

Revista
aeronáutica

Março/Abril 1996

Número 209

Reflexões

Para quê?...
Que tipo desejamos?...
Qual o papel a desempenhar?...

ARAGUAÍNA
ARAXÁ
BARREIRAS
BELO HORIZONTE
BLUMENAU
BOM JESUS DA LAPA
BRASÍLIA
CAMPINA GRANDE
CAMPINAS
CAMPOS
CASCAVEL
CAXIAS DO SUL
CHAPECÓ
CRICIÚMA
CURITIBA
DIVINÓPOLIS
FERNANDO DE NORONHA
FLORIANÓPOLIS
FORTALEZA
FOZ DO IGUAÇU
GOVERNADOR VALADARES
GUANAMBI
ILHÉUS
IMPERATRIZ
IPATINGA
ITABUNA
JOINVILLE
JUAZEIRO DO NORTE
JUIZ DE FORA
LAGES
LONDRINA
MARINGÁ

MONTES CLAROS
NATAL
NAVEGANTES
PARNAÍBA
PASSO FUNDO
PAULO AFONSO
PELOTAS
PETROLINA
PONTA GROSSA
PORTO ALEGRE
PORTO SEGURO
POUSO ALEGRE
RECIFE
RIBEIRÃO PRETO
RIO DE JANEIRO
RIO GRANDE
SALVADOR
SANTA MARIA
SANTANA DO LIVRAMENTO
SANTO ÂNGELO
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
SÃO LUÍS
SÃO PAULO
TEIXEIRA DE FREITAS
TOLEDO
UBERABA
UBERLÂNDIA
URUGUAIANA
VITÓRIA
VITÓRIA DA CONQUISTA

*A Rio-Sul e a Nordeste têm mais de 60 destinos à sua escolha.
Melhor que isso, só sentar na janelinha.*



CLUBE DE AERONÁUTICA



ENTÃO INFELIZ

Vivendo no Brasil atual, os homens sérios, corretos e intelectualmente preparados, sentem-se cada dia mais coagidos e, a cada minuto, vêem o seu entusiasmo esmorecer, fruto da obrigação de ter de conviver, diuturnamente, com o "modus vivendi" do nosso País.

Sentem que o poder das forças dominantes reside nos "proprietários dos morros", nos donos dos jogos contravenientes, nos grupos de seqüestros, nos alienígenas que operam na área desprotegida da Amazônia, nos senhores do tráfico e, principalmente, na mídia tendenciosa, traiçoeira e despreparada.

As notícias, irresponsavelmente veiculadas pela mídia, atingem uma massa populacional tão ingênua que o seu comportamento e a sua reação podem ser previstos antecipadamente sem a menor margem de erro. É só planejar a informação, manipulá-la, montar a notícia, efetivar a divulgação, "partindo para o abraço" e para receber as propinas oferecidas pelos grupos interessados, pois o resultado a ser atingido certamente ocorrerá. Foi assim com a compra do Hospital Central da Aeronáutica; com o SIVAM; com o Brigadeiro Caldas; com o Cel. Avólio e centenas de outros episódios revoltantes.

A nossa sociedade está tão assombrosamente alienada, que atribui à "queda da censura" e à "liberdade de imprensa", florões de vitórias democráticas.

Quanta ingenuidade...

Não se aperceberam os nossos intelectuais - notadamente os da esquerda retrógrada - de que tais instrumentos, em outros tempos, eram as armas do Estado com as quais a sociedade podia buscar a manutenção de uma nação moralmente sadia, onde a célula mais forte seria a unidade familiar, a prática dos bons usos e costumes, a ética e a segurança. É claro que terríveis distorções eram verificadas no mau uso deste instrumento, porém, estas é que deveriam ser combatidas e, nunca partir para a radical castração da censura.

Qualquer pessoa de inteligência mediana seria capaz de entender que a censura-bom seria mudar este nome pois, hoje, é usado pejorativamente - não deve constituir-se em um instrumento repressor, nem mesmo num limitador das expressões populares, mas, sim, num instrumento protetor da maioria da sociedade que não deseja palavrões no linguajar familiar, nem,

tampouco, sexo explícito na televisão às quatro horas da tarde. Além disso, o seu papel deve ser muito abrangente, visando a uma profunda análise das conseqüências que poderão advir das notícias e informações veiculadas pela mídia.

Hoje, a atividade censora tornou-se uma excepcional fonte de renda para a mídia brasileira. É ela quem julga o que deve ser ou não publicado e a que preço, defendendo os interesses dos seus grupos dominantes na busca de vantagens financeiras, política e das benesses recebidas ou a receber.

Com desamor à Pátria e com interesses subterrâneos sobrepujando os anseios da sociedade, a nossa mídia adota uma posição profundamente danosa e perigosa para a sobrevivência desta sociedade como um todo: age em todas as áreas, generalizando radicais: se a polícia possui 50% de corruptos, porém, os outros 50% trabalham com honestidade em benefício dos cidadãos, ele ataca indiscriminadamente toda a Instituição, instigando o descrédito e a desconfiança nas Corporações Policiais e seus componentes, trazendo como resultado o caos que se instalou no setor de Segurança Pública.

Os representantes da população, eleitos pelo povo, devido as suas baixas qualificações morais, ética e aos interesses político-carreirista, jamais abraçarão esta bandeira. Em suas consciências existe a certeza de que, mesmo concordando com a existência de um organismo controlador, qualquer movimento neste sentido significaria um "bater-de-frente" com a mídia atuante e isto colocaria em perigo o seu "emprego", as suas benesses e os seus espúrios interesses políticos. Com isto, estamos dia a dia mostrando ao mundo um comportamento que não representa a nossa sociedade; uma música que não se fundamenta em nossas raízes; e um caráter que não nos faz justiça.

Finalmente, é bom deixar claro que, até estarmos preparados para entender que as liberdades individuais e coletivas devem limitar-se pôr tangência e nunca pôr superposição, não teremos uma imagem válida e fiel da nossa cultura, educação e do nosso caráter nacional.

Este é o preço da liberdade e da democracia mal interpretadas





NOSSA C A P A:

**O Brasil merece
Forças Armadas fortes e
respeitadas a altura de suas
tradições militares.**

5

Repensar

A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO III

9

Prevenção de Acidentes

"COLISÃO COM PÁSSAROS"

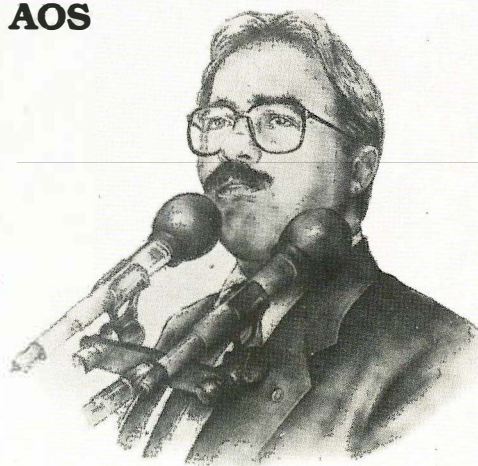


12

"IMPRESSÕES E INSTRUÇÕES AOS USUÁRIOS DO NOVO BONDE"

14

REFLEXÕES SOBRE AS FORÇAS ARMADAS



19

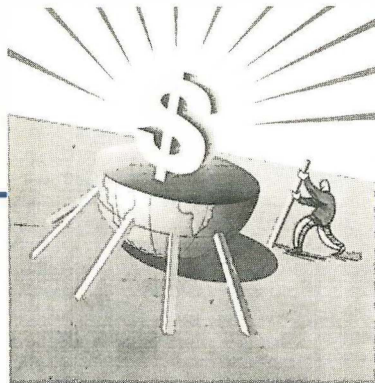
NASCE O PÁRA-QUEDAS





**ILS/MLS/DGPS/
GLONASS?**

22



Política

**A NOVA DESORDEM
INTERNACIONAL**

24

Aventura

**A CAÇADA
IMPLACÁVEL**

28



História

O GENERAL E... EU

36

DEMOCRACIA

39

HÁ CINQUENTA ANOS

44

Seções

1

Página Um

ENGANO INFELIZ

AVIAÇÃO

47

45

FATOS & GENTE

BATE PAPO

48



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 Júlio Moreira Lima
Everaldo Breves
Newton G. Orsino de Castro
P. Mendonça
Billy Kipp
Januário Sawczuk
Jore Longuinho
Aloísio Quadros
Araguayno Cabreiro dos Reis
Antonio Pinto

Revisão:

Dirce Silva Brizida

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 Lanteuil

Assessoria Jurídica

Cel.-Int. R/R Wanderley Alves Santos

Assessoria de Relações Públicas

Cel.-Av. R/R Nylson de Queiroz Garde!

Superintendente da Sede Campestre

Brig.-Engº R/R Edison Martins

Superintendente da Sede Social

Ten.-Cel.-Int. R/R Caio Phidias 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

Edição e Publicidade:

ENREVISTAS Prod. Gráf. e Publ. Ltda.
Rua Cachambi, 467 / Conj. 08 - Cachambi
Tel.: (021) 201-9009 / 241-0088
Fax.: (021) 581-7869 / 581-6757
Cep 20771-630 - Rio de Janeiro - RJ

Publicidade: Jorge Leal Leite

Coordenação Gráfica: Carlos Braga

Editoração Eletrônica: Nadir Marchetti

A Visão do Presidente

A ATRATIVIDADE DA CARREIRA MILITAR



No bojo das discussões em torno das reformas constitucionais intentadas pelo Governo Federal, especialmente aquelas que envolvem interesses diretos das Forças Armadas, como as emendas relativas à Reforma Previdenciária e à Reforma Administrativa, veio à tona, mais uma vez, a questão da justificativa de um tratamento diferenciado para os militares, baseado nas características peculiares da profissão.

É de se notar que tais características extrapolam a simples ação de afetar o profissional militar individualmente. Na realidade, elas repercutem sobre as próprias Forças Armadas como instituição e a credibilidade operacional e moral que a nação delas espera.

O Estado-Maior das Forças Armadas divulgou recentemente um bem elaborado livreto ("A PROFISSÃO MILITAR"- EMFA, 1995) em que enumera e fundamenta uma grande variedade de aspectos da profissão militar que a tornam "sui-generis", tais como: o risco de vida, a que o militar está sujeito, tanto na guerra como na paz; a sujeição permanente a preceitos rígidos de disciplina e hierarquia; a dedicação exclusiva e a disponibilidade permanente, que o impedem de dispor de qualquer outra fonte de recursos para o seu sustento ou reivindicar remuneração por trabalhos extras; a permanente possibilidade de movimentações em qualquer época e para qualquer localidade, com reflexos negativos sobre a sua vida familiar, sobretudo para a educação dos filhos, além de ser um impedimento ao exercício de atividade remunerada pelo cônjuge; a exigência de um permanente vigor físico, dentro de rígidos critérios que, se não cumpridos, podem significar o fim da carreira, a qualquer tempo; a obrigatoriedade de uma formação específica, com dedicação total (diferente do jovem que frequenta uma escola civil) e de um aperfeiçoamento constante, através de vários cursos, os quais também podem inibir a continuidade da carreira, se não realizados com sucesso; a proibição de participar de atividades políticas, sindicalizar-se ou tomar parte em movimentos reivindicativos; as restrições a direitos sociais, como o limite de 8 horas de trabalho diário, obrigatoriedade do repouso semanal remunerado ou a compensação por trabalho noturno; e o vínculo profissional mesmo na inatividade.

Diante de tantas peculiaridades que oneram o militar, é do maior interesse da nação proporcionar-lhe algum tipo de compensação que mantenha a atratividade da carreira, sem o que fatalmente haverá, ao longo do tempo, a degradação do nível social e intelectual daqueles que a abraçam. As consequências disto serão as mais indesejáveis para o equilíbrio da vida social e política, bem como para a respeitabilidade do país nas relações internacionais.

Salários condignos, disponibilidades orçamentárias para se manter a operacionalidade de cada Força - principal fonte de motivação para o profissional militar - e uma inatividade que compense as restrições da ativa à formação de um patrimônio razoável ou o reinício da vida com outra fonte de renda, certamente são maneiras de manter o atrativo da profissão.

Não se deve esquecer que a decisão por uma carreira se dá na adolescência. No passado, o jovem, ao terminar o 1º ou 2º grau e ter de optar, se menos abonado, tinha poucas opções e a carreira militar o atraía pelas facilidades da formação além, é claro, do ideal. Se mais abonado e tivesse condições de prosseguir em um curso superior, eram poucas as opções além da engenharia, medicina, odontologia, advocacia e a carreira militar. Esta competia com as demais com uma série de vantagens: a formação sem ônus, o apelo vocacional, o idealismo, o prestígio social, etc. Com o tempo e a expansão dos órgãos de ensino técnico e superior, multiplicaram-se as alternativas em todos os níveis. O recrutamento para a carreira das armas passou a competir com um grande número de novas opções para profissões que, além da ampliação dos direitos sociais, têm outros tipos de apelo e facilidades para aqueles que as escolheram. Se as Forças Armadas não mantiverem as condições operacionais que respondem pelo apelo vocacional, se desaparecer o prestígio social e não houver uma compensação às inúmeras desvantagens para o profissional face a outras profissões, não haverá idealismo que resista e restará como apelo apenas.... a formação sem ônus. É fácil imaginar em que nível se fará o recrutamento nessas condições.

Não se trata aqui de ser elitista. Já pertence a um passado muito distante a fase em que os militares constituíam uma casta e a principal condição para ingresso nas Forças Armadas era possuir um título de nobreza. A própria evolução dos países de cultura mais avançada há muito eliminou esta prática. O princípio básico, universalmente aceito, hoje, é que as Forças Armadas, detentoras do Poder Militar, constituem a garantia do exercício soberano do Poder Político pelo Estado, que delas dispõe como um monopólio. E que a base do Estado, além do seu território, é a sociedade que o compõe. Ora, se o equilíbrio e a estabilidade social repousam na classe média, forçoso é reconhecer que ambos estarão apoiados em bases muito frágeis se os integrantes do componente militar não tiverem uma composição predominante da classe média, não obtida pela discriminação a qualquer outro segmento social, mas oferecendo-se atrativos de carreira que, de modo natural, atraia uma massa crítica originária daquele meio.

Em palestra proferida no INCAER em 30 de agosto do ano passado, o eminente Professor HÉLIO JAGUARIBE ("A DEFESA NACIONAL BRASILEIRA NAS PRESENTES CONDIÇÕES DO BRASIL E DO MUNDO") ao expor o seu ponto de vista sobre a reformulação do Sistema Militar de Defesa Nacional, alinhou uma série de providências que deveriam ser tomadas nesse sentido, entre elas, o urgente aumento dos gastos militares brasileiros para um patamar muito acima do atual, e finalizando com essas duas recomendações:

"Deve-se dar prioridade à melhoria do soldo militar e facilidades de moradia e abastecimento, para atrair jovens de talento para as Forças Armadas; e

- Restauração na opinião pública, da consciência da necessidade da Defesa Nacional e da dignidade da Carreira Militar, melhorando-se os soldos e as facilidades de moradia e abastecimento dos militares".

Trata-se de uma dupla ênfase, como se vê, que traz a marca da insuspeição, por partir de um civil, e o peso da autoria de um dos mais lúdimos representantes da inteligência viva deste País.

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

Presidente do Clube de Aeronáutica



REPENSAR:

A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO III AS AÇÕES INDEPENDENTES

X

A AÇÃO AERONÁUTICA

* LAURO NEY MENEZES



- devem estar todos os meios aéreos sob um único comando, ou cada operador deve ter seus próprios meios?
- quais são as relações de comando, quando meios aéreos de uma força apóiam outra? Quem realmente comanda?
- pode o apoio aéreo aproximado ser melhor e eficientemente realizado por helicópteros de combate, ou são ainda necessários os aviões (especializados) da Força Aérea?
- ao empregar meios aéreos, as tarefas de cada Força podem ser precisamente definidas, ou é permitido (ou mesmo desejado) alguma superposição?

REPENSAR: A imposição do momento (III)

As ações independentes VERSUS a ação aerotática.

L.N. Menezes

O PASSADO PRÓXIMO

Tudo começou há alguns anos quando a Marinha e logo após o Exército adquiriram seus meios aéreos. A controvérsia, àquela época como hoje, tinha (e tem) como centro, um pequeno número de perguntas não respondidas e que, de uma certa forma, incomodam os pensadores de todas as fardas.

As perguntas, no texto de abertura desta matéria, têm sido feitas e repetidas durante cerca de meio século mas, raramente, as respostas foram satisfatórias para todos. Principalmente, porque esbarravam com problemas de ordem doutrinária (filosofia de emprego) e orçamentária (alocação de recursos financeiros).

No domínio filosófico, os ideólogos do Poder Aéreo admitem que as guerras podem ser decididas por meio da ação aeroestratégica (área do coração) e que as operações de superfície podem ter curso normal se lhes for assegurada a garantia de um espaço aéreo livre de incursões.

Em contrapartida, os advogados do Poder Terrestre e Marítimo, sem contestar a tese do pensamento do Poder Aéreo, crêem que as manobras de superfície exigirão sempre um grande (e indispensável) engajamento de meios aéreos dedicados a esse esforço. E que esses meios aéreos devem estar, compulsoriamente, sob o comando direto da autoridade responsável pela manobra de superfície (no mar ou em terra).

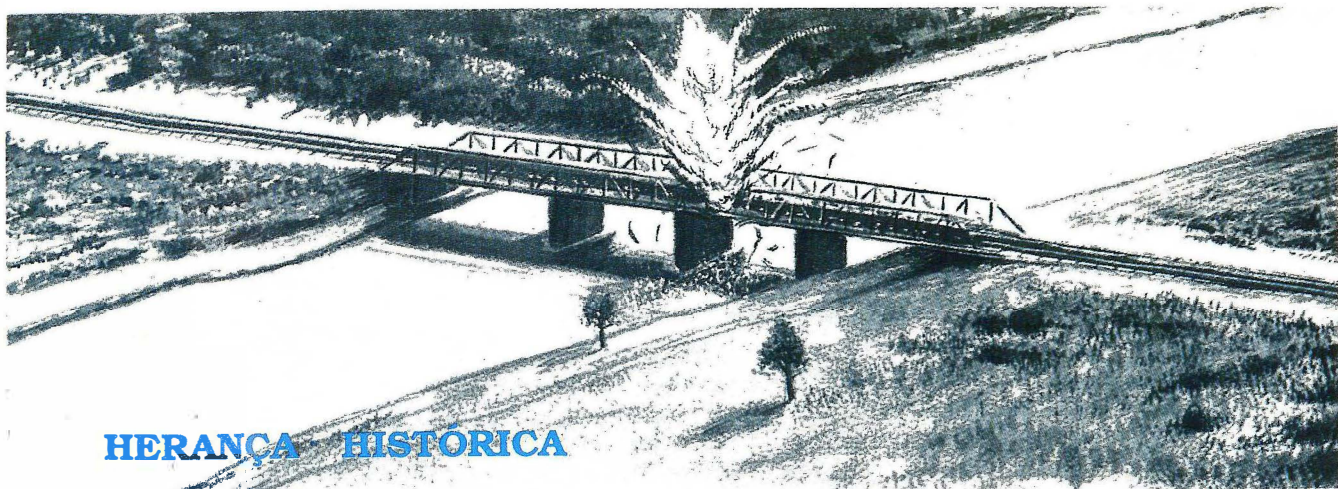
Até aqui, apenas o terreno das elucubrações filosóficas está em discussão. O verdadeiro problema (?) aparece na repartição do bolo orçamentário... quando os recursos não atendem a todos !

