveu fingir-se de morto. Para isso, navegou em direção ao extremo leste do seu retângulo de atuação. Passados alguns dias e presumindo que a caçada ao seu barco já estivesse amainada, Maus decidiu voltar para a área de atividade mais intensa, assumindo um rumo que o levaria para um ponto 30 milhas ao largo de Maceió (AL). A pressa em regressar justificava-se pela necessidade de atuar em coordenação com seus colegas *Ziesmer*, *Emmermann* e *Achilles*, respectivamente comandantes dos submarinos *U-591*, *U-172* e *U-161*.

Enquanto estivera escondido em alto-mar, Maus passara horas a fio absorto em seus pensamentos e o que vislumbrara não era bom. Há dias não recebia qualquer comunicado do Comando Alemão e esse silêncio o deixava altamente preocupado, principalmente porque havia a previsão de que seu submarino seria reabastecido no próprio teatro de operações. Também não tivera notícias dos outros submarinos que operavam na área e nem mesmo ficara sabendo que poucas horas depois de ele ter atacado o *BT-18*, seu colega, o

Capitão-Tenente Alfred Eick, no comando do *U-510*, havia atacado, com sucesso, o comboio *TJ-1* (*Trinidad-Rio de Janeiro*) ao largo da Guiana Francesa. Mas eram coisas da guerra e, por força das instruções que determinavam absoluto silêncio-rádio, os submarinos deveriam manter-se rigorosamente na escuta.

Rumando na direção geral sudoeste, o *U-185* navegava em regime econômico, não só para preservar o combustível, já escasso, mas, também, para reduzir a intensidade da esteira de espuma branca que vinha deixando atrás de si. Era uma clara manhã de sol com poucas nuvens e o comandante permitiu que os demais tripulantes, em turmas de quatro, subissem ao convés e eventualmente

tomassem banho de sol e mar, ou tentassem pescar um peixe para acrescentar alimento fresco à indefectível comida enlatada.

Por volta do meio-dia, já percorridas cerca de 30 milhas, o chefe de máquinas confirmou que, a partir daquele momento, o combustível restante passava a ser insuficiente para retornar à base na França. Nisso, e quase ao mesmo tempo, os dois observadores que, com potentes binóculos, reforçavam a vigilância do céu, anunciaram: "Avião cinco milhas bem na proa", disse um; "Avião cinco milhas 10 graus a boreste", disse o outro. A reação foi imediata e o comandante, que se encontrava na torre, pressionou o botão de alarme e, aproximando a boca do



Reabastecimento no mar; o combustível recebido de um petroleiro amplia o raio de ação e o tempo de permanência em ataque de um submarino.



***Mergulho de emergência, momento de tensão. Olhos atentos no registro de profundidade e equilíbrio enquanto a belonave submerge.***

tubo acústico, ordenou: "Mergulho de emergência" e completou: "Toda força avante." Como por encanto, os homens desapareceram pela escotilha da torre e vários procedimentos foram executados em seqüência ou mesmo simultaneamente, tudo sem erros e sem atropelos como acontece numa orquestra afinada: avisos sonoros e luminosos percorreram todo o barco; os motores diesel foram acelerados ao máximo; os lemes de profundidade foram levados para a posição "abaixar", os tanques de lastro foram alagados; os motores diesel foram desligados; e a força motriz passou a ser dada pelas máquinas elétricas.

Todos estavam tensos e moviam-se silenciosamente. Os aparelhos de escuta foram guarnecidos e os controladores postaram-se diante dos seus instrumentos, prontos para fornecerem os dados

que lhes fossem solicitados. Decorreram três minutos e um controlador anunciou: "Profundidade 20m – velocidade 7 nós." Até ali nada acontecera e o Comandante Maus ordenou alterar a profundidade para 10m e reduzir a velocidade para 2 nós. Houve um alívio generalizado e os semblantes ficaram desanuviados. Apenas o comandante continuava com o cenho franzido:

– Curioso – disse ele ao imediato –, nunca soube que esses aviões patrulhassem a mais de 100 milhas da costa e, ainda mais, que andassem aos pares. Além disso – continuou –, esses aviões tinham quatro motores, eram bem maiores e provavelmente mais velozes e mais poderosos do que os nossos conhecidos.

E com esse presságio de mau agouro, Maus repassou no pensamento as

coisas que o vinham preocupando. Passava um pouco das cinco horas da tarde quando deu a ordem para subir ao nível de periscópio. Maus já estava com os olhos grudados nas lunetas quando o visor aflorou, mostrando um céu muito claro e ainda com uma pontinha de sol. A varredura do horizonte começou na direção da proa e não tinha ainda girado 90 graus para boreste quando o comandante avistou um avião, a menos de uma milha de distância, fazendo uma curva para a direita e, desse modo, colocando o seu ventre voltado para o submarino. Pronto para ordenar a reversão da subida, Maus ficou observando o aparelho que se afastava velozmente na direção do ponte e que, em cerca de 30 segundos, sumia no horizonte. Era um avião bimotor de formas arredondadas, asas curtas, largas junto à fuselagem e afinando a medida que se aproximavam das pontas. Era muito diferente dos aviões avistados até então, cujas asas eram longas e tinham as pontas quadradas. "Nessa tivemos sorte", pensou Maus, "pois se tivesse subido um minuto antes talvez o avião avistasse o periscópio emergindo na cara dele."