Na realidade, todo esse questionamento somente surgiu após a aquisição dos meios aéreos orgânicos navais e terrestres, pois até ali a parcela de esforço aéreo que a FAB atribuía a cada Força, satisfazia... Tudo isso apoiado, evidentemente, pelo surgimento de aeronaves de asas rotativas destinadas ao ataque ao solo e ao combate aéreo, e que passaram a fazer parte do elenco de meios aéreos orgânicos desejados pelo Exército e pela Marinha. Cada um com razões e justificativas próprias.

Adentrar à discussão doutrinária quanto ao emprego dos meios aéreos orgânicos pelo Exército e pela Marinha é, antes de mais nada (e face à situação inequívoca) absolutamente impertinente.

O que cabe - isso sim - é clarificar o campo de atuação do Poder Aéreo quanto ao cenário específico de participação que lhe cabe, quando da aplicação do Poder Nacional em um clima qualquer de conflito, sem que, para tanto, seja necessário trazer à baila (em questionando) as responsabilidades e compromissos dos elementos da equação do Poder Militar brasileiro: os Poderes Marítimo e Terrestre.





HERANÇA HISTÓRICA

A experiência de combate da Força Aérea Brasileira é toda vinculada às Operações de Teatro. Em nenhum momento da vida operacional de nossa Organização ela se defrontou com as dúvidas, imposições, doutrinas ou ações no campo aeroestratégico ou da defesa aérea (as ações independentes) até a criação do Sistema DACTA (e seus meios aéreos) e do Núcleo do Comando Aeroestratégico (NUCOMAE).

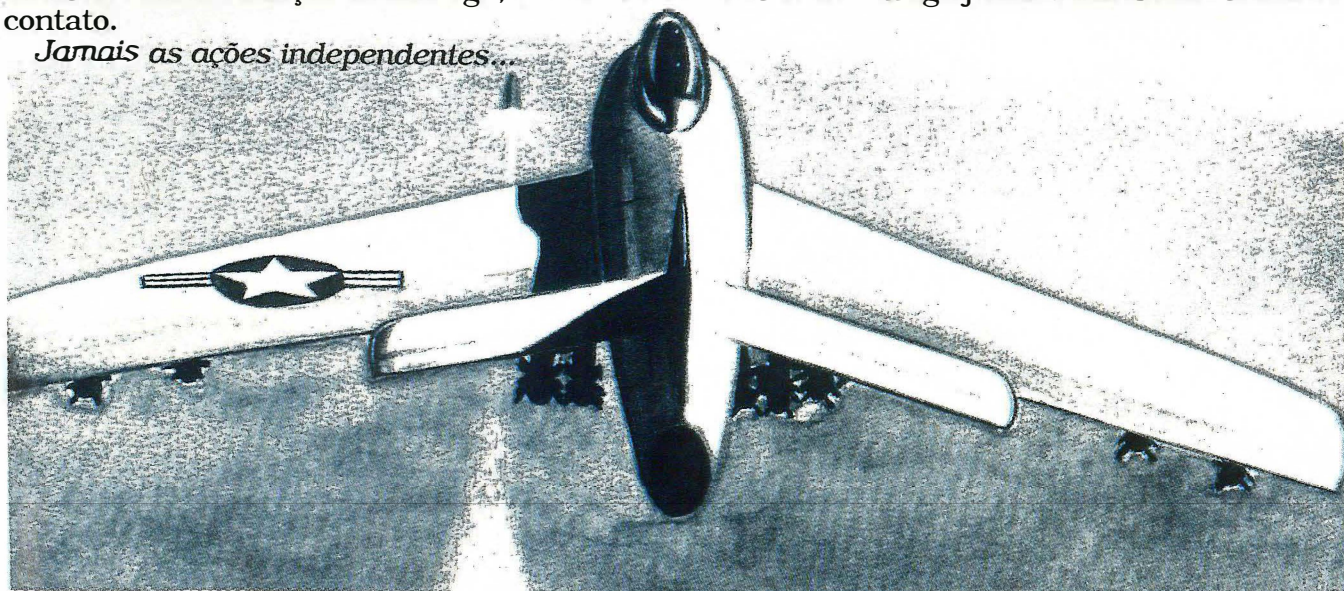
Assim, a compreensão da coisa-tática - como qualquer um de nós pode atestar através de uma simples auto-análise do próprio comportamento de combatente em potencial - está na massa do sangue do aviador militar brasileiro, compreensão essa, exacerbada pela experiência de combate do 1º Grupo de Caça na Itália. E, no panorama das ações no campo aerotático, a tarefa que mais serve para justificar (?) a presença do Poder Aéreo no espaço da batalha tática é a de **APOIO AÉREO APROXIMADO** e não a de interdição, conquista e manutenção da Superioridade Aérea no Teatro (a mais nobre, inadiável e sempre esquecida ou jamais lembrada) ! É esta postura que, subliminar e continuamente, devemos transferir aos componentes do Poder Militar e à própria sociedade.

No passado, nas lutas no Vale do Pó ou sobre Bologna, o inimigo aéreo estava definitivamente batido e, portanto, vedada sua atuação no espaço aéreo italiano ou mesmo europeu. Engajaram-se, então, os nossos pilotos-de-caça na fase de imobilizar a tropa inimiga dentro do Teatro, negando sua movimentação dentro dele, para fora ou de fora para dentro dele. Era a tarefa de Interdição no seu apogeu.

Além disso, dos conflitos entre forças de superfície engajadas na Linha de Contato vinha a constante (e jamais saciada) demanda de apoio de fogo para garantir a eliminação das posições de resistência inimigas e permitir a ruptura da frente que, em seguida, daria passagem às tropas aliadas que marchavam para a conquista da vitória final. Era a permanente e infindável tarefa de apoio aéreo aproximado...

Essa é a nossa herança histórica de combate: atuação nas fases de isolamento do campo de batalha e na destruição do inimigo, resistindo na melée da refrega junto à indefinida linha de contato.

Jamais as ações independentes...



Do pós-guerra à data de hoje, ameahamos uma longa série de operações simuladas (em montagens conjuntas ou singulares), em que a situação de combate para Poder Aéreo, além de não ser continuada, é sempre montada partindo da (confortável mas inexistente) premissa de que a SUPERIORIDADE AÉREA JÁ ESTÁ ASSEGURADA PELA FORÇA AÉREA !

Respeitando a dificuldade que as Forças de Superfície engajadas nas manobras ou nos trabalhos conjuntos têm de montar uma situação antecipada em que se simule a conquista do domínio do ar ANTES que qualquer ação de superfície possa desenrolar-se, não podemos deixar de condenar o comportamento intelectual que vem sendo imposto ao soldado-do-ar, até mesmo pelas nossas Escolas de Formação, Unidades e Escolas Superiores, além daquelas provenientes dos nossos parceiros operacionais.

Isto porque estamos, por hábito, restringindo progressivamente o pensador do emprego do Poder Aéreo: nem mesmo as demandas prioritárias de apoio que devem ser solicitadas das Forças de Superfície - para assegurar à Força Aérea suas ações na conquista do domínio do ar - estão sendo equacionadas perfeitamente por nós. E se o sabemos, muito pouco o exercitamos. Isso é fácil comprovar. Nas montagens de manobras, exercícios, trabalhos na carta etc., vem a Força Aérea conseguindo sensibilizar as Forças de superfície quanto às altas prioridades que devem ser antecipadamente asseguradas à Força Aérea, em termos de uso do sistema viário do Teatro, a fim de suprir ou ressuprir as Unidades engajadas na destruição do inimigo no ar? E o que dizer sobre as inadiáveis necessidades de Engenharia do Teatro para enfrentar o desdobramento imposto à Força Aérea pela luta no ar? E sobre a defesa das instalações operadas pela Força Aérea? Em suma, conhece a FAe suas ciclópicas necessidades durante a execução da primeira das Tarefas Aerotáticas? E se as conhece, conseguiu sensibilizar as Forças de Superfície de forma que, em seu planejamento logístico e operacional haja, pelo menos, uma interrogação no seu check-list, qual seja:

- do que precisa a Força Aérea para destruir ou neutralizar a ameaça do inimigo antes que esquematizemos as ações de superfície? E como isso interferirá nas operações do Teatro como um todo?

DE UMA NOVA ATITUDE E DO FUTURO

Aceitando SEMPRE que a conquista da Superioridade Aérea no Teatro é de competência única e exclusiva do Poder Aéreo, porém IGNORANDO seus ônus operacionais e logísticos no equacionamento das ações no Teatro como um todo, é, sem apelação, declarar a falência do nosso poder combatente antes que a batalha se inicie pelo hábito, desconhecimento ou pela omissão...

Isso tudo, assim considerado, conduz à nossa posição inicial de que a execução da tarefa de Apoio Aéreo Aproximado é a que justifica (?) a presença do Poder Aéreo no desenrolar da batalha tática. Poderíamos, jocosamente, dizer que, no cumprimento das outras tarefas (inclusive as de defesa aérea e as aeroestratégicas), nossos aviões não estão visíveis, enquanto no Apoio Aéreo Aproximado eles estão logo ali, à vista, logo, existem. Pois bem, aceitar (quer seja por herança histórica, comodismo, transferência ou omissão) que a afirmação do emprego do Poder Aéreo no campo aerotático é a execução das ações de apoio direto de fogo é negar a esse Poder sua capacidade de definir os conflitos armados, fato já historicamente comprovado. É, ainda, negar a evidência da manipulação de uma nova dimensão. Enfim, é a volta, no túnel do tempo, à igualdade desoladora: avião + armamento = aumento do alcance da artilharia de campanha.

Tal postura, que os ideólogos, aviadores dos anos 40, já haviam negado peremptoriamente, induziu-os à unificação dos meios aéreos militares brasileiros em uma só estrutura, da mesma forma que ocorreu em todo o mundo civilizado, o que assegurou a vitória nas guerras de então e, ainda, nas de hoje...

Em verdade, o que justifica e atribui personalidade própria à FORÇA AÉREA, no contexto do emprego do Poder Aéreo, é sua capacidade aeroestratégica e de defesa aérea (ações independentes) e, NÃO, aquelas acidentais decorrentes da polivalência de suas aeronaves (ações vinculadas à manobra de superfície) e de seu armamento.

A flexibilidade e as diversas características do Poder Aéreo não podem jamais ser entendidas como utilidades. Elas são, sim, características únicas que lhe garantem personalidade ímpar e sobrevivência inquestionável frente às conquistas tecnológicas. Não fosse isso verdadeiro, por que disputá-las tão vigorosamente como fazem os outros componentes do Poder Militar?

Repensar ... é a imposição do momento.

* O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R



"COLISÃO COM PÁSSAROS"

* Renato Araújo Diniz

Riscos, Conseqüências e a Busca Incessante por um Espaço Aéreo Mais Seguro

É sabido por toda a comunidade aeronáutica os riscos que envolvem o convívio de aves e aeronaves em um mesmo espaço aéreo. Também é do conhecimento de nossas autoridades de todas as esferas de poder, as vantagens econômicas diretas e indiretas que o transporte aéreo pode trazer a um país, estado, ou até mesmo a uma pequena cidade.

Conforme ficou evidenciado, o avião é um instrumento de progresso sem o qual não podemos mais conviver com os aeroportos, mesmo sendo planejados a distância dos centros das cidades, naturalmente atraem as mais diversas atividades, provocando crescimento populacional nas suas imediações e carreando consigo as vantagens e desvantagens desse crescimento descontrolado.

Comparando-se uma foto do Aeroporto de Congonhas há cinquenta anos com uma foto atual, pode-se ter a exata dimensão do que é planejar um aeroporto, atentando contra todos os aspectos de nível de ruído, altitude de obstáculos e até mesmo de impacto ambiental.

Dentro deste contexto, porque não falarmos nesse problema que afeta aeroportos do mundo inteiro, que é a ameaça de **colisão com pássaros**?

Fazendo uma retrospectiva desde 1987, que marca o início do desenvolvimento desse projeto por parte do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), pode-se verificar que o ano de 1995 foi um marco na busca de soluções para tão grave problema, que afeta sobremaneira a Aviação Militar, reduzindo a sua capacidade de combate, e a Aviação Civil,

obstaculizando o desenvolvimento econômico das empresas aéreas.

Entre as realizações do ano passado, podemos citar a criação da Comissão de Perigo Aviário, entidade nacional que conta com a participação de integrantes dos Ministérios da Aeronáutica e do Meio Ambiente, da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), de

empresas aéreas e de outras organizações afins. O seu Estatuto foi aprovado no XXXV Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA).

Também por iniciativa do Comando-Geral do Ar (COMGAR), iniciou-se no CENIPA um estudo para a instalação de dispositivos "**anti-pássaros**" nos principais aeroportos brasileiros. Formou-se, então, um grupo de trabalho com a

O URUBU

Denominação geral das aves falconiformes da subordem das catártídeos, família dos catartídeos. O urubu comum (*caragyps atratus*) tem cor inteiramente negra, inclusive a cabeça, que é nua. Animal sociável, ocorre em toda a América, excetuando-se as regiões frias. Alimenta-se, basicamente, de animais mortos e matéria orgânica em decomposição. Habita em colônias e, apesar de alimentar-se em lixões e depósitos de dejetos, não faz, nas suas proximidades o seu "habitat" familiar.



participação de integrantes do COMGAR, do Comando-Geral de Apoio (COMGAP), do Instituto de Aviação Civil (IAC), da INFRAERO e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), este último representado pelo seu Centro de Pesquisa para a Conservação das Aves Silvestres (CEMAVE), além do órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Após uma análise criteriosa, ficou patente que a simples instalação de qualquer dispositivo "**anti-pássaro**", por si só, não afastaria a maior ameaça aos nossos aeroportos: o "**urubu**".

Por sugestão de representante do CEMAVE, numa iniciativa inédita na América Latina, foi feito um levantamento da "**ave-fauna**" no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Esse levantamento constou de um estudo da biologia básica das espécies ali encontradas, avaliação das populações, determinação dos principais pontos de concentração e mapeamento dos deslocamentos realizados.

Como resultado, foi observado grave desajuste entre homens, aves e lixo, ficando evidente um dramático processo de desequilíbrio ecológico e ambiental. Foram detectadas dezenas de lixões a céu aberto e aterros sanitários espalhados por toda a cidade do Rio de Janeiro. Somente em Jardim Gramacho, Baixada Fluminense (próximo à final ILS da pista 15 do Galeão), que recebe grande parte do lixo da região metropolitana do Rio de Janeiro, numa área de aproximadamente 5.600m², foi calculada uma média de 1,8 urubus para cada metro quadrado.

Pelos dados coletados no estudo feito pelo CEMAVE, ficou mais uma vez evidente que o problema da colisão entre aves e aeronaves extrapola as obrigações constitucionais do Ministério da Aeronáutica e uma ação eficaz se faz necessária, mas com a participação das entida-

Ag. O GLOBO - Foto de EVANDRO MATHEUS



Os lixões sanitários, além de se constituírem em símbolo da degradação, representam um perigo constante para as aeronaves em voo.

des civis responsáveis pelo meio ambiente, saneamento e limpeza urbana, no sentido de prover recursos e operacionalizar o tratamento e destinação final dos resíduos sólidos domésticos e industriais, fontes inequívocas da concentração de pássaros nos arredores de aeródromos.

Outra medida bastante eficaz foi proposta pelo integrante do grupo de trabalho pertencente ao IAC, que representa o Ministério da

COLISÃO COM PÁSSAROS

Quadro Comparativo dos Acidentes e Incidentes Aeronáuticos com o Percentual de Participação das Colisões com Pássaros Período 1990 a 1995

ANO	INCIDENTE	ACIDENTE	TOTAL	COL.PÁS.	(%)
90	572	207	779	93	11,9
91	614	191	805	136	16,8
92	557	166	723	137	18,9
93	592	156	748	235	31,4
94	697	173	870	168	19,2
95	622	164	786	163	20,7





adação contribuem de forma significativa para a concentração de aves de rapina,

Aeronáutica junto ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). O citado Conselho congrega representantes de todos os ministérios civis e militares, dos estados e municípios e de diversas Organizações Não Governamentais (ONGs). A proposição, que foi aprovada com a presença do Ministro do Meio Ambiente, Gustavo Krause, em 9 de outubro de 1995 e publicada no Diário Oficial número 236, de 11 de dezembro de 1995, institui a "**Área de Segurança Aeroportuária**" (ASA), que possui um raio de 20 km a partir do centro geométrico dos aeródromos que operam segundo regras de voo por instrumento, e 13 km para os demais aeroportos. Dentro da ASA não será permitida a implantação de atividade de natureza perigosa entendida como "foco de atração a pássaros", tais como: matadouros, curtumes, vazadouros de lixo ou culturas agrícolas que atraíam aves.

As atividades de natureza perigosa já existentes dentro da ASA deverão adequar a sua operação de modo a minimizar os efeitos atrativos a pássaros e de risco à Aviação, num prazo de 90 (noventa) dias a partir da data de publicação da citada Resolução. Vale salientar que uma Resolução do CONAMA tem força

de lei.

O grupo de trabalho elaborou uma proposta de "check-list" para aeroportos, com medidas de controle e combate à presença de aves nas áreas adjacentes às pistas de pouso e ainda enfatizou a divulgação de outro "check-list" para pilotos, já existente.

Também, em caráter temporário e experimental, a INFRAERO está efetuando contatos no sentido de instalar um canhão de quatro canos, num aeroporto a ser determinado, a fim de testar a real eficácia desse tipo de equipamento na tarefa de assustar as aves que sobrevoam a região, levando-as ao abandono da área.

Conforme foi citado anteriormente, muito foi feito no ano que passou, mas essa árdua luta continua, pois de acordo com o quadro abaixo, os índices brasileiros de incidentes e acidentes de colisões com pássaros, nos últimos anos, encontram-se ainda em patamares inaceitáveis a uma operação aérea segura.

Cabe salientar que esses índices referem-se tão-somente às ocorrências reportadas o que representa, apenas, uma parcela do que realmente ocorre.

No ano de 1996, a Comissão de Perigo Aviário, coordenada pelo CENIPA, iniciou as suas ações já no mês de janeiro, realizando o levantamento da "avi-fauna" na região circunvizinha ao Aeroporto Dois de Julho, em Salvador-Ba. Após a conclusão do relatório que está sendo elaborado pelo CEMAVE, a Comissão enviará Recomendações de Segurança de Voo aos órgãos municipais e estaduais de saneamento de limpeza urbana, por intermédio do Estado-Maior da Aeronáutica e respaldada pela citada Resolução do CONAMA; e realizará, ainda, um Seminário de Perigo Aviário, na Área do Aeroporto, patrocinado pela INFRAERO. Ações semelhantes serão feitas ainda no primeiro semestre, em Manaus e Porto Alegre. No mesmo período, haverá uma reavaliação da situação na cidade do Rio de Janeiro.

Finalmente, é preciso lembrar que a Aviação tem concorrido direta ou indiretamente para a morte de diversas aves, sendo elas sempre consideradas, primariamente, como as causadoras do acidente/incidente e, raramente, como "vítimas", quando realmente "o homem" é o grande culpado. O nosso grande desafio é, portanto, tornar a convivência com as aves a mais harmônica possível, objetivando atingir níveis de Segurança de Voo aceitáveis, o que virá proporcionar um aumento na confiabilidade da atividade aérea em nosso País, com reflexos diretos e imprevisíveis em nosso desenvolvimento econômico.

* O autor é Maj. Av.



"IMPRESSÕES E INSTRUÇÕES AOS USUÁRIOS DO NOVO BONDE"

Pode parecer ao leitor que tais instruções não sejam pertinentes à Revista Aeronáutica, mas acontece que foram escritas por um gênio (por favor, não leiam ainda a assinatura no final do texto, para guardar a surpresa), e eles têm seus momentos de "criatividade", que nós, pobres mortais, não temos condições de distinguir. Por outro lado, vamos observar que tais instruções para os antigos bondes (o termo vem da palavra inglesa "BOND", que significa "bônus", como eram chamados os antigos tíquetes usados como passagens; como bônus, se não fossem usados, podiam ser resgatados na "LIGHT"), bem que poderiam servir, ainda hoje, para os passageiros de nossas aeronaves, e portanto aí está o "gancho" para o artigo, esperando que alguma grande empresa de aviação possa adaptá-lo para seus aviões.

O texto a seguir está em sua linguagem original e pertence ao livro "A História dos Bondes", a ser lançado brevemente pelo mesmo autor deste artigo, que o faz como uma homenagem à "Revista Light", antiga publicação desta tradicional empresa brasileira.

"Ocorreu-me compôr umas certas regras para uso dos que frequentam os bonds. O desenvolvimento que tem tido entre nós este meio de locomoção, essencialmente democrático, exige que elle não seja deixado ao puro capricho dos passageiros. Não posso dar aqui mais do que alguns extractos do meu trabalho; basta saber que tem nada menos de setenta artigos. Vão apenas dez.

ART I - Dos Encatarrhoados

Os encatarrhoados podem entrar nos bonds, com a condição de não tossirem mais de três vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro. Quando a tosse for tão teimosa que não permita esta limitação, só encatarrhoados têm dous alvitres: - ou irem a pé, que é bom exercício, ou metterem -se na cama. Também podem ir tossir para o diabo que os carregue.

Os encatarrhoados que estiverem nas extremidades dos bancos devem escarrar para o lado da rua, em vez de o fazerem no próprio bond, salvo caso de aposta, preceito religioso ou maçônico, vocação, etc., etc.

ART II - Da Posição Das Pernas

As pernas devem trazer-se de modo que não constranjam os passageiros do mesmo banco. Não se prohibem formalmente as pernas abertas, mas com a condição de pagar os outros lugares, e fazel-os occupar por meninas pobres ou viúvas desvalidas mediante uma pequena gratificação.

ART III - Da Leitura Dos Jornaes

Cada vez que um passageiro abrir a folha que estiver lendo, terá o cuidado de não roçar as ventas dos vizinhos, nem levar-lhes os chapéos; também não é bonito encostal-o no passageiro da frente.



ART IV - Dos Quebra-Queixos, (charutos ordinários)

É permitido o uso dos quebra-queixos em duas circunstancias: - a primeira quando não for ninguém no bond, e a segunda ao descer.

ART V - Dos Amoladores

Toda a pessoa que sentir necessidade de contar os seus negocios intimos, sem interesse para ninguém, deve primeiro indagar do passageiro escolhido para uma tal confidencia, se elle é assaz christão e resignado. No caso affirmativo, perguntar-lhe-ha se prefere a narração ou uma descarga de ponta-pés; a pessoa deve immediatamente pespegal-os. No caso, aliás extraordinário e quasi absurdo, de que o passageiro prefira a narração, o proponente deve fazel-a minuciosamente, carregando muito nas circumstancias mais triviaes, repetindo os dictos, pisando e repisando as cousas, de modo que o paciente jure aos seus deuses não cair em outra.

ART VI - Dos Perdigotos

Reserva-se o banco da frente para a emissão dos perdigotos, salvo as occasiões em que a chuva obriga a mudar a posição do banco. Tambem podem emittir-se na plataforma de traz, indo o passageiro ao pé do conductor, e a cara voltada para a rua.

ART VII - Das Conversas

Quando duas pessoas, sentadas a distancia, quizerem dizer alguma cousa em voz alta, terão cuidado de não gastar mais de quinze ou vinte palavras, e, em todo caso, sem allusões maliciosas, principalmente se houver senhoras.

ART VIII - Das Pessoas Com Morrinha

As pessoas que tiverem morrinha podem participar dos bonds indirectamente: ficando na calçada, e vendo-os passar de um lado para outro. Será melhor que morem em rua por onde elles passem, porque então podem vel-os mesmo da janella.

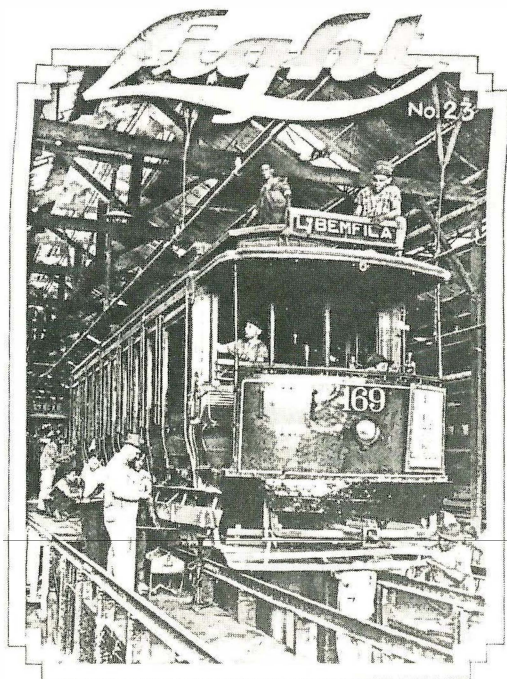
ART IX - Da Passagem Às Senhoras

Quando alguma senhora entrar, deve o passageiros da ponta levantar-se e dar passagem, não só porque é incommodo para elle ficar sentado, apertando as pernas, como porque é uma grande má criação.

ART X - Do Pagamento

Quando o passageiro estiver ao pé de um conhecido, e, ao vir o conductor receber as passagens, notar que o conhecido procura o dinheiro com certa vagareza ou diffculdade, deve immediatamente pagar por elle; é evidente que, se elle quizesse pagar, teria tirado o dinheiro mais depressa.

Machado de Assis



REFLEXÕES SOBRE AS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS

Para quê?...
Que tipo desejamos?...
Qual o papel a desempenhar?...

Pronunciamento
levado a efeito
na sessão
legislativa
do dia 25/09/95.

Essas perguntas devem ser respondidas pela nossa sociedade, ou melhor, por nós, Senhores Deputados, que somos os legítimos representantes do nosso povo !

- Forças Armadas para quê ?

O Brasil tem patrimônios essenciais a zelar: sua vontade soberana, a integridade do seu território e a unidade nacional.

Apesar das cartas da ONU e da OEA enfatizarem a soberania e a independência dos Estados, notáveis personalidades mundiais vem divulgando expressões como soberania "limitada", "restrita", "compartilhada", dever de "ingerência", "intervenção humanitária" etc. Tais conceitos estão trazendo efeitos indesejáveis para certos países, sem que o Direito os possa tutelar.

- Que tipo de soberania pretendemos ?

O Brasil tem uma fronteira terrestre de 15.700 km, na qual convive com 10 vizinhos. Ocupamos no Atlântico Sul posição "vis-à-vis" com 20 países africanos e aí nos posicionamos com um litoral de 7.400 km. Pelo oceano, nos comunicamos com o resto do mundo. O Atlântico Sul é o caminho de nosso comércio internacional. Entre a fronteira terrestre e o litoral desdobra-se um imenso território de 8.500.000

km², com regiões naturais bem distintas, separadas por distâncias continentais, onde estão mais de 160 milhões de brasileiros.

Este é o Território brasileiro - o nosso Chão!

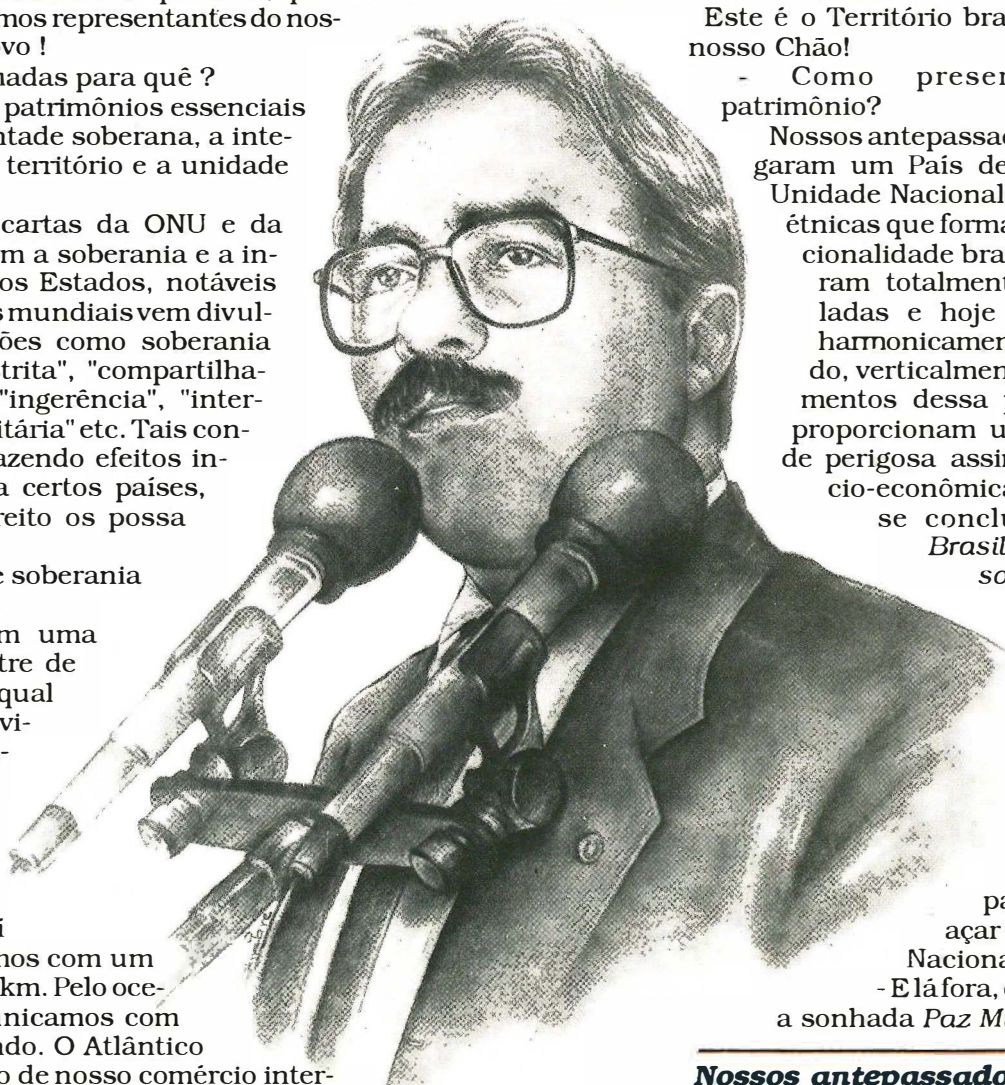
- Como preservar tal patrimônio?

Nossos antepassados nos legaram um País de invejável Unidade Nacional. As raízes étnicas que formaram a nacionalidade brasileira, foram totalmente assimiladas e hoje convivem harmonicamente. Contudo, verticalmente, os segmentos dessa população proporcionam um quadro de perigosa assimetria sócio-econômica, do qual se conclui que "o Brasil é um País socialmente injusto".

- A injustiça social é um fator de insegurança capaz de ameaçar a Unidade Nacional ?

- E lá fora, como anda a sonhada Paz Mundial?

Nossos antepassados nos legaram um País de invejável Unidade Nacional.



Neste momento, 35 países, nos cinco continentes, estão enfrentando o drama de acirradas lutas regionais, amargando o ônus de milhares de vítimas inocentes e movimentos desesperados de populações que atingem milhões de pessoas.

As origens desses conflitos são encontradas em todos os campos do poder. Elas são de natureza política, social, militar e econômica. Entre outras, é possível identificar as seguintes:

- O colapso do mundo socialista;
- O revigoramento das aspirações nacionalistas;
- A busca de autodeterminação de grupos étnicos;
- A exacerbação dos conflitos religiosos;
- O inconformismo com as desigualdades sociais;
- Os interesses econômicos.

É a dura realidade da guerra, que serve para confirmar a sentença do filósofo *Hobbes* de que "o homem é o lobo do homem".

Apesar dos conflitos assinalados, o Brasil é um País que não se sente ameaçado por nenhum de seus vizinhos próximos ou distantes, mas que se defronta com o encargo de ter um grande patrimônio a preservar.

Neste momento, 35 países, nos cinco continentes, estão enfrentando o drama de acirradas lutas regionais...

- Estarão porém, as nossas Forças Armadas em condições de fazer face a esse desafio ?

A missão das Forças Armadas brasileiras está definida no Art. 142 da Constituição Federal. Para cumpri-la, três tipos de atividades são executadas:

- As *Atividades-Fim* representadas pelos encargos de preparo e emprego da Força para a execução específica de sua missão constitucional. Aí se incluem a instrução militar, as atividades de ensino, as manobras, as operações militares etc., que caracterizam o *Poder de Combate*;

- As *Atividades-Meio*, que reúnem as ações de apoio à Força, avultando entre elas as atividades logísticas relacionadas com todos os tipos de suprimento (armamento, viaturas, munição, combustível, fardamento, equipamentos, alimentação etc.), transporte, hospitalização etc., a administração geral e a mobilização;

- As *Atividades Complementares*, que são as realizadas pelas Forças na área do desenvolvimento, abrangendo os campos social e econômico e abarcando infra-estrutura de transporte, colonização, apoio à população civil em áreas carentes, apoio nas calamidades públicas, educação, saúde, valendo destacar as seguintes:

- A construção e a manutenção de estradas de rodagem e de ferro;
- A construção de açudes e perfuração de poços;
- A vivificação de nossas fronteiras;
- O Programa Antártico Brasileiro;
- A Sinalização e a Cartografia Náuticas;
- Estudos de Oceanografia e Recursos do Mar;
- Preparo da Marinha Mercante;
- Transporte Aéreo de Doentes e de Órgãos para Transplante;

- Contribuição para o Desenvolvimento da Ciência e da Tecnologia Nacionais.

- Nesse particular, é importante ressaltar que as exigências de pesquisa e de progresso tecnológico fazem parte do dia-a-dia das Forças Armadas.

A *Marinha*, por exemplo, para diminuir o abismo tecnológico que nos separa das nações mais desenvolvidas, criou o seu *Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico*, que tem recebido alta prioridade na alocação de recursos da Força.

Os projetos desse *Plano* são gerenciados pela *Marinha* e deles participam inúmeras empresas, as quais se tornam depositárias de toda a tecnologia desenvolvida. Além disso, o *Plano* abrange dezenas de convênios com universidades e institutos. São resultados desse trabalho:

- O desenvolvimento de sensores, sistema de controle e simuladores;
- Equipamentos de guerra eletrônica;
- Sistema de processamento de dados táticos;
- Sonar para pesca (embrião do futuro sonar militar);
- Projetos de estrutura de navios e submarinos;
- Sistemas de armas e telecomunicações;
- Bancos de dados oceanográficos.

O Programa Nuclear Paralelo, que objetiva viabilizar a construção de um submarino nuclear, mas que proporcionará ao Brasil acesso à tecnologia do uso pacífico da energia nuclear.

Na *Aeronáutica*, por sua vez, é reconhecido mundialmente o trabalho do Centro Técnico Aeroespacial de São José dos Campos na área da Ciência e Tecnologia.

O Centro inclui, entre os seus Institutos, o *Instituto Técnico Aeroespacial* (ITA), formador de engenheiros de alto nível nos ramos de interesse para a indústria aeronáutica. Além disso, desenvolve, já em fase final, o projeto do *Veículo de Lançamento de Satélite*, que possibilitará ao Brasil ingressar no restrito "clube" dos países com capacidade de colocar um satélite em órbita. Para isso, o Ministério da Aeronáutica está concluindo a construção da Base de Lançamento de Alcântara, no litoral do Maranhão, que, por estar junto ao Equador, terá condições excepcionais de aproveitamento.

Certamente que nem todos nós tínhamos conhecimento dessas *Atividades Complementares*. É preciso, entretanto, mais uma vez, chamar a atenção para o fato de que essa não é definitivamente a *missão principal das Forças Armadas*: esta se sintetiza nas *Atividades-fim e meio* já referidas. Indubitavelmente, entretanto, é significativa também a contribuição dos militares para o processo de desenvolvimento sócio-econômico do nosso País.

FORÇAS ARMADAS PARA QUÊ ?

A alusão às *Forças Armadas* traz consigo a visão, o conceito ou o entendimento de *Segurança e Defesa*.

SEGURANÇA - é um estado, uma situação... Necessidade básica do homem de qualquer sociedade.

DEFESA - é um ato, uma capacidade...

A SEGURANÇA é mais abrangente, encerra todos os campos do Poder.

A DEFESA é mais específica, traz a idéia das ações e dos instrumentos para se chegar ao estado de Segurança.

As *Forças Armadas* estão, necessariamente, incluídas no campo da *Defesa* e participam na geração do estado de Segurança que, em face de sua amplitude, tem outros protagonistas.

Numa *Conclusão Parcial*, é possível afirmar que as *Forças Armadas brasileiras* participam, diretamente:

da *Segurança*;

do *Processo de Desenvolvimento* sócio-econômico e científico-tecnológico do *Brasil*.

Quais são as *Limitações* que as *Forças Armadas* sofrem, atualmente, no desempenho desse duplo papel ?

Vamos examinar algumas delas.