O U-1 85 completou a emersão e prosseguiu a noite toda na mesma singradura, mantendo-se em nervosa escuta radiofônica que, tal como nas noites anteriores, resultou em nada. Por duas vezes os hidrofones captaram ruídos que poderiam ser atribuídos a cardumes ou baleias, mas que nada tinham a ver com hélices de navios. Antes dos primeiros alhores, Maus estava de volta na torre do submarino e, com os ouvidos atentos e o olhar aguçado, inspeciona o escuro vazio em torno do barco. Querendo mostrar-se amigável com a guarnição da artilharia antiaérea, o comandante falou:

– O céu vai começar a clarear, mas aqui na superfície do mar continuaremos no escuro. Este momento nos é favorável, mas, daqui a pouco, muita atenção com o lado oeste, pois quem estiver lá estará no escuro aos nossos olhos e nós estaremos no claro para ele.

Surgiu uma pontinha de luz na direção leste e o comandante se ocupou



em perscrutar o horizonte que começava a se delinear. Em seguida ele anunciou: "Vamos para baixo." Durante o longo tempo submerso, Maus tornou a remoer seus pensamentos. Não havia mais dúvida. A situação se invertera e a iniciativa estava com o inimigo que, dia a dia, aumentava o seu poderio. A escassez do seu combustível sugeria manter-se na expectativa, pois não poderia realizar patrulhas velozes, nem poderia engajar-se na perseguição de alvos. E de pensamento em pensamento tomou sua decisão: enquanto não recebesse o tão almejado óleo diesel, ficaria na superfície durante a noite e passaria os dias pousado no fundo do mar, em um ponto próximo a um cemitério de navios que sabia existir a sueste de Aracaju (SE). Era um local de águas pouco profundas, cuja salinidade muito variável contribuiria para distorcer os ecos de eventuais impulsos de sonar. Satisfeito com sua decisão, Maus comunicou suas instruções a respeito: enquanto estivesse pousado no fundo do mar, os motores principais seriam desligados e as baterias alimentariam apenas os aparelhos de escuta, de ventilação e de iluminação; o pessoal de máquinas faria inspeções para eliminar vazamentos e substituir pequenas peças, e as demais equipes cuidariam dos seus respectivos equipamentos. Para concluir, o comandante pediu ao imediato que informasse toda a tripulação sobre a situação e sobre a segurança do procedimento, pois mesmo os possíveis pingues de sonar a eles direcionados teriam ecos mascarados pelos reflexos do fundo, sendo que qualquer eventual retorno mais nítido poderia ser confundido com o eco causado por um dos vários cascos de navios afundados nas proximidades.

O sol já se tinha posto quando o *U-185* veio à superfície. O imediato registrou no livro de bordo: "22:00 hora Berlim, 18:00 hora local. 24 de julho, 15 milhas ao largo de Aracaju." Nessa noite, o radiotelegrafista captou muitas mensagens do Comando Alemão, mas nenhuma lhe dizia respeito. Uma delas, no entanto, era animadora: o Capitão-Tenente Emmermann, comandante do

*U-172*, informava à sua base que às 20h59min afundara um mercante de cerca de 6.000 toneladas na posição 15-03 S, 32-35 W (*nota: O navio afundado foi o britânico Fort Chilcotin, de 7.133 toneladas brutas, cerca de 200 milhas ao largo da Bahia*). Um pouco aliviado em sua angústia, Maus prosseguiu a patrulha e, muito antes do amanhecer, chegou diante do ponto que escolhera para seu refúgio e que apelidou de santuário.

O submarino estava sobre a plataforma continental e o eco-sondador indicava profundidade de 30m. O barco continuou navegando cuidadosamente em direção à costa e a profundidade foi diminuindo. Com o imediato a seu lado, Maus comentou: "Ninguém espera que um comandante leve seu submarino para dentro da isóbata de 20m, mas é para lá que vamos." Em seguida, disse: "Vamos conferir o eco-sondador pelo método antigo; mande um homem utilizar a sondareza e ir cantando a profundidade e o tipo de fundo." Ato contínuo, o sinaleiro colocado na proa balançou o cabo com a chumbada e o largou no movimento para vante. A chumbada caiu no mar e o marinheiro colheu o excesso de cabo, examinou a marca e, trazendo o restante para cima, informou: "Vinte e dois metros, areia." O comandante decidiu estacionar por ali mesmo e, colocando a boca junto ao tubo acústico, mandou parar as máquinas e reverter o rumo para ficar com a proa voltada na provável direção de fuga. Quando a primeira claridade surgiu no oriente, foram todos para dentro e os tanques de lastro foram sendo lentamente alagados.

Dia vai, dia vem, e mais um dia, o 31 de julho de 1943, estava acabando. As bombas elétricas começaram a expulsar a água de lastro e o *U-185* descolou do fundo. A subida continuou até o nível periscópio e, como de praxe, logo que o visor assumiu à superfície, já estava o comandante fazendo a varredura do horizonte. Lá, muito longe, na direção nordeste, um grosso penacho de fumaça escura subia até as nuvens.

– Veja isso – disse Maus ao imediato que, substituindo o comandante na

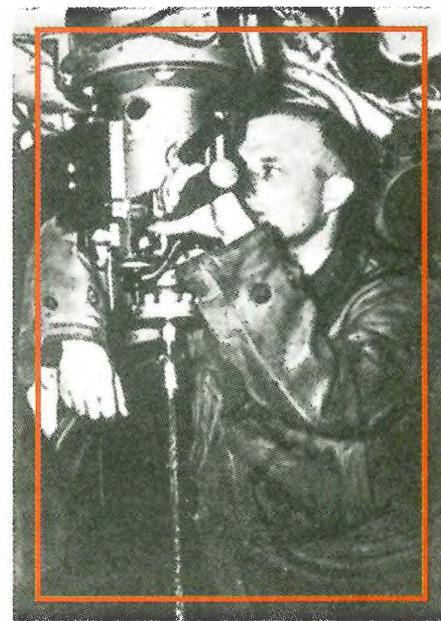
observação pelo periscópio, olhou para o horizonte e respondeu:

– É um navio a vapor queimando carvão a umas 12 milhas de distância. Mas estará ele vindo ou indo?