A QUESTÃO ORÇAMENTÁRIA

As dotações orçamentárias dos Ministérios Militares sofreram um acentuado e gradual declínio nos últimos 5 (cinco) anos, atingindo a sua posição mais crítica em 1993 (0,3% do PIB). Nesse quinquênio, houve um gravíssimo dano às atividades operacionais (atividades-fim) e logísticas (atividades-meio) das Forças Armadas. A instrução militar - base para o adestramento militar - foi duramente prejudicada. Faltaram recursos até para a alimentação da tropa, forçando a adoção freqüente do nocivo regime de meio-expediente na maioria dos estabelecimentos castrenses, que não tinham condições de proporcionar refeições para os seus integrantes. No tocante à manutenção dos equipamentos, a herança desse período é desoladora: armamentos, viaturas, aviões, navios e máquinas de todos os tipos foram levados ao limite do desgaste, atingindo, em muitos casos, a inutilização por falta de recursos, até para a manutenção preventiva.

O Ministério da Aeronáutica está concluindo a construção da Base de Lançamento de Alcântara, que terá condições excepcionais de aproveitamento.

A escassez de outros suprimentos básicos, como combustíveis e munição, comprometeram perigosamente a operacionalidade de nossas Unidades além de atuar como forte fator de desenvolvimento do desestímulo ao exercício da profissão militar. Aliás, sobre esse particular, é oportuno lembrar as palavras do Tenente-General M. G. Mellado, primeiro homem a ocupar o cargo de Ministro da Defesa na Espanha, totalmente aplicáveis ao nosso caso:

"... Não conheço nenhum militar que tenha escolhido essa profissão com propósitos econômicos. Sempre tivemos dificuldades nesse aspecto, mas temos suportado.

Nossa grande frustração é pensar que a nossa unidade não tem valor operacional ou que ela é boa como qualquer outra."

Projetos vitais na área de Ciência e Tecnologia das três Forças Armadas foram prejudicados, alguns até interrompidos, jogando por terra os esforços da Engenharia Militar para reduzir o Gap Tecnológico entre o Brasil e os países desenvolvidos.

A *Marinha*, por exemplo, recebia, para o seu orçamento, 4,65% do orçamento da União em 1970. Para o ano de 1995, o montante final é de 0,71%, aí descontados os financiamentos autorizados. Esse percentual, de menos de 1% do OGU, exorciza a idéia propalada pelo desconhecimento e - reconheçamos - pelo preconceito de que os gastos militares impedem o atendimento das necessidades sociais: se hoje deixasse de existir o Ministério da Marinha, cessando inclusive os serviços não militares a seu encargo, teríamos menos de 1% do OGU para redistribuir entre saúde, educação, saneamento básico, habitação etc. !

Para um País como o Brasil, historicamente dependente do mar, em que 95% de nosso comércio é realizado por via marítima, não deveria a Marinha Brasileira receber melhor tratamento no Orçamento Geral da União?

O *Ministério da Aeronáutica*, por sua vez, preocupa-se, particularmente, com o aumento da operacionalidade da Força Aérea, que depende da renovação e modernização dos meios de combate e do adequado treinamento das equipagens, questão que constitui meta inarredável e inadiável.

A falta de recursos financeiros tem impedido, não só o aumento dessa operacionalidade, como sua própria manutenção. Até alguns anos atrás a FAB voava por ano em torno de 250 mil horas.

A escassês de outros suprimentos básicos como combustíveis e munição, comprometeram perigosamente a operacionalidade de nossas Unidades...

Num cálculo simplista, é necessário programar 100 horas de voo por ano para cada um dos cerca de 2.500 pilotos que a FAB possui, levando-se em conta que um piloto de combate necessita de 150 a 180 horas, enquanto que as exigências para os pilotos de apoio ao combate são maiores. No ano de 1994 foram voadas apenas 120 mil horas.

No que se refere à adequação dos meios, a situação é semelhante. À exceção das aeronaves AMX a quase totalidade da frota de aviões da FAB conta com mais de 20 anos, não existindo recursos suficientes, nem para substituí-la, nem para modernizá-la.

Como motivar a nossa juventude para a vibrante carreira de piloto militar ou até mesmo manter acesa a chama do ideal nos profissionais já formados, diante de um quadro tão desolador?

O Exército está preocupado com os riscos da obsolescência do seu material. Esses riscos são reais e acarretam à Força Terrestre muitas defici-



ências e vulnerabilidades. De um modo geral, a média de idade do material bélico principal está muito elevada. O material motomecanizado e blindado, por exemplo, alcança a média de 25 anos. A quase totalidade do armamento e respectiva munição em uso no Exército é de concepção das décadas de 40/50. Os fuzis em uso, concebidos na década de 60, necessitam ser substituídos por outros com calibre mais atual e menor peso. Além de afetar a operacionalidade, a obsolescência eleva brutalmente o *Custo de Manutenção*: quanto mais antigo o material, maior a necessidade de manutenção corretiva, mesmo quando se realiza a manutenção preventiva recomendada.

A insuficiência de recursos atribuídos ao Exército, em presença de suas necessidades globais, não tem permitido à Força Terrestre a necessária complementação, modernização e substituição do material e tem afetado a manutenção preventiva, ocasionando, em alguns casos, elevados índices de indisponibilidade, além de influir negativamente no nível de operacionalidade da Força.

Até alguns anos atrás a FAB voava por ano em torno de 250 mil horas. No ano de 1994 foram voados apenas 120 mil horas.

O orçamento do Ministério do Exército em 1995, correspondente a 1,57% do Orçamento Geral da União (OGU), veio decrescendo ano a ano: em 1970 era 20%; em 1979 atingiu os 10%; em 1989 desceu para 5% e continuou em queda até atingir o percentual atual.

Embora possuindo um criterioso Plano de Reparelhamento, como poderá o Exército Brasileiro fazer face aos desafios do século XXI a persistir essa perversa situação orçamentária?

A QUESTÃO DO MATERIAL DE DEFESA

O último reequipamento em larga escala das Forças Armadas ocorreu em meados da década de 70. Grande parte do material adquirido naquela época já estava tendo sua substituição planejada e desenvolvida pelos países fornecedores. O Exército, na ocasião, optando por ter maior quantidade material, comprou equipamento recondicionado, em uso pela reserva do Exército do país fornecedor. Hoje em dia, todo esse material está com seu tempo de vida útil esgotado, em que pese as sucessivas modernizações a que foi e vem sendo submetido. Esse fato eleva sobremaneira o custo de sua manutenção. Isto sem falar no obsoleto tecnológico, que era vislumbrado por ocasião da compra e hoje é uma realidade.

A percepção de que era fundamental para o exercício da soberania nacional fabricar os equipamentos usados pelas Forças Armadas no País, o desenvolvimento alcançado pelo parque industrial

brasileiro e as condições favoráveis no mercado internacional para equipamentos de menor nível tecnológico, favoreceram o aparecimento de uma indústria nacional de material de defesa. Apoiando o crescimento dessas indústrias, os centros militares de pesquisa passaram a desenvolver tecnologias de emprego militar e a repassá-las aos fabricantes.

A situação descrita acima deu origem ao período em que empresas nacionais vendiam para o exterior e para as Forças Armadas material de emprego militar, moderno, com nível adequado às necessidades e possibilidades do Brasil e dos países periféricos. O sucesso no exterior foi muito rápido e determinou uma grande expansão do parque industrial dessas empresas. *Porém, o Brasil, naquela ocasião, meados dos anos oitenta, entrou em profunda crise econômica, reduzindo substancialmente suas compras de material de emprego militar.* O exterior passou a ser o único mercado comprador. Logo em seguida, também esse mercado deixou de absorver a produção brasileira, seja por mudanças político-estratégicas, seja pelo fornecimento realizado pelos países desenvolvidos a juros subsidiados. As empresas em plena expansão, com contratos de financiamento dessa expansão em curso, tornaram-se frágeis financeiramente. *O resultado foi a redução drástica da indústria de material de defesa e a perda da sua capacidade de satisfazer as necessidades das Forças Armadas.*

Nessa conjuntura adversa, onde se aliam boicotes tecnológicos e pressões econômicas internacionais, a redução da dependência externa é sempre uma meta prioritária. A pesquisa e desenvolvimento e a nacionalização do material de defesa são objetivos a serem, permanentemente, perseguidos. No entanto, dependerão do adequado grau de importância a ser dado à área de ciência e tecnologia, tanto na formação e no aperfeiçoamento de recursos humanos, como, também, no estímulo ao engajamento do segmento industrial e das elites políticas, visando à criação de uma mentalidade de Defesa.

A QUESTÃO DA INTEGRAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS

O Ministério da Defesa é um tema que passou ao largo das preocupações mais prementes de sucessivos governos e sempre foi visto com desinteresse ou mesmo contrariedade pelas lideranças militares, nos últimos quarenta ou cinquenta anos da vida nacional. Por ocasião da Constituição de 1988, o tema voltou ao debate. A justificativa era de que, no caso de adoção do sistema parlamentarista, o comando das Forças Singulares, seus ministros, não poderiam ficar atrelados às constantes mudanças de gabinete previstas em função da pulverização dos partidos políticos. Mantido o sistema presidencialista, o assunto voltou a ser tema de discussão apenas nas Escolas Militares.

Em 1990, o Ministério da Defesa voltou novamente ao debate público, em face da existência de

seis ministros militares no governo anterior, o que foi, na ocasião, considerado um exagero da então estrutura administrativa. A solução adotada para reequilibrar o número de militares como ministros foi meramente formal: a perda do status de ministro pelo Chefe do EMFA e pelo Chefe da Casa Militar. O Ministério da Defesa retornou ao esquecimento.

Em função do plebiscito de 1993 e da Revisão Constitucional, novamente emergiu a idéia do Ministério da Defesa, como uma solução para a modernização da administração pública e melhoria da eficácia das Forças Armadas; nada de concreto, porém, foi feito.

O Presidente *Fernando Henrique Cardoso*, em seu discurso de posse, ao expressar sua vontade de atribuir "Novos encargos ao EMFA", declarou textualmente:

"... Determinei a apresentação de propostas, com base em estudos a serem realizados em conjunto com a Marinha, o Exército e a Aeronáutica, para se conduzir a adaptação gradual das nossas forças de defesa às demandas do futuro."

Ao traduzir junto aos Ministros Militares, o seu entendimento quanto à referida *Adaptação Gradual*, referiu-se à criação do Ministério da Defesa.

Poderíamos dizer que, sinteticamente, o MD tem três objetivos básicos:

- a integração dos planejamentos operacionais que envolvem mais de uma Força;
- a integração das atividades tecno-administrativas, com vistas à sua maior racionalização;
- a simplificação e modernização da estrutura militar.

A história da criação do MD em vários países mostra, claramente, que essa não é uma tarefa fácil. Conosco não será diferente, evidentemente. O processo é *Gradual*: o primeiro passo deve ser modesto e avança-se à medida que a nova estrutura comece a produzir resultados convincentes.

A QUESTÃO DOS RECURSOS HUMANOS

Em reportagem realista e dura, publicada em conceituado jornal da Capital Federal, um conhecido homem de Imprensa manifestou a sua preocupação quanto à atual origem social da maioria dos militares das três Forças Armadas em seus diferentes níveis: soldados, sargentos, oficiais e também, servidores civis. É um quadro verdadeiramente preocupante, consequência das dificuldades enfrentadas pelas Instituições Militares, dentre as quais é possível destacar:

- Falta de uma política salarial adequada, gerando baixa remuneração e distorções salariais com a consequente evasão de pessoal qualificado;
- Insuficiência de recursos financeiros para suportar os programas de aperfeiçoamento profissional, no Brasil e no exterior;
- Falta de motivação profissional, causada pelo número e pela obsolescência do material de defesa;
- Pouca agilidade na área de administração de

pessoal civil, dificultando premiações e punições.

O Congresso Nacional terá a oportunidade de, a curto prazo, eliminar algumas dessas causas, por meio da apreciação de "projetos de emenda constitucional" já encaminhados.

No que se refere ao pessoal civil, o projeto de *Reforma do Aparelho do Estado* pretende estabelecer um sistema de reconhecimento e recompensa para motivar os servidores públicos. No que tange aos militares, igualmente dois projetos de emenda constitucional poderão criar condições para reverter o quadro negativo apresentado: o da *desvinculação* e o da *previdência social*. No primeiro, o que se pretende é restaurar o status dos militares, vigente até 1988, garantindo-se a eles a desvinculação jurídica em relação aos servidores civis. No segundo, a intenção é assegurar aos militares um regime previdenciário próprio, como ocorre na maioria dos países do mundo. As justificativas desses dois projetos podem ser sintetizadas na *condição militar*, que torna o profissional militar *diferente* de todos os outros, seja nas *restrições de direitos*, seja na imposição de deveres originais.

CONCLUSÃO

Como representantes legítimos do nosso povo, temos a responsabilidade de definir objetivamente o que pretendemos de nossas Forças Armadas.

A pergunta fundamental que devemos responder é:

- O Brasil necessita de Forças Armadas ? Para quê ?

Se a resposta for positiva e definido o seu Papel, caberá a nós, Senhores Deputados, proporcionar-lhes condições compatíveis para trabalhar. Para tal, outras questões, precisam ser equacionadas:

- Qual a estrutura adequada às Forças Armadas brasileiras ?

- Qual o seu dimensionamento ?

- O dimensionamento de nossas Forças Armadas deve se basear nas ameaças potenciais ou no valor do patrimônio a preservar ?

- Qual a alternativa mais conveniente para a questão do material de defesa ? Estimular a nossa indústria ? Importar ?

- Que participação devem ter as Forças Armadas no Orçamento Geral da União? Como resolver a questão da defasagem hoje existente?

- É justo reconhecer a excepcionalidade da condição militar na revisão constitucional em curso ?

Buscar respostas a essas indagações é nossa responsabilidade inalienável.

Meu propósito foi oferecer aos senhores alguns subsídios para reflexão. Reflexão séria, como o tema requer. A propósito disso, deixo, ao encerrar, como última contribuição, o pensamento de Maquiavel sobre segurança:

"Sem possuir armas próprias, nenhum principado está seguro; está, antes, à mercê da sorte, não existindo virtude que o defenda nas adversidades."



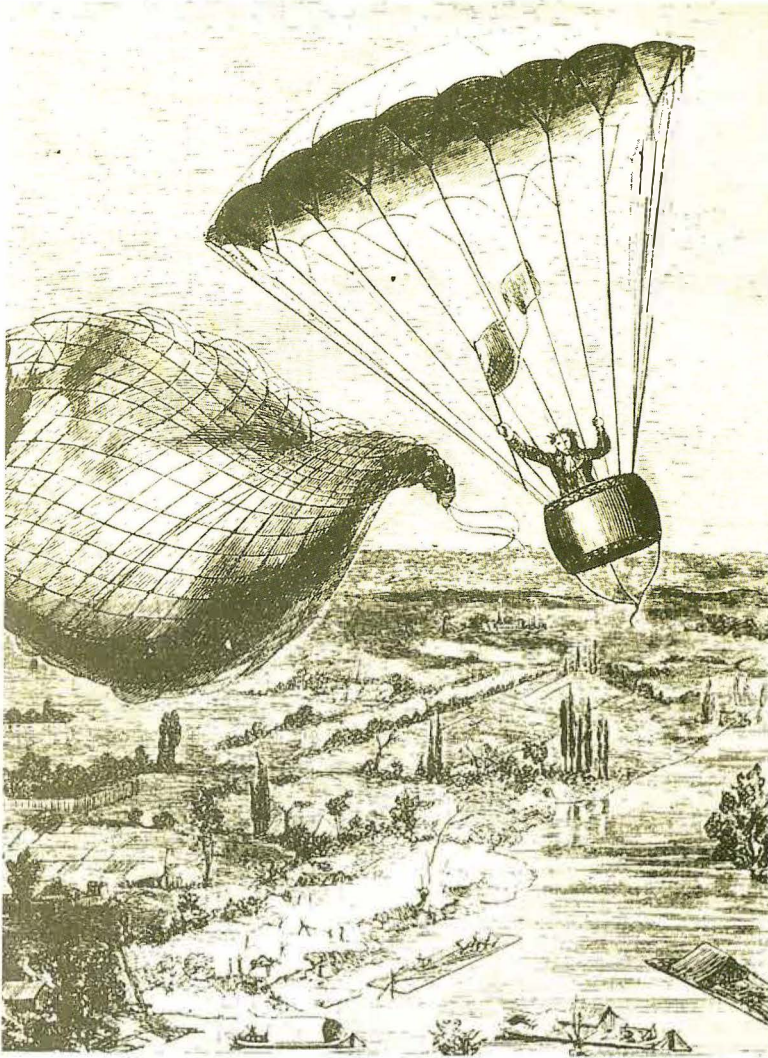
NASCE O PÁRA-QUEDAS

* Aloísio Quadros

1769, noite de 31 de janeiro. Paris inerte, silenciosa. M. Garnerin, bastante nervoso com os trabalhos de parto da esposa, já não tão jovem como se poderia supor. Sua pequena casa - sempre um ambiente acolhedor - naquele dia estava perturbada por um número inusitado de senhoras na faina de trazer ao mundo o mais novo dos Garnerin. O vai-vem interminável, dentro de casa, levava-o à irritação, e da criança, nem sinal. Declinou para o pessimis-

mo; não encontrava paz, justo quando ouviu o choro firme de um recém-nascido. É um homem, o tão esperado **André-Jacques**. O pai, já descontraído, recebeu os primeiros abraços festivos dos irmãos.

Passaram-se os anos. O menino atravessou a infância, viveu a adolescência sem a ocorrência de nenhum fato marcante. Dos 14 anos, destacou na memória um passeio ao "Champ-de-Mars", onde o físico francês **Jacques-Charles** inflou um globo dos irmãos **Robert**, com o recém descoberto hidrogênio (agosto, 1783). O velho **Garnerin** explicou ao garoto os riscos daquela demonstração com um gás altamente inflamável. Fatos assim atraíam mais do que intimidavam o jovem parisiense. As notíci-



as relativas às primeiras ascensões dos pioneiros da aerostação, invariavelmente deturpadas pelos exageros, eram debatidas com os colegas na escola.

Em 1784, Mme. **Thible**, "primadona" da ópera francesa, voou num "Montgolfier" sobre Lyon, acompanhada do pintor **Fleurant**, tornando o vôo histórico, por ser a primeira mulher no mundo a voar. O jovem **Garnerin** refletiu sobre a simplicidade da prática do vôo em "montgolfiers" e o acontecimento ficou registrado na sua mente. A frágil mulher voou, logo um homem não tem porque esquivar-se de

semelhante aventura. Pouco mais tarde, procurou inteirar-se dos detalhes da travessia do Canal da Mancha, no sentido Inglaterra-continente, realizado por **Blanchard** (1785) com o norte-americano **Jefries**. A muito custo, conseguiu entrevistar-se com eles, por duas vezes.

Os assuntos variados, estenderam-se até às minúcias das experiências de "fazer descer" - como se dizia então - alguns animais domésticos, em pequenos pára-quedas de seda, sem armação, partindo de um balão em vôo, de altura moderada, com resultados animadores. É de notar-se que o otimismo de **Blanchard**, contudo, não o levava ainda a fabricar um salto. **Garnerin** tudo captava e novas idéias surgiam para



J. GARNERIN
"bico-de-pena" à época
do 1º salto

a sua futura atividade aeronáutica. Embora com o voto contrário do pai, iniciou-se na arte de voar (maio, 1790). A partir de então, gastou suas parcas economias com a aquisição de material de vôo. Seus pensamentos dirigiam-se espontaneamente para o pára-quedas, cujas pesquisas em outras partes do país, não lhe ofereciam subsídios suficientes para um passo decisivo adiante. O empirismo seria o seu procedimento único.

O Exército francês criara (abril, 1794) a Companhia de Aerôstatos, primeira corporação militar do mundo a utilizar engenhos aéreos a seu serviço, e **Garnerin** engajou-se naquela guarnição como "Comissário dos Exércitos", em virtude dos seus conhecimentos, que impressionaram **Joseph Coutelle**, primeiro comandante da nova Unidade. Tripulando balões cativos, os aeronautas observavam do alto e transmitiam, com muita rapidez, as posições das tropas inimigas. Numa das ascensões, o cabo de amarração se rompeu e o aparelho liberto subiu bastante, indo cair sobre território hostil, onde **Garnerin** é capturado. Enquanto prisioneiro (Hungria), ele consolidou o esquema da fabricação de um pára-quedas, tendo em vista eventual possibilidade de fuga da fortaleza onde fora recolhido. Visualizava a sua liberdade, saltando do alto da fortaleza, utilizando-se de um pequeno aparelho para retardar a queda, feito com lençóis, tiras de madeira e pedaços de cordéis. Quis o acaso que a sua libertação com o fim do conflito, ocorresse antes de concluir a fabricação do conjunto que o levaria, sem dúvida, a um inevitável desastre.

Retomando o ritmo de vida em liberdade, comunicou aos pais que iria retornar à sua antiga atividade militar. Apresentou-se. Foi aceito e designado para fazer a manutenção dos balões do Exército. Alternava esta atividade com o serviço que prestava ao pai na conservação da pequena vinicultura caseira, cuja produção proporcionava substancial reforço ao acanhado orçamento doméstico. Dedicou-se aos vôos de demonstração e aos estudos sobre o comportamento do pára-quedas. Apesar das escassas fontes de consultas, **Garnerin** concluiu o seu projeto. Aos poucos, adquiriu tecido de seda necessário à montagem do aparelho em tamanho natural, utilizando um alpendre aos fundos da sua casa. A estrutura foi tomando forma de pirâmide, com armação de hastes finas

de madeira. Só muito mais tarde, seria adotada a forma de semi-esfera. Estudou tudo nos mínimos detalhes durante mais de um ano, pleno de altos e baixos, de avanços e recuos, de animação alternada com desgostos, enquanto voava de balão intensamente, fazendo demonstrações públicas muito atraentes, mas pouco rendosas. Testes caseiros de resistência do material do pára-quedas foram repetidos à exaustão, até a véspera do dia 22 de outubro de 1797.

Garnerin dormira inquieto. O tempo, naquele dia 22, amanheceu com poucas nuvens. Apresentava alguns instantes de ventos fortes, de rajadas, nada preocupante. Ele se sentia impelido a testar o aparelho no ar. Nenhum fator relevante o desaconselhava a iniciar a experiência logo.

- Meu pai, você acha que chove hoje ?

Puxada pelo jumento, a carrocinha onde estava ajeitado o pára-quedas, começou a andar, acompanhando a carroça maior onde estava o globo dobrado. Cercado de ajudantes, de vizinhos e de curiosos, dirigiu-se a passos lentos para o Parc Monceau. Por duas vezes o animal empacou, deixando o futuro pára-quedista impaciente. Populares tagarelas aderiam à caravana histórica, à medida que tomavam conhecimento do que ia ser testado, e crivavam os demais acompanhantes com perguntas cujos esclarecimentos ninguém tinha condições de prestar.

Chegaram ao ponto pré-estabelecido. Numa morosa operação, o globo foi inflado. Contido por cordas, mantinha-se a pequena altura do solo. O velame do pára-quedas foi fixado do lado de fora do piso da cesta do balão. Quando no ar, no momento oportuno, o pára-quedista saltaria para o espaço, agarrado a uma outra pequena cesta, dentro da qual ficaria encolhido, até o toque no solo. Esta cesta estava ligada por cordas ao velame. Caindo livre no espaço, o peso do pára-quedista faria romper as frágeis tiras que mantinham o pára-quedas preso à cesta do balão. Populares, a seu comando, cortam as cordas que mantinham o balão no solo. O globo subiu fácil a uma altura estimada em 700 metros, talvez mil. **Garnerin** reuniu as forças e se preparou para abandonar o balão. Estava frio. Olhou para baixo e sentiu que tremia um pouco. - "Era medo ?", questionava-se. Havia pouco vento e quase não havia nuvens, no momento. Ele calculava serem mais de quatro horas da tarde. Não tinha



quem o encorajasse, quem o ajudasse. Estava absolutamente só no espaço. Lutava para não se deixar envolver por sentimentos negativistas, quando percebeu a aproximação de algumas nuvens baixas nas redondezas, decidindo precipitar-se logo ao espaço. Cuidou para não embarçar as cordas do pára-quedas, prendeu a respiração e, com um gesto brusco, galgou a borda da cesta do balão e lançou-se resoluto no espaço, agarrado à pequena cesta, dentro da qual encolheu-se. Seu corpo precipitou-se velozmente em direção ao solo. Sentiu um tranco forte, quando o conjunto desligou-se do balão. Velame aberto, a velocidade moderou-se. Segurando-se com força à sua pequena cesta, **Garnerin** percebeu o conjunto oscilando perigosamente. Manteve o joelho dobrado sobre o piso da cesta e percebeu o chão aproximando-se rapidamente. Não tinha idéia de como seria o impacto iminente. - "E se atingir uma casa?" Logo, sentiu o baque contra o solo. Foi atirado fora da cesta, mas não sofreu nenhum ferimento. A armação do velame bateu com força no campo, muito perto dele. Ainda tonto, ouviu o ruído da multidão entusiasmada com o ineditismo de tudo que presenciou, correndo em sua direção.

Acabara de nascer o pára-quedismo no mundo. O povo esfuziante, aplaudiu, cantou e dançou em torno dele. Ninguém jamais vira coisa igual, em época nenhuma. Muitos murmuravam: isto tem parte com o diabo!

Entre as centenas e centenas de espectadores, encontrava-se o notável astrônomo francês **Joseph Lalande** (falecido em 1807). Ele procurou **Garnerin**, com quem debateu nos dias seguintes, aspectos técnicos da queda livre, e recomendou com muita ênfase, uma abertura de pequena dimensão, no topo do velame, cujo efeito seria o de reduzir a oscilação do conjunto. Nada de truque, apenas um fundamento da Física, e que é mantido nos pára-quedas até os dias de hoje.

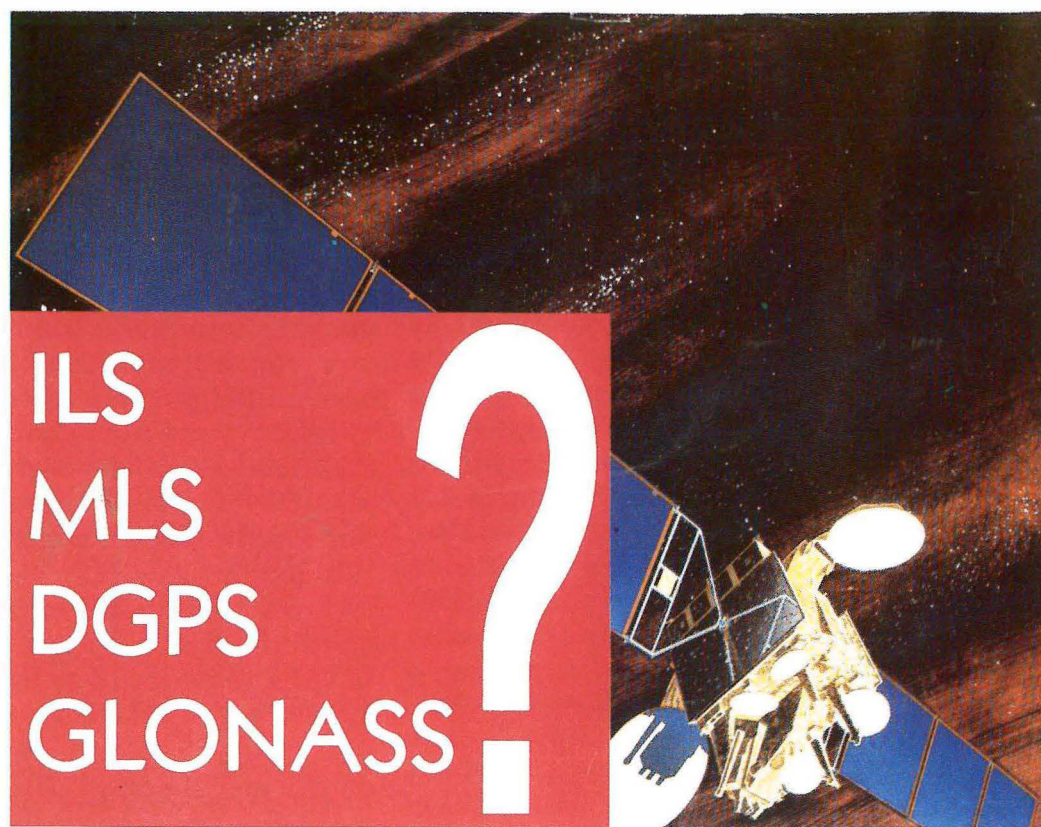
A família **Garnerin** é pródiga em realizações na área do balonismo. **André-Jacques** vem a desposar Mlle. **Jeanne-Genevieve Labrosse**, que aos vinte e três anos de idade (1798) realizou o primeiro vôo em aeróstato pilotado por uma mulher, levando a bordo sua amiga Miss **Henry**. Mais tarde interessou-se também, por pára-

quedismo e não tremeu uma pálpebra quando o marido propôs praticar um salto de para-quedas. Começaram as instruções intensas, até **Jeanne-Genevieve** conquistar outro título incomum: primeira mulher pára-quedista que o mundo conheceu (1808). Depois de várias exhibições, algumas noturnas, sobre Paris, o casal iniciou um longo périplo através da Europa, exibindo-se em lugares pre-determinados, com entradas pagas, e proporcionando, ainda, passeios aéreos, também com bilhetes vendidos. Não eram poucos os que desejavam ver o mundo do alto. Esta prática tornou-se o sustento da família por algum tempo. Saltimbancos do ar?

A partir de 1815, **Garnerin** treinou a jovem sobrinha **Elisa** na técnica do pára-quedismo e a graciosa menina revelou-se tão ousada quanto os tios, fazendo enorme sucesso nas cidades onde saltava. **Elisa**, orientada por **Garnerin**, exibe-se através da Europa até 1836, período em que saltou mais de quarenta vezes, marca extraordinária, considerando a época em que eles ocorreram. Efetivamente, os três aeronautas exibiram-se com indiscutível senso profissional, impressionando com sua técnica e habilidade o mundo aeronáutico de então. Os saltos de pára-quedas foram se generalizando pelo velho continente, sempre com a mesma técnica de utilizar uma cesta pequenina para abrigar o pára-quedista. Somente a partir de 1880, por iniciativa do norte-americano **Tom Baldwin**, o pára-quedas passou a ter correias (arnês) atadas ao tronco do praticante, dispensando definitivamente a cesta original.

O pára-quedismo foi deixando de ser uma prática exclusiva de uns poucos iniciados, para generalizar-se numa atividade esportiva muito procurada. Com a evolução da aeronáutica, o pára-quedas assumiu as funções de salva-vidas do ar, bem como a de aparelho utilizado pelas tropas de assalto, em tempo de guerra, além de inestimável equipamento dos grupos de busca e salvamento. O pára-quedismo nunca perdeu o seu fascínio, até os dias de hoje. Quer para quem o assiste, quer para quem o pratica.

* O autor é Pára-quedista



* Remy Gomes Ferreira

Como decorrência do desenvolvimento do GPS (Global Positioning System) e do GLONASS (Global Navigation Satellite System) e o conseqüente cancelamento do programa de desenvolvimento do MLS (Microwave Landing System) Cat. II e III pela FAA, a OACI, em abril próximo passado, prorrogou a transição do ILS para o MLS até o ano de 2010.

O ILS foi homologado pela OACI, há mais de 20 anos, e comprovou ser um sistema de pouso de grande confiabilidade em condições atmosféricas adversas. Porém, em áreas densamente povoadas, como os Estados Unidos e a Europa, tem apresentado dificuldades de operação em locais de topografia irregular e, também, deficiências oriundas de interferências em sua transmissão

por radiodifusoras em FM. O MLS, além de não sofrer interferência topográfica para sua instalação, já conta com a homologação das organizações internacionais.

O novo prazo estabelecido pela OACI tem por escopo permitir que o desenvolvimento do GNSS I (Global Navigation Satellite System) não atropеле a implantação do MLS cujos custos não seriam compensados caso o desenvolvimento do DGPS (Diferencial Global Position System) atenda, em curto prazo, aos requisitos da acurácia operacional preconizados para aproximações de precisão.

As regiões SEA e PAC (Sudeste Asiático e Pacífico) são unânimes quanto a manutenção do ILS por um período mais longo que permita otimizar a acurácia dos sistemas DGPS (USA), ou GLONASS (Global Navigtion

Satellite System - Rússia). A Austrália, por exemplo, pretende manter o ILS até pelo menos 2005, objetivando substituí-lo pela tecnologia vigente nessa data. É importante ressaltar que suas condições climatológicas são altamente satisfatórias para operações em Categoria I e que as avaliações custos / benefícios não justificam investimentos em categorias mais avançadas. Em contrapartida, as condições meteorológicas das Regiões EUM e NAT (Europa, Mediterrâneo e Atlântico Norte) exigem operações em Categoria III sem as quais apenas o tráfego aéreo em seus aeroportos.

Estudos da KLM demonstraram que 0,5% de 110 mil aproximações foram realizadas em Cat. III e que 0,05% sofreram desvios porque as condições meteorológicas estavam abaixo dos mínimos estabelecidos.

Para a Região EUM, a substituição dos ILS pelos MLS parece inevitável pois as condições meteorológicas prevalentes e as interferências de emissoras FM estão a exigir soluções que inspirem maior confiabilidade dos equipamentos de terra. Além disso, os europeus, manifestam certa restrição ao uso do GPS ou GLONASS porque são desenvolvimentos de caráter militar, tanto nos Estados Unidos como na Rússia. Embora considerem extremamente importante o desenvolvimento do GNSS, estão mais propensos a utilizá-lo com apoio de satélites geoestacionários de terceira geração da INMARSAT, que pretende integrar o GNSS civil com o lançamento de seus "Navigation LightSat Payloads", cujo custo operacional deverá ser bem inferior aos do GPS e do GLONASS.

Na transição ILS / MLS / DGPS / GLONASS começam a entrar fatores antes não considerados, em razão da redução dos investimentos exigi-

dos para atender à padronização preconizada pela OACI. Grandes cortes orçamentários em diversos Estados contratantes têm feito com que as avaliações custo/benefício tenham tido um peso maior nas definições de prioridades. Em alguns países a solução encontrada foi a privatização dos serviços de tráfego aéreo, ou sua parceria com a iniciativa privada, como já ocorreu com a Nova Zelândia, Alemanha e África do Sul.

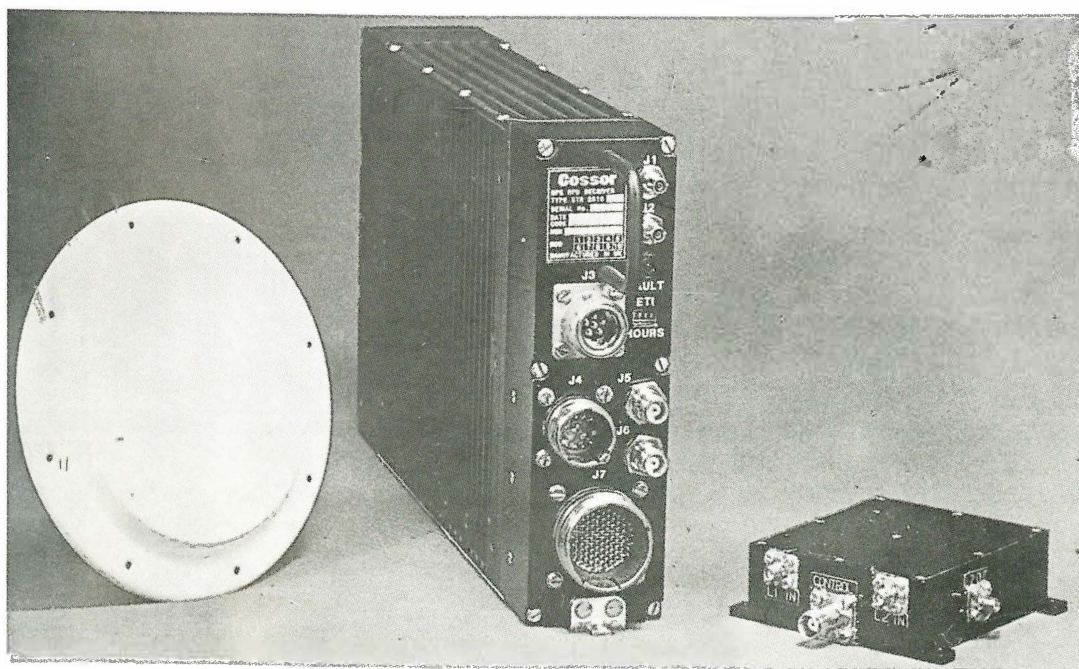
Essa indefinição carrega consigo outra questão: os equipamentos de bordo. A adoção do MLS nas Regiões EUM / NAT e a manutenção do ILS / GPS nas Regiões MID / PAC e, talvez, AFI, SAM / SAT e CAR, exigirão múltiplos equipamentos de bordo, onerando o transporte aéreo em custos e espaços de cabina. Com olho no potencial desse mercado, a Thomson - CSF/CNI está desenvolvendo o "Multi-Mode Landing Receiver" (MMR), que permitirá o uso de todos os radioauxílios disponíveis: ILS,

MLS, GPS e GNSS. O MMR pretendese uma interface universal com qualquer sistema de navegação aérea existente.