– Está vindo – retornou Maus –, porque, se estivesse indo, teria passado perto de nós, e, então, teríamos ouvido seu hélice espadanando a água.

O submarino veio à superfície e, enquanto a claridade permitiu observar, a coluna de fumo não mudou de marcação, significando que o navio vinha exatamente em sua direção. Com uma hora de espera já se fizera noite e os hidrofones captaram sons de hélice. Todos os tripulantes ocuparam posições de devagar e a tensão foi aumentando. Eram quase 21:00 horas e, se não fosse o gemido do vento cortado pelos fios da antena e mais o marulho de vagas quebrando na proa, dir-se-ia que o silêncio era absoluto. Todos os olhares, como querendo furar a escuridão, estavam voltados para a direção onde os hidrofones indicava estar o alvo. De repente, a um quarto de milha, começou a materializar-se um vulto negro que logo se definiu como um enorme navio. Parecia um barco fantasma saindo do nada e o Comandante Maus murmurou: "Esse vai ser fácil." Em seguida, falando no tubo acústico, ordenou que fosse preparado o lançador de torpedos

### *Constantes vigias ao periscópio para detectar a presença de um submarino.*



número 1, concluindo que o tiro seria direito, sem deflexão e a seu comando.

O mercante *Bagé*, com suas 8.235 toneladas brutas e seus 133,86 metros de comprimento, era o maior navio da frota do Lloyd Brasileiro e, sob o comando do Capitão Artur Monteiro Guimarães, navegava incorporado ao comboio *TJ-2*. Construído em 1912 e ainda movido a vapor, o *Bagé* tinha máquinas que requeriam freqüentes fainas de fomalha, com as conseqüentes liberações de fumaça pela chaminé. Na manhã do dia 31 de julho de 1943, quando o comboio cruzava ao largo da foz do Rio São Francisco, o respectivo comodoro determinou que o *Bagé* abandonasse a formação por estar fumegando excessivamente, comprometendo desse modo a segurança dos demais componentes do trem. Em cumprimento à ordem, o Capitão Guimarães mandou guinar para boreste, a fim prosseguir em navegação colada à costa, conforme recomendavam as instruções para navios escoteiros.

Ao cair da tarde, o navio cruzou a 15 milhas de Aracaju, continuando no seu curso sudoeste. Era noite feita, exatamente 21h05min, quando o grande mercante foi abalado pela violenta explosão de um torpedo a meia nau no lado de bombordo, seguindo-se uma outra explosão de granada que atingiu o passadiço. O navio começou a adernar rápida e perigosamente para o lado arrombado. Surpreendidos em plena escuridão, os tripulantes atônitos e aflitos ocuparam-se em socorrer os passageiros e os colegas feridos.

A angústia aumentou quando se viu que a forte inclinação do navio já colocara as baleeiras de bombordo abaixo do nível da água, impossibilitando suas utilizações. A forte inclinação também dificultava a descida das baleeiras de boreste que, apoiadas no exterior do casco, não propiciavam o peso necessário para que o cordame deslizasse nas talhas que as sustinham. Não obstante, algumas baleeiras foram lançadas ao mar depois de serem arrastadas sobre o casco. Este contratempo acarretou avarias em todas elas, sendo que uma caiu emborcada sobre dois tripulantes, matando-os por asfixia.

O *Bagé* desapareceu às 21h09min, na mesma região onde já tinham sido afundados os mercantes brasileiros *Baependy*, *Araraquara*, *Annibal Benévolo*, *Brasiloide* e os estrangeiros *Fitz-John Porter*, *Mariso* e *Industria*.

Restou uma cena dramática no negrume do mar. Os sobreviventes agarravam-se aos destroços que sobrenadavam em grande profusão e, entre gemidos de dor e gritos de desespero, sobressaíam os brados de alerta de tripulantes mais "safos", instando aos naufragos a que se mantivessem juntos e evitassem a dispersão. Enquanto isso, o submarino agressor, totalmente na superfície, proporcionava um espetáculo dantesco, varrendo o local com um potente holofote e fotografando as vítimas indefesas que se debatiam nas ondas. Mas essas fotografias não chegariam a ser reveladas...

Depois de uma noite terrível, em que os mais debilitados não resistiram, os oficiais e tripulantes em melhores condições recolheram os naufragos em três baleeiras e três balsas. Aos primeiros alvares do dia, certificados de que todos tinham sido recolhidos, rumaram para a costa ajudados por uma brisa que vinha do leste. Na noite desse mesmo dia, uma baleeira com 28 sobreviventes chegou junto ao farol do Rio Real e, a fim de evitar desmanchar-se nas arrebentações e abicar com mais segurança, ficou bordejando até o amanhecer seguinte. À Praia de São Cristóvão chegou outra baleeira, também com 28 naufragos. Trazia a reboque uma balsa com sete homens, a qual foi solta quando o barco ameaçava desmantelar-se na arrebentação. Isso realmente aconteceu, mas todos foram recolhidos pela barcaça *Genaura*, que os transbordou para o iate a motor *Tomas Machado*. A terceira baleeira chegou na localidade de Conde com mais 24 naufragos, trazendo consigo duas balsas com outros sobreviventes.

Neste trágico episódio, morreram seis dos 27 passageiros e 20 dos 107 tripulantes, entre estes o Capitão Monteiro Guimarães, que afundou com seu velho e bravo navio.

O Comandante Maus escancarou um largo sorriso e, enquanto se afasta-

va do local, mandou distribuir dose dupla de rum aos seus subordinados. No entanto, se ele soubesse o que tinha ocorrido no dia anterior e nesse próprio dia 31, não demonstraria tanto regozijo e apagaria o sorriso que iluminava o seu rosto.