A FAA tenciona, até 1997, incrementar a utilização do GPS para a navegação em rota e aproximações sem precisão. A homologação das aproximações com DGPS em Categoria I está prevista para 1998. As categorias mais críticas (II e III) devem sofrer avaliações bem mais rigorosas, razão pela qual a Comunidade Européia prefere continuar com o desenvolvimento do MLS Cat. II e III.

Ante o exposto, pode-se concluir que a transição dos sistemas de navegação aérea, de aproximação e pouso, deve ser executada através de uma avaliação constante dos programas de pesquisa e desenvolvimento atualmente em curso, a fim de que os equipamentos atuais não sejam substituídos por outros de rápida obsolescência.

* O autor é Cap. CTA R/R



The Cossor STR série 2500, um sistema GPS, da esquerda para a direita: unidade da antena do receptor fixo; unidade de processamento de recepção e antena da unidade eletrônica.

A NOVA DESORDEM INTERNACIONAL (II)

(O Governo Mundial)

* Antonio Pinto

O constante confronto das duas superpotências que emergiram da Segunda Guerra Mundial foi denominado de *Guerra Fria*. Gerações inteiras foram criadas à sombra de batalhas nucleares que acreditava-se firmemente poderiam surgir a qualquer momento, devastando a humanidade. O virtual suicídio da civilização não aconteceu, mas por cerca de 40 anos não deixou de ser uma possibilidade concreta.

Apeculiaridade da Guerra Fria, no entanto, era a de não existência de um perigo iminente de guerramundial, face ao equilíbrio do poder. A União Soviética controlava uma parte do globo, ou sobre ela exercia influência predominante, e os EUA mantinham controle e predominância sobre outra parte. Nenhuma das superpotências intervinham nas zonas aceitas como hegemonia da outra. Ambas esforçavam-se por resolver disputas sem um choque aberto entre suas Forças Armadas e, ao contrário da ideologia e da retórica da Guerra Fria, trabalhavam com base na suposição de que a coexistência pacífica entre elas era possível.

Em suma, enquanto os EUA se preocupavam com o perigo de uma possível supremacia mundial soviética num dado momento futuro, Moscou preocupava-se com a hegemonia de fato dos EUA, exercida então sobre todas as partes do globo não ocupadas pelo Exército Vermelho. Mas, contenção, era a disposição de ambos.

Como a União Soviética, os EUA eram uma potência representando uma ideologia que acreditava ser o modelo para o mundo. Ao

contrário da URSS, os EUA eram uma democracia, o que, potencialmente, era mais perigoso, pois o governo soviético, embora também participasse do antagonismo global, não precisava preocupar-se em ganhar votos no Congresso, ou com eleições presidenciais e parlamentares a cada 4 anos. O governo norte-americano precisava manter sua superioridade militar e, nesse sentido, um anticomunismo apocalíptico era bastante útil e, portanto, tenta-

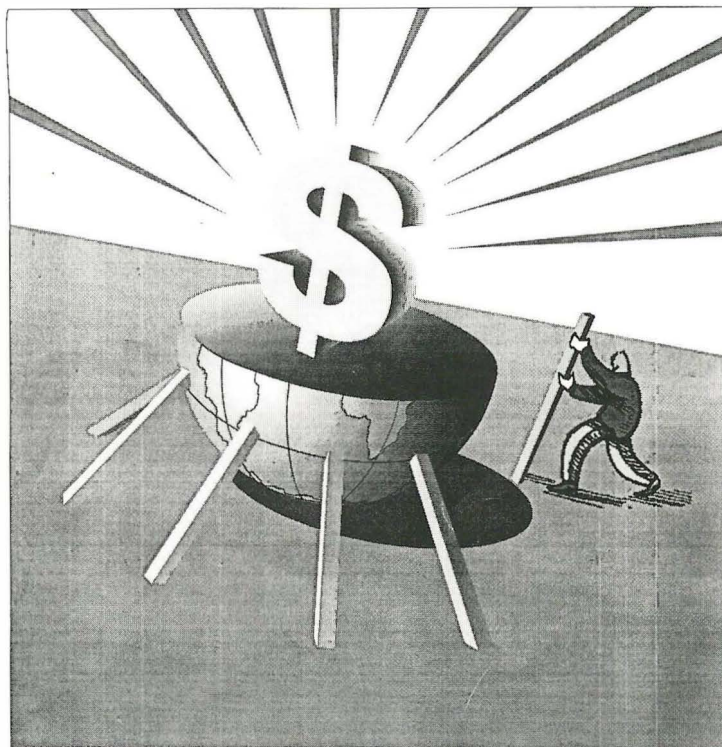
dor, mesmo para políticos não de todo convencidos da necessidade dessa retórica. Afinal, a existência de um inimigo externo ameaçando os EUA não deixava de ter suas conveniências. Mais concretamente, a histeria pública tornava mais fácil para os presidentes obterem de seus cidadãos as imensas somas que a política americana necessitava.

Os dois lados viram-se, assim, comprometidos

com uma insana corrida armamentista para a mútua destruição. Ambos viram-se também comprometidos com o chamado "*complexo industrial-militar*", ou seja, com o crescimento cada vez maior de homens e recursos que viviam em função da preparação da guerra.

Afinal, quem foi o responsável pela Guerra Fria? Esse debate durou longo tempo e o mais correto é atribuí-lo ao receio mútuo de confronto.

As conseqüências políticas da Guerra Fria foram óbvias. Ela polarizou o mundo controlado pelas superpotências em dois campos marcadamente divididos. No Ocidente, os co-



munistas foram aliados dos governos. A União Soviética fez o mesmo, eliminando os não-comunistas ou mesmo os suspeitos de *desvios ideológicos* de suas "*democracias-populares*". Para enfrentar os EUA foi criada, em 1947, uma Internacional Comunista restrita e eurocêntrica: o **Kominform**, ou Departamento de Informação Comunista, que foi discretamente dissolvida por **Kruschev**, quando este assumiu o poder, em 1956. As tarefas do **Kominform** e de sua antecessora, a III Internacional, passaram, no entanto, a ser desempenhadas pelo Departamento Internacional do Partido Comunista da União Soviética-PCUS.

Os efeitos da Guerra Fria foram maiores na política internacional do continente europeu ocidental que em suas políticas internas. Provocaram a criação, em 1957, da *Comunidade Econômica Européia* (CEE), uma forma de organização sem precedentes, um arranjo permanente para integrar as economias e, em certa medida, os sistemas legais de vários países. Inicialmente, era formada apenas por seis Estados: França, República Federal da Alemanha, Itália, Países Baixos, Bélgica e Luxemburgo. Nos anos 80, outros seis países já haviam aderido à CEE: Inglaterra, Irlanda, Espanha, Portugal, Dinamarca e Grécia e, em teoria, ela passou a comprometer-se também com uma integração política mais estreita, além da econômica.

A peculiaridade da Guerra Fria, no entanto, era a de não existência de um perigo iminente de guerra mundial, face ao equilíbrio do poder.

A *Comunidade Econômica Européia* teve sua origem na *Comunidade Européia do Carvão e do Aço*, sugerida em 1950 pela França. A CEE posteriormente transformou-se simplesmente em *Comunidade Européia* e, a partir de 1993, em *União Européia*.

Em todo o tempo que durou a Guerra Fria, embora os EUA fossem incapazes de impor em detalhes seus planos político-econômicos aos europeus, sempre foram suficientemente fortes para dominar seu comportamento internacional. A política de aliança contra a União Soviética partia dos EUA, bem como seus planos militares. A única tentativa de potências européias de se empenharem numa política internacional independente dos EUA, a guerra anglo-francesa de Suez, contra o Egito, em 1956, foi abortada por pressão dos EUA. O máximo que um país europeu permitiu-se fazer foi recusar a completa integração à OTAN,

sem na verdade deixá-la, como fez a França do General De Gaulle.

Todavia, na medida em que a era da Guerra Fria se estendia, abria-se um crescente fosso entre a dominação esmagadoramente militar e política, que os EUA exerciam na OTAN, e o enfraquecimento da sua predominância econômica. O peso da economia mundial foi passando, pouco a pouco, para as economias européia e japonesa, as quais os EUA haviam salvo e reconstruído.

O peso da economia mundial foi passando, pouco a pouco, para as economias européias e japonesa as quais os EUA havia salvo e reconstruído.

Quando a Guerra Fria foi dada por encerrada, com o desmonte do socialismo real, restava tão pouco da hegemonia econômica dos EUA que, mesmo a hegemonia militar não mais podia ser financiada com os recursos do próprio país. A Guerra do Golfo, em 1991, contra o Iraque, uma operação essencialmente norte-americana, foi paga, com boa ou má vontade, pelos países que apoiaram Washington, constituindo-se numa das raras guerras em que uma grande potência obteve lucro.

Na verdade, o resultado líquido dessa fase de ameaças e provocações que recebeu o nome de Guerra Fria foi um sistema internacional relativamente estabilizado, com um acordo tácito das duas superpotências de não assustarem uma à outra e ao mundo. Os EUA aceitaram uma Cuba comunista em seu "quintal"; e as chamas das guerras de guerrilha acesas pela Revolução Cubana na América Latina e pela onda de descolonização na África não se transformaram em incêndios. E, nos anos 70, foram adotadas algumas medidas significativas para controlar e limitar as armas nucleares: um Tratado de Limitação de Armas Estratégicas (SALT) e alguns acordos sobre os Mísseis Antibalísticos (ABMs) entre as duas superpotências.

Muito antes que os estrategistas dos EUA tivessem decidido ganhar a Guerra Fria, levando o seu antagonista à bancarrota econômica, o regime de BREJNEV (1964-1983) conduzia a União Soviética à falência, mergulhando o país em um programa de armamentos que elevou os gastos com a defesa numa taxa anual de 4% a 5%, em termos reais, durante 20 anos após 1964. Malgrado a histeria de alguns funcionários do governo norte-americano de que a supremacia ocidental poderia acabar em face do programa empreendido por BREJNEV, o fato é que o poderio dos EUA sempre foi

decisivamente maior que o soviético. Quanto à tecnologia dos dois campos, a superioridade ocidental sempre superou qualquer cálculo. Os soviéticos, rudes e inflexíveis, podiam com esforços titânicos ter construído a melhor economia de toda a sua existência, mas de que adiantava à URSS o fato de que em meados da década de 80 produzia 80% mais aço, duas vezes mais ferrogusa e cinco vezes mais tratores que os EUA, quando não se adaptara a uma economia que cada vez mais dependia do silício e do *software*?

Não há sinais de que o governo dos EUA esperasse ou previsse o colapso iminente da União Soviética, ou mesmo que de alguma forma estivesse preparado para ele. A Guerra Fria chegou ao fim quando as superpotências reconheceram o absurdo da corrida nuclear, e quando uma acreditou na sinceridade da outra em acabar com a ameaça nuclear. Para fins práticos, pode-se dizer que a Guerra Fria terminou nas duas conferências de cúpula EUA-URSS de Reykjavik (1986) e Washington (1987).

A histeria pública tornava mais fácil para os presidentes obterem de seus cidadãos as imensas somas que a política americana necessitava.

O fim da Guerra Fria teve implicações, como o fim do sistema soviético. O socialismo de tipo soviético se pretendia uma alternativa global para o sistema mundial capitalista. Como o capitalismo não desmoronou e nem pareceu que iria desmoronar, as perspectivas do socialismo como alternativa global passaram a depender de sua capacidade de competir com a economia mundial capitalista. A partir da década de 60, ficou claro que o socialismo não era mais competitivo e estava ficando para trás em ritmo acelerado, e, na medida em que essa competição assumia a forma de um confronto entre duas superpotências políticas, militares e econômicas, a inferioridade tornou-se ruïnosa. O sistema capitalista mundial podia absorver os 3 bilhões de dólares da dívida - essencialmente para gastos militares - a que chegaram, na década de 80, os EUA, ao passo que não havia ninguém, interna ou externamente, para absorver a tensão equivalente dos gastos soviéticos, que representavam uma proporção muito maior da produção soviética do que os 7% do titânico PIB norte-americano, destinado às despesas de guerra em meados da década de 80. Os EUA tinham visto seus antigos dependentes transformar-se em economias tão florescentes que

superavam a sua própria. No fim da década de 70, a *Comunidade Européia* e o Japão, juntos, eram 60% maiores que a economia dos EUA. Por outro lado, os aliados e dependentes dos soviéticos jamais andaram com suas próprias pernas e eram um dreno de bilhões de dólares anuais sobre a URSS. Quanto à tecnologia, com o crescimento exponencial da superioridade ocidental, não havia sequer disputa.

*Quanto à tecnologia, a superioridade ocidental sempre superou qualquer cálculo... visto que a URSS não se adaptou a uma economia que, cada vez mais, dependia do silício e do *software*.*

Recorde-se que foi a interação da economia de tipo soviético com a economia mundial capitalista, a partir da década de 60, que tornou o sistema socialista vulnerável. Quando as lideranças socialistas da década de 70 preferiram explorar os recursos recém-disponíveis do mercado mundial (preços de petróleo, empréstimos fáceis etc.), em vez de enfrentar o difícil problema de reformar seu sistema econômico, cavaram suas próprias sepulturas. É paradoxal, mas pode dizer-se que não foi a Guerra Fria que acabou despedaçando a União Soviética, mas sim a "détente".

A Guerra Fria encheu o mundo de armas. Foi o resultado natural de 40 anos de competição constante entre grandes Estados industriais para armar-se com vistas a uma guerra que poderia eclodir a qualquer momento; 40 anos de competição das superpotências para fazer amigos e influenciar pessoas, distribuindo armas por todo o planeta, para não falar nas chamadas "*guerras de baixa intensidade*". Economias com enormes complexos industrial-militares tinham interesse econômico em vender seus produtos no exterior. Todo mundo exportava e comprava armas. Uma era de guerra de guerrilhas e de terrorismo também desenvolveu uma grande demanda de artefatos leves, portáteis e adequadamente destrutivos e mortais, e os submundos das grandes cidades podiam oferecer um mercado civil para tais produtos. Nesse ambiente, a metralhadora israelense **UZI**, o fuzil soviético **Kalachnikov** e o explosivo tcheco **Semtex**, tornaram-se nomes conhecidos. Tudo isso dava ênfase à Guerra Fria.

A partir da década de 60, ficou claro que o socialismo não era mais competitivo e estava ficando para trás em ritmo acelerado...

Existem estimativas de que nos próximos 25 a 50 anos, os Estados perderão a legitimidade em função da continuada globalização da economia.

O fim da Guerra Fria retirou, de repente, os esteios que sustentavam a estrutura internacional e, em medida ainda não possível de avaliar, as estruturas dos sistemas políticos internos mundiais. O que restou foi um mundo em desordem e a idéia alimentada de que a velha ordem bipolar poderia ser rapidamente substituída por uma "Nova Ordem" baseada na única superpotência restante, logo se mostrou irrealista. Não poderia haver retorno ao mundo de antes da Guerra Fria, porque coisas demais haviam mudado e coisas demais haviam desaparecido.

Em 1947, os EUA haviam reconhecido a necessidade de um imediato e gigantesco projeto para restaurar as economias da Europa Ocidental, porque o perigo para elas - o comunismo e a URSS - era facilmente definido. Entretanto, as consequências econômicas e políticas do colapso da União Soviética e da Europa Oriental foram ainda mais dramáticas que os problemas de então, e se revelariam de muito mais longo alcance. Todavia, nenhuma das economias do capitalismo tratou essa crise iminente como uma emergência global a exigir ação urgente e maciça, porque suas consequências políticas não eram facilmente identificáveis.

O certo é que o fim da Guerra Fria provou ser não o fim de um conflito internamente, mas o fim de uma era, não apenas para o Oriente, mas para todo o mundo. Mas, embora todos possam ver que o antigo mudou, há absoluta incerteza sobre a natureza e as perspectivas do novo.

Existem estimativas de que nos próximos 25 a 50 anos, os Estados perderão a legitimidade em função da continuada globalização da economia e, com isso, terão dificuldades em assegurar até mesmo uma segurança mínima, internacional ou entre si. Deverá haver pouco acordo sobre o que constitui um comportamento racional ou aceitável. Haverá grupos múltiplos tentando alcançar objetivos claros, limitados, com muitos deles em conflito direto entre si. De alguma forma, todos agirão cegamente, mesmo que não pensem que estão agindo assim. Apesar disso, todos estarão condenados a agir. Hoje a noção de um governo mundial parece menos fantasiosa do que há 20 anos. O chamado Grupo dos Sete vem se reunindo regularmente e assemelha-se cada vez mais a um comitê administrativo dos assuntos comuns do mundo. Entretanto, dei-

xam de aplicar a si próprios os mesmos padrões econômicos ortodoxos que exigem para os países em desenvolvimento. Foi isso o que disse o ministro da Fazenda, **Pedro Malan**, dia 8 de outubro de 1995, em Washington, em discurso perante o Comitê Interino, principal órgão deliberativo do Fundo Monetário Internacional, falando em nome do Brasil e de oito outros países latino-americanos (JB, 9 out. 95). Coincidindo com as reuniões do FMI e do Banco Mundial, três dias antes, em 5 de outubro, o Papa João Paulo II, falando perante a Assembléia Geral da ONU, fez uma vigorosa defesa da soberania nacional e dos direitos das nações, fazendo um chamado a que, "*no panorama econômico internacional seja imposta a ética da solidariedade*", pois "*devemos recordar que ninguém tem o direito de explorar outro em benefício próprio*".

Hoje a noção de um governo mundial, parece menos fantasiosa do que há 20 anos.

Nos anos 80, o FMI e o Banco Mundial agiram cada vez mais como um ministério mundial das finanças. E, finalmente, os anos 90 começaram com uma reformulação do Conselho de Segurança da ONU, utilizado cada vez mais como um ministério mundial de polícia. De maneira totalmente não planejada começa a surgir uma estrutura de governo mundial, pouco a pouco, sob a pressão dos acontecimentos. Será que esse processo terá condições e vontade política de promover maior igualdade e maior solidariedade entre os povos?

Essa é a questão da nossa época e a enorme fatura deixada pela queda do socialismo real.

Bibliógrafa:

HOBSBAWN, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX, 1914-1991*. [s.l.]: Companhia das Letras, 1995.

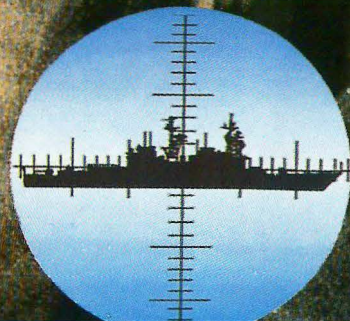
ARRIGHI, Giovanni. *A desigualdade mundial na distribuição de renda e o futuro do socialismo, 1990*. Servilha, Conferência sobre o Futuro do Socialismo: Socialismo e Economia, 6, dez. 1990.

IMPrensa nacional e internacional, [artigos da].

* O autor é Cap. Ref. Aer.