É que, no dia 30 de julho, um avião Ventura do Esquadrão *VP-129*, patrulhando ao largo de Maceió (AL), atacou o submarino *U-604* com tanta tenacidade e persistência que, além de causar mortes e ferimentos graves entre os tripulantes, infligiu ao barco danos irreparáveis que o levaram ao fundo poucos dias depois. Nesse mesmo dia 30, um outro avião Ventura, desta feita do Esquadrão *VP-127*, atacou e afundou diante de Recife (PE) o submarino *U-591*, comandado pelo Capitão-Tenente Ziesmer. Para acabar de vez com o humor de Maus, aconteceu no próprio dia 31 de julho, diante do Rio de Janeiro, o afundamento do submarino *U-199*, do Capitão-Tenente Kraus. Este combate teve a mais significativa participação da FAB, pois, dos três aviões atacantes, dois eram nossos: o *Hudson* do Schnoor e o *Catalina* do Torres. A aviação de patrulha brasileira já era uma realidade.



## Notas

1. Os artigos da série SUBMARINOS E MAÇÃÇÃO estão fundamentados na bibliografia listada às páginas 217 e 218 do livro *A Última Guerra Romântica*.

2. Duas novas obras estão sendo pesquisadas para a feitura destes artigos: *ROHWER, Jiirgen. Axis/Submarine/Successes. Versão inglesa editada pelo United States Naval Institute. Copyright, 1983.*

*WILSON, Richard A. Patronal Squadron 83 e Patrol Bombing Squadron 107: A chronology and narrative of the personnel and their flight operations. Editado por Richard A. Wilson - Box 123, Youngsville, PA 16371. Copyright, 1994.*

3. Todos os artigos desta série têm sido gentilmente revistos pelo notável pesquisador e competente perito naval Comandante Carlos Eugênio Dufriiche.

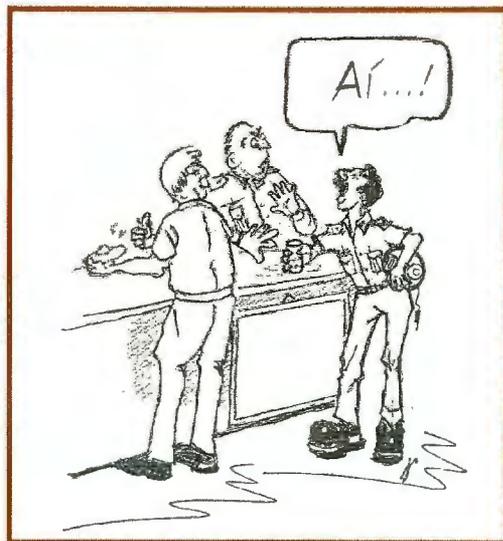
\*O Autor é Brig.-do-Ar Ref.

# O BRASIL E A NOVA ORDEM MUNDIAL



## Falha Nossa

Lamentamos profundamente o ocorrido na última edição da *Revista Aeronáutica* nº 208, que publicou o magnífico artigo "*O Brasil e a Nova Ordem Mundial*", de autoria do Cel.-Av. R/R *Ivan de Carvalho*, de maneira apócrifa. Nesta oportunidade, após as providências cabíveis, desculpamo-nos publicamente perante o Cel. Ivan e lembramos Monteiro Lobato quando dizia: ... "*o erro gráfico é como um saci, está sempre nos pregando peças e é difícil de ser pego*".



bate  
papo



## Nova Fase

Por diversos motivos, que seria deselegante comentar no momento, fomos obrigados a cancelar o contrato com a empresa que editava a nossa *Revista Aeronáutica*. Felizmente, já firmamos contrato com uma nova Editora e esperamos, sem solução de continuidade em nossas publicações, um gradual aumento na nossa qualidade e regularidade.

Contamos com a compreensão e a conhecida boa vontade dos nossos leitores.

Estamos trabalhando ...

## Apelo aos Nossos Leitores

Grande tem sido a nossa tarefa na busca de anunciantes que são, na realidade, o suporte financeiro para as nossas publicações. Dentre as inúmeras alegações dos anunciantes potenciais, a mais freqüente é o pouco retorno do investimento feito no anúncio. Vamos tentar reverter este quadro?

Sabemos que as empresas que anunciam em nossos periódicos têm, além do interesse comercial, um vínculo amistoso com o Clube de Aeronáutica e querem nos ajudar. Apela-mos aos nossos leitores e amigos do Clube para que se lembrem dos seus nomes e dos serviços oferecidos por eles em suas pesquisas de mercado.





# A MAÇÃ DO AMOR QUE PODE MATAR

A PRÓSTATA PODE CAUSAR SÉRIOS PROBLEMAS

Todo homem precisa conhecer. Toda mulher pode ajudar.

## Pouco se fala sobre a próstata.

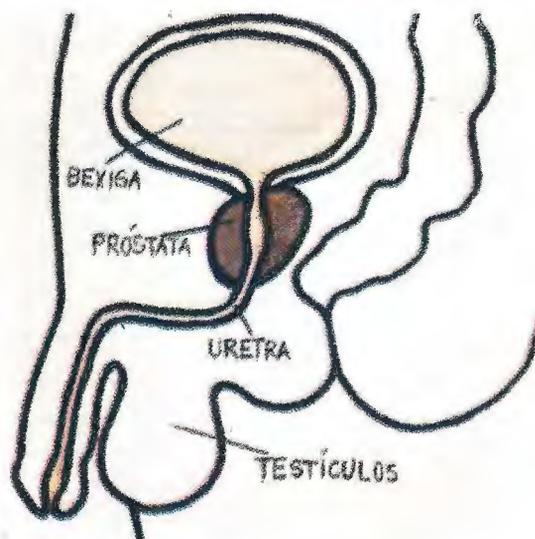
Mas, pelos problemas que a próstata pode causar, todo homem com mais de 45 anos de idade deve saber mais sobre o assunto. E as mulheres, que geralmente encaram os problemas de saúde de forma preventiva, podem ajudar alertando seus maridos, pais, outros familiares e amigos.