A CAÇADA IMPLACÁVEL

* Ivo Gastaldoni



Submarinos em Ação



NOTA DA REDAÇÃO :

ENCERRAMENTO

A Série Submarinos em Ação, que vem frequentando as páginas da nossa Revista desde o exemplar setembro/outubro de 1994, chega ao fim com a publicação deste décimo artigo.

Conforme exposto na nota de apresentação que prefaciou o primeiro artigo da série, o trabalho pretendia focalizar episódios pouco conhecidos da guerra submarina desenvolvida em águas brasileiras, alterando a ótica do submarinista com o ponto de vista do aviador de patrulha, função que o autor exerceu ao longo da Segunda Guerra Mundial.

O ciclo iniciado com o audacioso ataque do submarino U-185 contra um comboio, se encerra precisamente com o seu afundamento.

Ao Brig. Ivo Gastaldoni os agradecimentos da REVISTA AERONÁUTICA.

Salvador, 30 de julho de 1943. Não faltava muito para amanhecer, mas continuava tudo muito escuro. O céu inteiramente fechado e um odor de terra molhada insinuavam estar chovendo não longe dali. Aliás, os boletins meteorológicos de Aracaju registravam cobertura total de nuvens baixas, chuva leve contínua e sinais de tempestade para o interior.

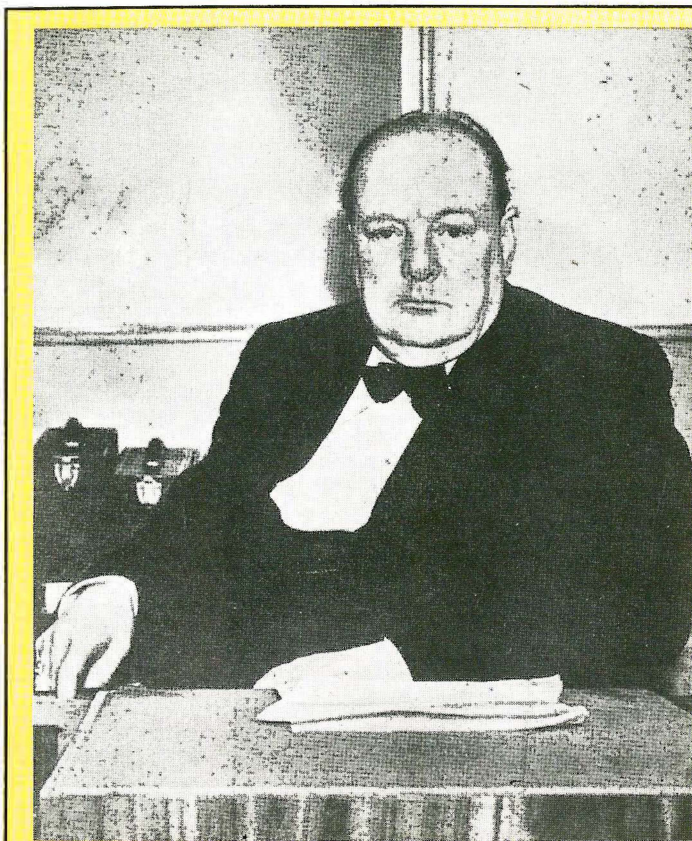
Havia movimento em volta de um Ventura do Esquadrão VP-129. Fachos de lanterna iluminando ora aqui ora ali, cruzavam-se sobre o fundo escuro produzindo riscas e hieróglifos fáceis de decifrar: estavam fazendo a inspeção externa do avião. Logo depois, passou um jipe serpenteando pelo caminho que levava ao pátio de estacionamento e seus faróis pararam iluminando toda a cena. Três tripulantes, sobraçando pastas, desembarcaram apressados; o mais carregado era o navegador que, além do estojo com o octante, trazia volumosa pasta contendo toda a parafernália necessária ao desempenho da sua função.

O Ventura correu ao longo de toda a pista 10 e alçou voo

preguiçosamente, rasando por sobre as dunas que separavam a pista do mar, e continuou subindo. Executou ligeira curva para a esquerda e "pluft", entrou num pesado

Os instrumentos, fracamente iluminados, indicavam velocidade 120 nós, razão de subida 500 pés por minuto e a proa magnética de 075 graus, que governaria o avião para

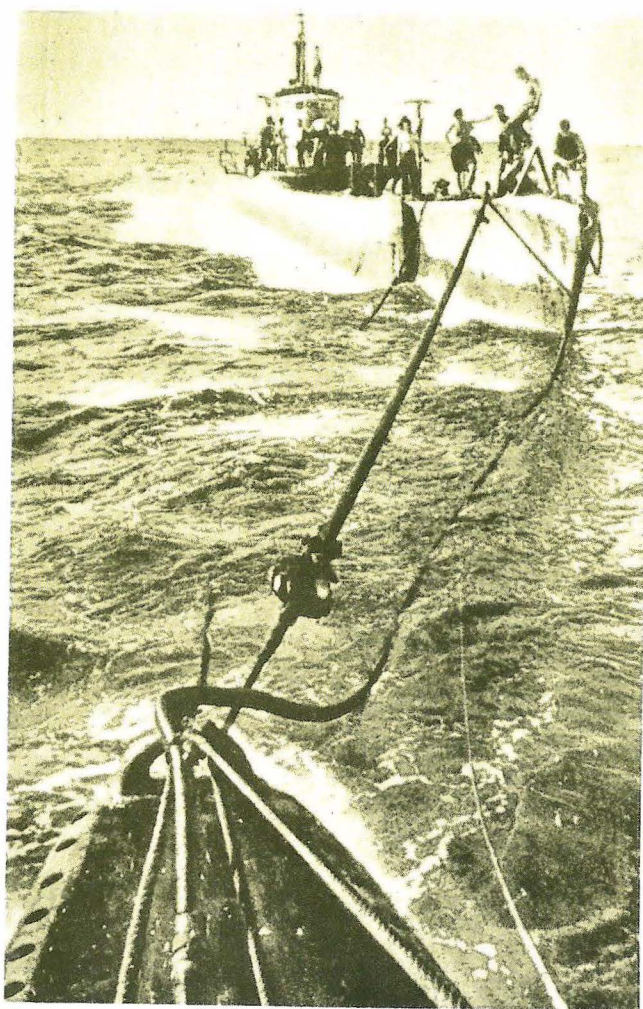
um ponto 100 milhas ao largo da foz do rio São Francisco. Pressionando o botão do intercomunicador, o Capitão-Tenente Thomas D. Davies alertou sua tripulação sobre a importância daquela missão, que seria executada em conjunto com os Esquadrões VB-107 e VP-127, em busca de quatro submarinos supostamente operando na área. Em seguida, dirigindo-se particularmente ao navegador, informou que em 10 minutos estariam sobre o mau tempo e que ainda haveria estrelas para determinar dois fixos de posição, espaçados de 20 minutos, a partir dos quais ele deveria calcular a velocidade no solo, determinar a deriva e fornecer rumo e hora de chegada ao ponto 11-00 S; 34-50 W, onde teria início sua participação na operação conjunta.



Foi o próprio Churchill que, em carta para Roosevelt, explicou a estratégia alemã e sugeriu a contra-ofensiva: "... Os portos de Biscaia constituem os pontos mais próximos e eficazes para a partida dos submarinos que operam nas costas do Caribe e das Américas. A presente tática alemã, seguida pelos submarinos, consiste em deslocar-se submersos durante o dia, executando avanços rápidos pela superfície durante a noite. Esperamos que ataques noturnos dificultem o seu trânsito à noite e os forcem a se expor mais, durante o dia. É essencial, portanto, ameaçar os submarinos tanto de dia quanto de noite, para aumentar a duração de sua marcha de aproximação e diminuir o período de operação nas vossas costas. Esta vantagem se somará à dos afundamentos e avarias que pensamos causar-lhes, pois nunca há menos que seis submarinos entrando ou saindo na área que será patrulhada. Tendo em vista os afundamentos muito numerosos que ainda ocorrem nas vossas costas, o Almirantado deverá designar quatro e, posteriormente, seis esquadrões de bombardeiros, para a nova patrulha na zona do Golfo de Biscaia."

aguaceiro. Parecia que o céu havia engolido o mar.

O mau tempo tinha ficado para trás e o sol já ia alto. Uma



Um submarino do Eixo, no Atlântico, é reabastecido por uma unidade similar. Observe-se o tubo através do qual se bombeia o combustível.

cobertura com quatro oitavos de cúmulos e topo a 2500 pés fazia com que a superfície do mar se enchesse de sombras, parecendo pequenas ilhas. O avião, triscando por cima da cobertura, também projetava sua silhueta pulando de uma nuvem para outra.

Nisso, o Comandante Davies avistou um submarino que parecia parado e, reduzindo os motores para diminuir a emissão de ruído, fez uma curva de 180 graus e manobrou de modo a encontrar a direção favorável para o ataque. O Ventura saiu das nuvens a 1200 pés e partiu feroz para uma desenfreada corrida de bombardeio.

O submarino, que pelas

são; eis que o ataque foi feito sem qualquer oposição. O rastilho das cargas de profundidade estava sendo lançado, quando a antiaérea começou sua nervosa reação.

O ataque foi perfeito. Duas das cargas explodiram muito perto do barco: uma a bombordo da pôpa e outra a boreste da proa. A torre de comando e o convés foram muito castigados pelas "ponto 50" da aeronave: o imediato estava morto e o comandante, com mais dois marinheiros, feridos. O Ventura pousou em Salvador com algumas perfurações de balas e o Capitão-Tenente Davies registrou no relatório da missão que o submarino

grandes dimensões não era nenhum dos que estavam sendo procurados, foi totalmente surpreendido, pois jamais esperaria ser encontrado tão ao largo. Havia inclusive dois homens de torso nu, andando descontraidamente pelo convés da proa. A guarnição do barco só se deu conta da presença do avião, quando as balas das metralhadoras do nariz começaram a pipocar com incrível preci-

tinha sido afundado. Tudo levava a crer que assim tivesse sido, mas não foi...

Desde meados de 1942, atendendo a um apelo dos norte-americanos, os ingleses estavam aplicando um rigoroso plano de bloqueio no Golfo de Biscaia. O próprio Churchill, em carta para Roosevelt, explicou a estratégia alemã e sugeriu a contra-ofensiva.

Por volta de abril de 1943, os esquadrões ingleses, que bloqueavam Biscaia, estavam tão bem equipados e treinados que, segundo os próprios alemães, de cada quatro submarinos que saíam em patrulha, somente um regressava. Isso levou os alemães a desenvolver uma nova estratégia. Tratava-se de diminuir o número de barcos cruzando a área tão intensamente vigiada. De que modo? Muito simples.

Os submarinos de ataque consumiam dois terços de seu combustível indo e vindo, portanto apenas um terço de sua capacidade era empregada em operações de guerra. E se eles ficassem por lá e outro barco lhes levasse o suprimento? Assim nasceu o reabastecimento no mar que, de certa forma, foi o precursor do reabastecimento em vôo, quando se quis dar capacidade global aos aviões.

O submarino reabastecedor, apelidado de "vaca leiteira", poderia triplicar o período operativo de dois submarinos de ataque, por isso tornou-se o alvo preferido das forças aliadas. Os primeiros reabastecedores resultaram de modificações introduzidas no submersível tipo VII-C, através da in-

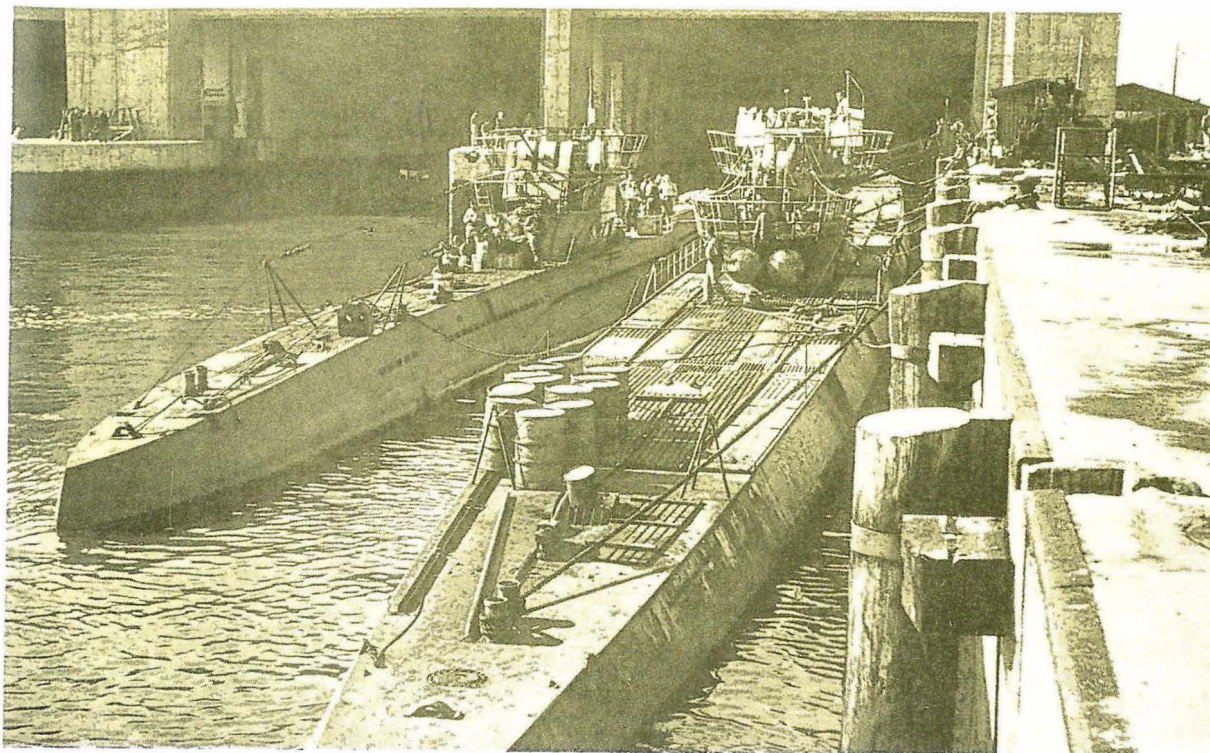
serção, logo após a torreta, de uma seção central medindo 10x9 metros. A maior largura da seção incluída requeria um sobre-casco para harmonizar as duas larguras e o espaço entre os cascos era utilizado para armazenar combustível ou alojar tanques de lastro.

604 era desesperadora. O submarino estava impossibilitado até de tentar uma fuga sorrateira, porque era seu dever reabastecer o U-172 e o U-185, sem o que ambos não poderiam regressar à base.

Do lado aliado a caçada virou uma obsessão. Tudo gira-

Esquadra norte-americana, e os episódios deste artigo fazem parte dessa operação.

No dia 3 de agosto de 1943, decolaram de Recife, por volta das 5h, três Liberators do VB-107 (Natal) e dois Venturas do VP-129 (Salvador). Às 7h 22min, o 107-B1, pilotado pelo



Submarinos reabastecedores em Trondheim, na Noruega, Base Logística dos U-boats

O submarino atacado pelo Comandante Davies era uma dessas "vacas leiteiras" adaptadas e estava sob o comando do Capitão-Tenente Horst Höltring. Sua matrícula era U-604. O ataque só não foi fatal devido ao duplo casco, mas mesmo assim, as avarias foram de grande monta. A água que se infiltrava para dentro do barco desaconselhava um mergulho, porque o aumento da pressão poderia alargar as fissuras e aí as bombas de sucção seriam insuficientes para trazer o barco de volta à superfície. A situação do U-

va em torno disso. Os centros de escuta ganharam reforços adicionais e as seções de operações estavam em dia com os novos desenvolvimentos e novas táticas. Aliás, foi nessa altura do jogo que se descobriu um novo trunfo alemão: um sensor eletrônico capaz de registrar os impulsos de radar emitidos em sua direção. Isso introduziu modificações nas táticas anti-submarino, principalmente quanto ao ataque noturno, que foi radicalmente alterado. Estava em curso uma vasta operação, coordenada de Recife, pelo Comando da 4ª

próprio comandante do esquadrão, Capitão-de-Corveta Bertram Joseph Prueher, avistou um submarino na posição 09-33 S; 30-37 W. O barco submergiu 16 segundos antes do lançamento de seis bombas Mk 47. Não havia evidência de danos, mas digno de nota é que, logo após a explosão das cargas, foi avistado a distância um segundo submarino que prontamente submergiu.

Nesse mesmo dia, às 13h 45 min, o Comandante Prueher tornou a decolar no seu 107-B1. Levava 2600 galões de ga-

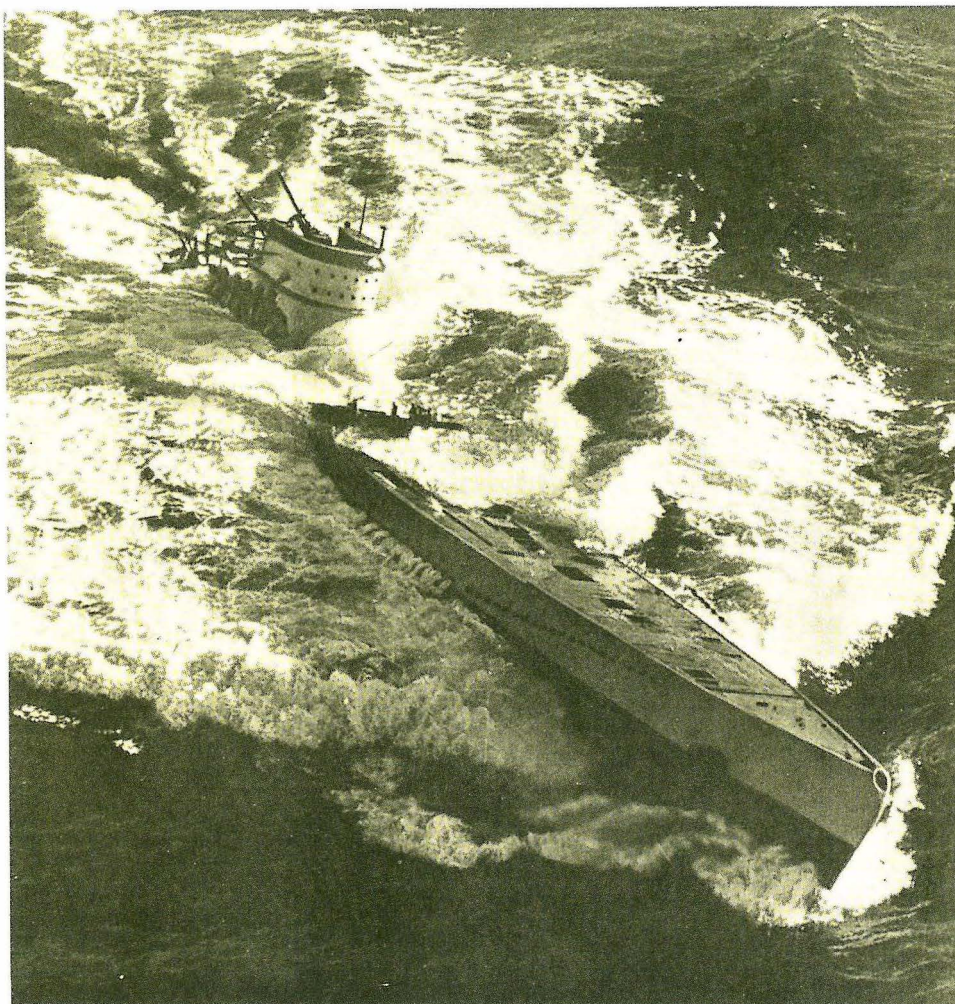
solina para uma patrulha de 12 horas. Aconteceu de tudo nesse vôo e seu relatório é riquíssimo em ensinamentos, mas como os detalhes técnicos e táticos não cabem no âmbito desse artigo, limitamo-nos aos aspectos de interesse geral.