## O que é a próstata ?

A próstata é um órgão interno que só o homem possui; tem a forma de uma maçã muito pequena e fica logo abaixo da bexiga. Veja o desenho para entender. A bexiga é o órgão que armazena a urina, e a uretra é o canal por onde a urina é eliminada. A próstata envolve a parte inicial da uretra.

## Qual é a função da próstata ?

A função da próstata é produzir um líquido que é eliminado durante o ato sexual juntamente com os espermatozoides, os quais têm origem nos testículos. Este líquido produzido pela próstata é muito importante para a vitalidade dos espermatozoides na fecundação.



## Quais os principais problemas da próstata?

### AUMENTO DA PRÓSTATA

A próstata começa a aumentar de tamanho na maioria dos homens com mais de 45 anos. Este aumento não é câncer, mas geralmente estreita a uretra, e pode causar sintomas de obstrução ao fluxo da urina. Estes são os principais sintomas do aumento da próstata:

- Sensação de não esvaziar completamente a bexiga após terminar de urinar;
- Necessidade freqüente de urinar novamente menos de 2 horas após ter urinado;
- Dificuldade para conter a urina;
- Jato urinário fraco;
- Jato urinário que pára e recomeça;
- Necessidade de fazer força para começar a urinar;
- Necessidade de levantar-se à noite para urinar.

As principais conseqüências do aumento da próstata são o comprometimento da qualidade de vida e, em alguns casos, complicações como infecções e danos ao rim.

Se você apresenta um ou mais dos sintomas descritos, consulte um médico. Existem hoje várias alternativas de tratamento. Converse com seu médico a respeito do tratamento mais adequado para o seu caso.

### PROSTATITE

É uma inflamação provocada por germes e pode ocorrer em qualquer idade. Apesar de ser uma forma de infecção, a prostatite não é contagiosa. Os sintomas mais freqüentes são:

- Febre;
- Dor, ardência e dificuldade para urinar;
- Pus na uretra.

Consulte um médico assim que os sintomas aparecerem, para evitar complicações.

### CÂNCER DA PRÓSTATA

O câncer da próstata é um problema muito sério. Trata-se de um aumento maligno da próstata que pode pôr em risco a vida. É o câncer mais freqüente no homem e a segunda causa de morte, por câncer, no sexo masculino.

O câncer da próstata é mais comum em homens com mais de 50 anos e, geralmente, não causa sintomas nas fases iniciais.

Em fases mais avançadas, os sintomas podem ser os seguintes:

- Sintomas de obstrução ao fluxo da urina, parecidos com os do aumento da próstata;
- Sangue na urina;
- Dores nos ossos.



Se você tem mais de 45 anos, consulte um médico para fazer exames preventivos pelo menos uma vez ao ano.

### Resumindo, o que é necessário fazer ?

Lembre-se: se você apresenta alguns dos sintomas aqui mencionados, deve procurar atendimento médico.

Somente o médico pode fazer o correto diagnóstico do seu problema e orientar o tratamento.

O diagnóstico é realizado por meio de exames simples, e existem hoje várias alternativas eficazes e seguras de tratamento.

Se você tem mais de 45 anos de idade e não sente nada, também deve procurar um médico para fazer exames preventivos, porque o câncer da próstata nas fases iniciais aumenta muito as chances de cura. Não deixe de fazer exames preventivos pelo menos uma vez ao ano. É isso que as mulheres têm feito para prevenir o câncer da mama e do útero. O urologista é o médico especialista mais preparado para tratar dos problemas da próstata.

### Campanha Nacional

CONSELHO BRASILEIRO  
DE SAÚDE PROSTÁTICA



# DA PROVA FONOGRAFADA

Com o progresso do mundo contemporâneo, em que verificamos, a cada dia, a evolução dos sistemas de informática, telefonia, transmissões de sons e imagens por satélites a longa distância – enfim, essa parafernália de instrumentos de comunicação – provavelmente não estará longe o momento em que nossos telefones possuirão visores, e nossa imagem e a de nosso comunicador aparecerão, surgindo como nos filmes das famosas *Odisséias* espaciais, no instante em que se completar a ligação.

Enquanto esse admirável mundo novo caminha para o progresso, numa velocidade assustadora, o homem perde, cada vez mais, sua individualidade. E o homem, perdido no universo da tecnologia, considerado isoladamente, pouco ou quase nada representa face à sociedade em que vive.

É notório que a Doutrina do Direito Civil tem evoluído no sentido de proteger o homem contra os atentados e desrespeitos aos direitos de sua personalidade – os chamados direitos absolutos – realmente distintos em cada um de nós. Embora entendam alguns juristas que não existem direitos absolutos, que nem mesmo a própria vida é um direito absoluto, pois a qualquer momento poderá ser requerida pelo Estado em caso de guerra, sabemos que *cada pessoa é portadora de um grande mistério, que é a personalidade.*

Por isso Jacques Maritain, filósofo francês (cristão), em sua obra *Os Direitos do Homem*, afirma: "Na noção de personalidade está encerrada assim a totalidade de inde-

## E SUA UTILIZAÇÃO EM PROCESSO JUDICIAL

Socorro Costa Ribeiro Franco \*

**Temos assistido na mídia, com muita frequência, a episódios com acusações, escândalos, crises políticas e inúmeras outras manifestações populares de agressão, onde estão presentes peças acusatórias baseadas em trechos fonografados e videogravados. No terreno prático, vimos a queda de assessores do primeiro nível de Governo, afastamento de ministros, abalo na estrutura de instituições religiosas(?), mas, para a Justiça, qual o real valor dessas peças advindas do desenvolvimento e da moderna tecnologia?**

pendência: por mais indigente e esmagada que seja, uma pessoa é como tal um todo, e como pessoa ela subsiste de maneira independente. É esse mérito da nossa natureza que o pensamento religioso designa afirmando que a pessoa humana é a imagem de Deus.

O valor da pessoa, sua liberdade, seus direitos, pertencem à ordem das coisas naturalmente sagradas, marcadas pelo sinete do Pai dos Seres, e que têm Nele o tempo de seu movimento. A pessoa tem uma dignidade absoluta, porquanto está numa relação direta com o Absoluto, no qual somente ela pode encontrar sua plena realização; sua pátria espiritual é todo o universo dos bens que têm um valor absoluto, que refletem de algum modo um Absoluto superior ao mundo e que são atraídos por Ele."

Desse elenco de bens extraídos da "pátria espiritual" a que se refere Maritain, encontramos aqueles mais valiosos: *Vida, Honra, Liberdade.*

Em se tratando de liberdade de manifestação do pensamento, do direito à imagem e à privacidade, parece-nos que o progresso nos faz pensar numa falsa filosofia de vida que pudesse transformar o sentido de liberdade humana em regra soberana, superior a toda ordem moral e social. Daí a lei não permitir o sacrifício dos chamados direitos individuais, a não ser, dizem alguns, "em prol da coletividade" ou quando em "busca da verdade real".

Vejamos, por exemplo, a questão da *prova*, que se reveste de um conteúdo marcante finalístico, qual seja, direcionada ao livre convencimento do Magistrado, sistema



(O Globo, 14 de janeiro de 1996)

**S**erra teve o seu nome citado numa conversa do ex-chefe do Cerimonial do Palácio do Planalto sobre a concorrência para a instalação do SIVAM e na lista de contribuições de banqueiros para a campanha de candidatos às eleições presidenciais em 1990.

este adotado entre nós, na forma do art. 131 do CPC. Se a prova é a alma do processo, "aquilo que me aquieta a consciência", segundo *Carnelutti*, é imperioso que seja suficientemente plena; seja clara e não incerta, obscura ou duvidosa; concludente e não impertinente ou irreverente; e oportuna, ou seja, produzida no momento processual adequado, conforme assinala Roberto Barcellos Magalhães.

As provas ilegítimas não são, apenas, aquelas que afrontam a decência, os bons costumes, os direitos individuais; são também, as obtidas por meios ilícitos, agredindo a privacidade de alguém, a exemplo das gravações de conversa ao telefone (grampos) feitas clandestinamente por terceiros, ao arrepio da lei.

O professor italiano *Nuvolone* classificou as provas proibidas em:

- **Prova Ilegítima** – obtida com violação de um preceito de Direito Processual.

- **Prova Ilícita** – produzida com violação de norma de Direito Material.

Em respeito aos direitos da personalidade, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, inciso LVI, veda a utilização da prova ilícita, ao estabelecer: "São inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos."

O Código de Processo Penal, em seu art. 233, determina que "As cartas particulares, interceptadas ou obtidas por meios criminosos, não serão admitidas em juízo." Ressalte-se que a CF/88, no mesmo artigo 5º, inciso XII, faz observação à citada orientação do CPP, dispondo: "É inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer, para fins de investigação criminal ou instrução processual penal."

A *Jurisprudência* entende que a gravação magnética de ligações telefônicas, feita clandestinamente, não é o meio legal nem moralmente legítimo (RTJ 84/609, 110/798 e RT 603/178), embora alguns julgados admitam a interceptação em caso de separação litigiosa (RF 289/270 e RBDP 43/137).

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, à frente de outros Tribunais, vem admitindo, embora com toda cautela, no âmbito do Processo Civil, a prova fonográfica, conforme indica sua Divisão de Jurisprudência:

"Prova da existência de contrato consensual e de sua execução, a ser realizada por meio de gravação. Em tese, colhida sem o assentimento ou ciência do contratante." *Unânime*. 4ª Câmara Cível, Desembargador *Helvio Perorazio*, Relator.

"Prova Fonográfica (gravação de conversa telefônica). Valor relativo. Somente em casos graves pode

ser admitida, porque pressupõe violação da privacidade." *Unânime*. 8ª Câmara Cível, Desembargador *Sérgio Mariano*, Relator. Na investigação policial e na instrução processual, a prova por meio de escuta telefônica tem sido bastante utilizada, a partir dos indícios, não se admitindo, evidentemente, que o fato indiciário tenha sido obtido por meio de prova ilícita.

O Juiz não pode reconhecer valor algum à prova obtida ilicitamente, para proferir um decreto condenatório. Contudo, tratando-se de prova de inocência, mesmo a prova obtida ilicitamente não poderá ser ignorada pelo Magistrado.

Fato é que os americanos desenvolveram a *Teoria da Razoabilidade*. Segundo esta tese, deve-se tolerar a utilização da prova obtida por meios ilícitos quando essa prova servir para provar a inocência de alguém, se de outro modo não for possível.

Na Alemanha, desenvolve-se a *Teoria da Proporcionalidade*, que representa um equilíbrio ou balanceamento entre a admissão da prova ilícita e os Direitos Fundamentais, igualmente para proteger o indivíduo de uma condenação injusta. O Estado tolera conviver com um infrator em liberdade, mas não suporta o mal de um inocente encarcerado.

Provas ilícitas como grampos, feitas clandestinamente ao arrepio da lei, agredem a privacidade das pessoas.

No Brasil, o Supremo Tribunal Federal ainda não tem uma decisão enfática sobre a prova fonográfica. Há uma corrente que a admite, desde que a prova tenha sido colhida ou obtida com ordem judicial e atendido aos requisitos do Código de Telecomunicações (Lei 4.117/62). Outra corrente,

entretanto, entende que não há lei ordinária regulando o assunto.

Em razão disso, vêm alguns doutrinadores supondo que o artigo 383 do Código de Processo Civil autoriza, ilimitadamente, a reprodução sub-reptícia de diálogos através de gravadores, como se os fins justificassem os meios. A origem do equívoco está na redação do artigo 383 do citado Diploma Legal, de longo alcance em sua interpretação. Mas o artigo 383 do CPC encontra limites no artigo 332, do mesmo Código, assim expresso: "Art. 332. Todos os meios legais, bem como os moralmente legítimos, ainda que não especificados neste Código, são hábeis para provar a verdade dos fatos, em que se funda a ação ou a defesa."

Repita-se: todos os meios legais, bem como os moralmente legítimos. Portanto, há limites legais na aceitação dos meios de provas – a legalidade em sua formação, em conjunto com sua legitimidade moral.

**O** grampo no telefone do embaixador Júlio César Gomes dos Santos detona o episódio que atinge o projeto de implantação do Sivam.

(IstoÉ, 27 de dezembro de 1995)



Finalmente, seria ideal que houvesse uma norma legal disciplinando a prova fonográfica em todos os seus aspectos.

Temos notícia de que o anteprojeto do Novo Código de Processo Penal, já no Congresso para ser aprovado, determina, em seu art. 145, que serão desentranhadas dos autos as provas colhidas infringindo normas e princípios colocados na Constituição Federal, e que a Exposição de Motivos do mesmo Código conceitua as provas ilícitas como sendo aquelas obtidas com violação do domicílio, das comunicações, tortura e maus tratos, e as colhidas com infringência à intimidade dos cidadãos.

Entendemos que a Constituição Federal, ao proteger as comunicações telefônicas, o faz no sentido de que o sigilo não é um simples segredo: é o segredo, no tocante ao conteúdo, mais a reserva, que diz respeito à personalidade do indivíduo, à sua privacidade.

Nós, componentes da comunidade jurídica, não devemos abrir mão dos direitos da personalidade, consubstanciados na integri-

dade física e moral, na vida, no próprio corpo e no do parente mais próximo falecido, na liberdade, na honra, no nome, na imagem e na intimidade, ou recato, ou privacidade, individualmente impostos à sociedade e ao próximo.

**O Estado (alemão) tolera conviver com um infrator em liberdade, mas não suporta o mal de um inocente encarcerado.**

O Estado exige dos seus cidadãos o cumprimento dos princípios éticos. Nós, cidadãos, devemos igualmente cobrar do Estado o cumprimento desses princípios, pois acreditamos que o respeito à individualidade dos cidadãos só deve ceder diante do *Princípio de Justiça*. Não cremos em qualquer situação em contrário, nem a toleramos, evidentemente.

A Autora é Mestre em Direito Processual Civil e Penal.



## Demonstrações com o A-340

O A-340 da Airbus Industries testou com sucesso vários sistemas de aproximação e pouso automático, em Mauritius e Mmbatho, na África do Sul.

Este foi o primeiro teste realizado no Hemisfério Sul, para demonstrar as vantagens da navegação por satélite, disponíveis hoje ao longo do mundo e mais precisa do que qualquer outro meio de navegação até então utilizado (erros menores do que 100m nas navegações em rota e 2m nas aproximações e pousos automáticos).

Estes sistemas são operacionais no A-340 desde o início de 1994, porém vêm sendo utilizados como auxílio suplementar na navegação aérea.

A Airbus está atualmente trabalhando a fim de obter o certificado para utilização como primário nas aproximações de não precisão até a altitude de 100m. Este sistema, praticamente independente, permitirá, utilizando receptores de bordo, as aproximações em aeroportos com muito pouco ou nenhum recurso de solo.



## Eurocopter Inova

A Eurocopter está avaliando um novo radar montado sobre o rotor de um *BK-117*. Este radar consiste de quatro antenas colocadas na extremidade do eixo de fixação das pás do rotor principal, cobrindo cada uma 90° e sintetizados para uma cobertura de 360°. As antenas estão conectadas a um conjunto eletrônico transmissor/receptor.

Como os instalados nos radomes dos quadrimotores *Boeing AWACS* e *Grumman Hawkeye*, este radar possui excepcional precisão, proporcionando imagens através de nevoeiros e nuvens. O objetivo desta instalação em helicópteros é transformá-los em aeronaves *All Weather*, com capacidade para receber uma visão artificial do solo, sob a forma de imagem de TV. Os clientes potenciais mais fortes são os operadores dos servi-

ços aéreos especiais e, em particular, as evacuações casuais (*casevac*), que operam em quaisquer condições de tempo. Na área militar tem sido verificada uma notável melhoria na *performance* dos vôos em missões táticas.



## Atração Constante

O **V22 OSPREY** é um convertiplano da **Bell Boeing**, equipado com dois motores basculantes **T-406** com **6.000lb shp** fruto de um programa de **US\$ 2 bilhões**, lançado em 1985. Tem sido uma atração constante em todos os salões aeroespaciais ao longo do mundo e, apesar de já haver ultrapassado a fase de teste, deverá equipar a Marinha americana somente a partir de 1999.

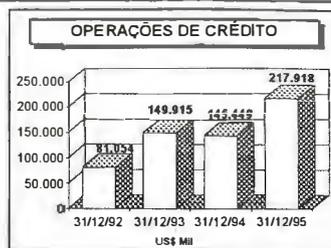
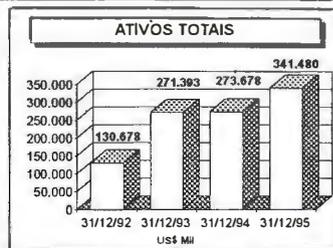
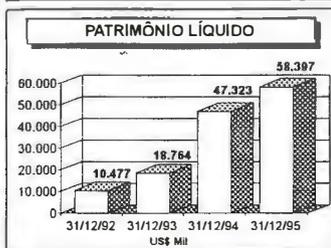


## Recorde Mundial de Altura

O **Grob Strato 2C**, aeronave de investigação a grandes altitudes, acaba de bater o recorde mundial de altura para aviões com motores a pistão, voando a **18.552m**.

A marca anterior, registrada em 1938 por um **Caproni 161**, era de **17.083m**. O **Strato 2C** está equipado com dois motores **Pratt and Whitney Teledyne TSIOL 550 Voyager** de **400 hp** cada um, com seis cilindros refrigerados a água, que movimentam duas hélices de **5 pás** e **6m de diâmetro**. Foi construído integralmente com materiais compostos: a asa, em uma só peça, mede **56,5m** de envergadura e a fuselagem conta com um compartimento de **5,5m** de comprimento, onde viajam os cientistas para a realização de medições atmosféricas.





**BALANÇO PATRIMONIAL SINTÉTICO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1995**  
(Em moeda constante)

| ATIVO                                     | R\$ MIL        | PASSIVO                                   | R\$ MIL        |
|---|----------------|---|----------------|
| <b>CIRCULANTE E REALIZ. A LONGO PRAZO</b> | <b>302.854</b> | <b>CIRCULANTE E EXIG. A LONGO PRAZO</b>   | <b>275.298</b> |
| Disponibilidades                          | 7.999          | Depósitos                                 | 192.304        |
| Aplicações Interfinanceiras de Liquidez   | 531            | Captações no Mercado Aberto               | 7.435          |
| Títulos e Valores Mobiliários             | 32.565         | Relações Interfinanc. e Interdependências | 472            |
| Relações Interfinanceiras                 | 11.941         | Obrigações por Empréstimos e Repasses     | 55.892         |
| Operações de Crédito                      | 211.925        | Outras Obrigações                         | 19.195         |
| Outros Créditos                           | 31.364         |   |                |
| Outros Valores e Bens                     | 6.529          | <b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>                 | <b>56.791</b>  |
|   |                | Capital Social                            | 29.902         |
| <b>PERMANENTE</b>                         | <b>29.235</b>  | Reservas de Capital                       | 1.705          |
| Investimentos                             | 13.613         | Reservas de Reavaliação                   | 10.840         |
| Imobilizado de Uso                        | 12.694         | Reservas de Lucros                        | 1.577          |
| Diferido                                  | 2.928          | Lucros Acumulados                         | 12.767         |
| <b>TOTAL DO ATIVO</b>                     | <b>332.089</b> | <b>TOTAL DO PASSIVO</b>                   | <b>332.089</b> |

**DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO**  
(Em moeda constante)

|   | R\$ MIL       |
|---|---------------|
| RECEITAS DA INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA           | 131.493       |
| DESPESAS DA INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA           | (67.037)      |
| <b>RESULTADO BRUTO DA INTERM. FINANCEIRA</b>  | <b>64.456</b> |
| OUTRAS RECEITAS/DESPESAS OPERACIONAIS         | (48.975)      |
| <b>RESULTADO OPERACIONAL</b>                  | <b>15.481</b> |
| <b>RESULTADO NÃO OPERACIONAL</b>              | <b>(586)</b>  |
| <b>RESULTADO ANTES DA TRIBUTAÇÃO S/ LUCRO</b> | <b>14.895</b> |
| IMPOSTO DE RENDA/CONTRIBUIÇÃO SOCIAL          | (6.341)       |
| PARTICIPAÇÕES ESTATUTÁRIAS NO LUCRO           | (2.119)       |
| <b>LUCRO LÍQUIDO</b>                          | <b>6.435</b>  |

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

José Afonso Sancho (Presidente), Maria Tânia Sancho do Nascimento (Vice-Presidente), Elen Braga Sancho, João Raimundo Sancho, Moisés Rodrigues Sancho, José Tamer Braga Sancho (Conselheiros).

**DIRETORIA**

José Afonso Sancho (Presidente), Maria Tânia Sancho do Nascimento (Vice-Presidente), Élio de Abreu Braga, Francisco Gomes Coelho, Inimá Braga Sancho, José Afonso Sancho Júnior, José Ribamar Fernandes Brandão, Vicente Aldemundo Pereira (Diretores)

**CONTADOR**

André Rumi - CRC/SP 90298

A íntegra das demonstrações financeiras está publicada na Folha de S. Paulo, edição de 09.03.96

**DROGARIA** Tels.: 201-3607  
**24 HORAS** 581-6175  
**ABERTO DIA E NOITE**

FAZEMOS CONVÊNIOS COM  
 EMPRESAS E INSTITUIÇÕES

*ACEITAMOS TODOS  
 OS CARTÕES DE CRÉDITO*

O MELHOR PREÇO DO BAIRRO

*Agradecemos a Preferência*

AV. SUBURBANA, 4.370 LOJAS A/B - DEL CASTILHO



# TAM. Eleita a melhor do mundo.

“Esta companhia aérea é um modelo de empresa regional em qualquer lugar e uma fonte de orgulho para os brasileiros. Portanto, o reconhecimento da TAM como a primeira empresa fora do eixo Estados Unidos e Europa a receber o título de Empresa Regional do Ano pela ATW é mais que merecido”.

*Air Transport World*