O Libertador 107-B1 tomou o mesmo ponto onde atacara um submarino pela manhã, como centro de um quadrado de busca com 50 milhas delado. Vez por outra, o avião atravessava o quadrado pela diagonal. O destróier **Moffett**, que participava da operação, já fora avistado, bem como tivera seu eco assinalado na

tela do radar do avião. Lá pelas tantas, é avistada uma mancha de óleo e o comandante do avião orientou o destróier para investigá-la.

Às 17h 35min, voando no lado do quadrado com proa leste e com a visibilidade prejudicada pelo crepúsculo vespertino, o operador do radar obtém um eco 25 milhas à frente e um pouco para a direi-

ta. O Comandante Prueher rumou para o alvo tendo seu avião silhuetado contra a claridade restante e, antes que pudesse avistar o submarino, começou a receber uma sarai-vada de balas, cujas traçantes indicavam dois pontos de ori-



"Tripulantes de um submarino precipitando-se pela torre blindada da embarcação, enquanto a belonave afunda, atingida por bombas lançadas de um avião que partira de um porta-aviões americano."

gem. O piloto partiu para uma corrida de bombardeio, atirando contra esses dois pontos e lançando uma fieira com quatro cargas espaçadas de 60 pés. As bombas caíram nas proximidades do submarino que, com certeza, não era o mesmo que tinha atacado pela manhã. Este, além de maior, tinha armamento no convés da proa e no da pôpa.

Mesmo depois de cruzar sobre o barco inimigo, o avião continuou sendo perseguido pela antiaérea e o piloto, depois de uma curva evasiva para a esquerda, notou que os tiros ficaram para trás. Isto levou-o a concluir que os artilheiros

apontavam para a luminosidade do escape e que perderam o alvo quando o avião fez a curva. Aproveitando estar no lado escuro e quase sem oposição, voltou para um segundo ataque com as duas bombas restantes, as quais caíram muito antes do alvo.

O comandante afastou-se da área para uma finta de gambito e para avaliar a situação. Havia vibração num dos motores e um preocupante consumo de combustível, devido ao fato dos motores terem sido mantidos em regime máximo contínuo durante todo o tempo gasto na operação. Além disso, 300 galões de um tanque-reserva não poderiam ser uti-



lizados, porque a bomba de transferência para os tanques principais estava avariada. O regresso deveria ser antecipado.

Retomando a busca, foi captado um nítido retorno de radar 20 graus a bombordo. O piloto, cujo avião não tinha mais bombas, resolveu executar um ataque com as metralhadoras "ponto 50" do nariz e da torre. E, assim, vai manobrando e iniciando a descida, até que, na distância de uma milha, avistou um vulto e abriu fogo: era o destróier **Moffett** que estava sendo atacado por fogo amigo. O 107-B1 pousou em Recife às 21h 12min, com avarias na hélice e no cilindro nº 1 do motor 3 e mais 23 perfurações de bala.

Depois de um silêncio de três dias, o serviço de escuta interceptou uma mensagem, cujo texto marcava um encontro para o dia 12, no ponto 05-00 S; 20-00 W, ou seja, 900 milhas a leste de Recife. Parecia não haver dúvida que o U-604 reabasteceria o U-172 e o U-185. Foi, então, montada a mais temerária missão anti-submarino de que temos notícia: um único avião voaria sete horas mar a dentro para atacar três submarinos que estavam juntos a cerca de 280 milhas da Ilha de Ascensão.

Outra vez é o Capitão-de-Corveta Prueher que, às 9h, decolou de Natal com seu valente 107-B1, levando a imprecendente carga de 3400 galões de gasolina. A bordo, uma tripulação de 10 homens, oito dos quais eram da equipe fixa de Prueher e já tinham participado das missões anteriores. O avião tomou a direção geral leste e foi ganhando

altura lentamente para percorrer 900 exaustivas e angustiantes milhas. No ponto marcado, o 107-B1 deu de cara com os três submarinos: o U-604 com as mangueiras de transferência ligadas ao U-185 e o U-172 esperando sua vez a 100 metros de distância. Desfechado o surpreendente ataque, o U-172 mergulhou rapidamente, enquanto o U-185 se libertava das mangueiras e circulava em torno do U-604, protegendo-o com seu nutrido fogo antiaéreo. Prueher, com toda a gana possível e atirando continuamente, lançou quatro cargas de profundidade e, quando seu avião vinha para uma segunda passagem, foi vencido pelo fogo cruzado dos dois submarinos, precipitando-se no mar ⁽¹⁾. Imediatamente, o U-185 voltou a encostar no U-604 ⁽²⁾ para completar a transferência do combustível e para receber toda a tripulação do barco que seria afundado.

O transbordo dos que tinham sido feridos no primeiro combate, o Comandante Höltring e um marinheiro, foi extremamente penoso, pois ambos tiveram que ser carregados. Quando no convés do U-185, Höltring voltou-se e fez continência para o U-604 que, com suas válvulas de fundo abertas, afundou lentamente.

A despeito da vigilância, o U-185 e o U-172 voltaram a encontrar-se no dia 15, quando o primeiro passou para o segundo a metade dos homens e do combustível que recebera do U-604. A perseguição continua e uma esquadrilha do porta-aviões **Core** atacou o U-185, no dia 24 de agosto, a oeste das Ilhas Canárias (27º

N - 37ºW). As cargas dos aviões arrombaram o submarino e a água invadiu o compartimento das baterias, provocando emanções de gases sufocantes. O Capitão Maus determinou o imediato abandono do barco. O marinheiro ferido, que estava junto ao Comandante Höltring, sentindo dores e sem poder respirar nem locomover-se, pede ao comandante para ser morto. O oficial alemão matou-o com um tiro e depois disparou contra a própria cabeça. Deixando 36 sobreviventes na superfície, o U-185 vai de pôpa para as profundezas do oceano.

Notas:

1) A aeronave 107-B1 deixou de se comunicar com a base desde logo após a decolagem e, não havendo informação sobre seu destino, foi montada uma intensa operação de busca, da qual participavam de três a seis aviões. Essa operação funcionou diariamente de 14 de agosto a 1º de Setembro e foi interrompida quando os fatos foram esclarecidos pelos sobreviventes do U-185. A tripulação do avião 107-B1 estava composta por Prueher, B.J.; Hannever, G.C.; Tekan, R.; Coupe, E.L.; Brandon, H.C.; Gardner, D.W.; Merrick, G.C.; Mikalsky, J.; Smith, C.A.; e Van Horn. J.R;

2) No dia 6 de Agosto de 1943, em seu percurso para o encontro com o U-604, o U-185 ainda afundou o navio britânico **Fort Halkett**.

PARA SABER COMO A INFRAERO É IMPORTA



Infraero quer dizer Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Seguindo esta pista, você descobre que ela projeta, constrói, amplia, moderniza, opera e administra os principais aeroportos brasileiros.

ANTE PARA O BRASIL, AQUI VAI UMA PISTA.



Infraero: 23 anos, 10.000 empregos diretos, dezenas de aeroportos e mais de uma centena de instalações de apoio à navegação aérea, colocando o Brasil na rota da modernidade do transporte aéreo mundial.



★ O ★ GENERAL ★ E ... ★ EU !

"A FAB DAS MIL E UMA ESTÓRIAS"

* Carlos Phillipe Aché Assumpção

- "Você quer ser Ajudante de Ordens" ?
 - "Quero".
 - "Então vou dar seu nome para o Gabinete do Ministro".
 - "Coronel, qual é obrigadeiro" ?
 - "Não se trata de brigadeiro; é um general de quatro estrelas, cujo cargo prevê três ajudantes: um da Marinha, um do Exército e outro da Aeronáutica".
 - "Deixa comigo e obrigado pela minha indicação".
- Este rápido diálogo mudou minha carreira militar e, quem sabe, a vida pacata do general.

Mas a lista elaborada pelo EMAER e apresentada ao general continha dez nomes; eu ocupava o oitavo lugar. No entanto o meu QI (quem indica) era forte, além do general ter sido colega de

turma de meu pai (já falecido), na Escola Militar. Com a minha escolha, eu acabara de trocar meu macacão de vôo por uma farda recortada no Euclides alfaiate; madrugada e confusão, alvorada às cinco da matina por um expediente "manceiro" das 13 às 17 horas, (sem falar em

muito "whisky" e salgadinhos). Com estes pensamentos, apresentei-me ao meu novo chefe.

O general era, antes de tudo, uma parada! Muito bem fisicamente, bem apessoado, voz grave de barítono, respeitadíssimo e homenageado tanto por civis como militares; era um líder incontestado. Tinha ao seu redor as grandes personalidades da

época: Cordeiro de Farias, Adhemar de Queiroz, Juarez Távora, Lyra Tavares, Sizeno Sarmento, Mamede, Golbery, Malan, Newton Reis, do lado militar. Entre os políticos pontificavam; Arthur Bernardes Filho, Juscelino Kubitschek, Adhemar de Barros, Juracy Magalhães, Carlos Lacerda e eu, encarregado de não colocar desafetos na mesma sala, sob pena de perder o meu emprego.

O assassinato do Major Rubens Vaz e o suicí-



dio do Presidente Vargas eram fatos recentes e a situação política do País era tensa. Os políticos desconfiavam das classes armadas e, esta, dos políticos; o povo desconfiava dos dois. Um partido de projeção via no general o candidato conciliador à Presidência da República e eu não via a hora de mudar-me para o Catete.

No Gabinete era raro o dia que não tínhamos visitas, reuniões ou simples "bate-papos". Na medida em que eu conseguia que me "esquecessem no recinto" participava como simples ouvinte destas reuniões e ia me inteirando das coisas. A princípio, estas conversas eram de difícil assimilação para mim, um simples capitão, que nem o Curso de Aperfeiçoamento possuía. Mas a lógica e a transparência, com que aqueles militares diagnosticavam o Brasil e apontavam as soluções para os problemas, me habituaram a raciocinar com eles. Para mim, aqueles homens transpiravam conhecimentos e eu simplesmente adorava aqueles "papos".

Além desta movimentação no Gabinete o general era muito solicitado para atos cívicos, solenidades, recepções e vários outros eventos. Ele atendia os convites na medida do possível. O que sobrava ia para os Ajudantes-de-Ordens. Mesmo quando comparecia pessoalmente, o general (quase sempre ia sem a esposa) convidava um Ajudante-de-ordens para acompanhá-lo, quando o evento permitia. Era nossa função livrá-lo de "papos-chatos" e de pessoas inconvenientes. Chegou a minha vez. Eu deveria escoltá-lo a Embaixada da Alemanha que, comemorando sua data magna, apresentava à sociedade brasileira o quinteto de cordas de Munique. Fui no meu carro, porque o general morava no extremo oposto da cidade (ou vice-versa). Eu possuía um Hillman, carro inglês, bem "sambado" e com o cano de escapamento furado. O meu 1º uniforme datava do casamento e, como estava apertado, tirei a túnica para dirigir melhor. Foi um verdadeiro "parto" para achar a Embaixada em Santa Teresa. Resultado: cheguei atrasado e, com o motor aos urros, manobrei o carro nos jardins da Embaixada para

estacioná-lo. Chamou-me a atenção o número excessivo de guardas e manobreiros querendo me ajudar na manobra. Por uns janelões de vidro, centenas de pessoas assistiram às manobras do Hillman, de onde saiu um homem de calça preta, camisa-de-meia e suspensórios, que

fardou-se,
deu o
braço
para
uma
jovem
de



vestido longo e ambos dirigiram-se para a porta de entrada. O concerto só começou quando todo mundo, inclusive os músicos, tiveram certeza de que o casal recém-chegado se sentara; só tive coragem de cumprimentar o General depois de três "whiskies cow-boys", mas ele não perdoou: "Acho que vocês foram a atração principal da noite". Decididamente eu estava fazendo força para mudar de profissão.

Mas nem tudo era vexame. Tive a honra de ser o comandante da aeronave no seu deslocamento com a comitiva em visita a Paulo Afonso, Recife e Salvador. O general foi várias vezes a cabine, navegou, pilotou, assistiu a uma descida por instrumentose a um pouso noturno. À noite, após a recepção, encontrou tempo para um "papo" comigo, quando recordou a aviação do seu tempo, dos "Wacos cabine", "Corsários" e "Bellancas". Falou com o entusiasmo de um capitão: "Eu admiro a Aviação. Vocês são uns abnegados e muito fizeram e fazem por este povo brasileiro". Senti, naquele momento, que o general gostava de mim e eu

me afeiçoara a ele.

Após o nosso regresso, fui convidado para acompanhá-lo ao sítio, seu refúgio da sociedade. Em mangas de camisa ele plantou mudas, cuidou do orquidário, orientou o caseiro no trato dos animais e, finalmente, sentamos na varanda para uma limonada gelada. Foi a primeira vez que fiquei a sós com ele. Conversamos sobre vários assuntos. Quanto a política ele falou o suficiente para um capitão compreender e assimilar. Almoçamos num "boteco", na Estrada de Jacarepaguá, um tremendo mocotó. Neste dia fomos dispensados do expediente: o general, o motorista e eu!

Com o passar dos meses, os dois outros Ajudantes-de-Ordens foram promovidos a major e corveta, mas ficaram como Assistentes. Certo dia o Chefe-de-Gabinete, despachando com o general, alertou-o da necessidade de enviar ofícios ao Exército e Marinha solicitando novos Ajudantes. O general disse "não" e, sem levantar a cabeça ou desviar os olhos dos papéis, apontou com o queixo em minha direção e disse: "Este aí me basta". A partir daquele momento aquele homem passou a ser o meu general.

O manifesto estourou como uma bomba no Gabinete. Todos os oficiais-generais das três classes armadas assinaram um documento voltado para a nação, afirmando que nenhum deles seria candidato ao cargo de Presidente da República. Ao que me constava, somente o meu general tinha possibilidades de disputar tal cargo. "Querem manietar-me...! Este documento visa à minha pessoa..., era a voz do general ecoando nas salas e corredores.

O meu general assinou o manifesto.

Seguiram-se dias sombrios e de tristeza para mim. O meu general não ia mais a recepções e nem promovia reuniões para os apreciadores de ópera em sua casa. Eu, particularmente, não gostava desse tipo de música, mas não perdia uma. O que valia era o ambiente e a conversa. Acho que vi o meu general voltar a

sorrir quando fui com ele ao Catete para despacho. Enquanto o general estava com o Presidente, resolvi dar umas voltinhas na limusine Lincoln conversível que servira o ex-Presidente Vargas.

Ziguezagueando pelas alamedas internas do jardim do Palácio, excedi-me na hora. Fui surpreendido quando ainda estava de pé acenando para uma multidão (inexistente), imitando o ex-presidente, no momento em que o motorista saiu em cima do portão de acesso à Casa Militar. Um mar de "verde-olivas" ocupava a escandaria quando a limusine parou. Fiquei petrificado esperando naturalmente ser abatido a tiros pelos sentinelas. Fui salvo pelo meu general que, com a sua voz de barítono sobrepondo-se ao burburinho, falou: "Quem sabe se você não seria um bom candidato a Presidente da República?" Teria sido a fala do meu general uma estocada nos assassinos do manifesto?

A rotina prosseguia sem grandes variações até que um dia um campanheiro de Escola Militar do general, já na reserva, resolveu dar um almoço de confraternização, reunindo o general e um companheiro que não se falavam há anos. O resultado foi lamentável! O meu general acabou discutindo aos berros com o seu desafeto. Retirou-se zangado da feijoada e, durante o trajeto para casa, teve um distúrbio alimentar. No expediente do dia seguinte passou a chá e amarrou a cara para todo mundo. No carro só falava o necessário e, às vezes, me dispensava de acompanhá-lo. Foi o início do fim.

Sua saúde piorou e exames médicos foram feitos. "Era coisa passageira", pensava eu; "uma gastrite ou uma úlcera nervosa." Ele "baixou" ao HCE e, em seguida, tirou férias. Foi impossível sua recuperação em casa. Diariamente sua residência" botava gente pelo ladrão." A família resolveu desaparecer com o meu general, para que ele pudesse convalescer.

Foram para um pequeno hotel numa ilha isolada perto de Itacuruçá. Um telefone a manivela e um estafeta diário colocavam o meu general em contato com o Gabinete. Foi quando decidi cooperar. Escrevi uma mensagem, coloquei-a dentro de uma garrafa

de coca-cola, amarrei um rabicho colorido de pipa para orientar a queda e facilitar a localização e assim, munido de uma "bomb-cola", fui ao Aeroporto Santos-Dumont, peguei um T-6 e me "mandei" para a ilha. Após o primeiro rasante, o meu general apareceu na praia acompanhado de familiares e curiosos. No segundo rasante tive a certeza de que ele me reconheceria. Subi e resolvi dar um show aéreo para alegrá-lo. Fiz

tudo o que sabia e o que não sabia. Ao final,



passei "baixo e bem devagar" e joguei a garrafa, que o general recolheu. Voltei para o Santos-Dumont e fui correndo para o Gabinete avisar sobre a nova modalidade de contato com o general.

Estávamos discutindo o próximo lançamento da "bomb-cola", quando o telefone tocou. Era o general. Depois de dar notícias ele mandou me agradecer pelo show aéreo, mas pediu que eu

não repetisse a dose pois sua senhora ficara muito nervosa, principalmente depois que ela soube quem era o piloto!

O meu general regressou da ilha aparentemente muito bem fisicamente, mais magro e queimado do sol. Fiquei alegre em vê-lo. Fomos diretamente para o Clube de Aeronáutica, onde centenas de oficiais das três classes armadas se reuniram para homenagear positivamente o Major Rubens Vaz, assassinado por pistoleiros. Como Presidente do Clube Militar, o meu general fez um vibrante e inolvidável discurso, conquistando a todos os presentes. Lembre-me de uma passagem do seu discurso onde ele dizia: "... ou damos um golpe aparentemente ilegal,

ou viveremos eternamente numa mentira democrática...". Tão proféticas foram as suas palavras que, meses depois, um de seus colegas cumpriu à risca o que fora dito. Quanto ao meu general, ele mal conseguiu terminar o seu discurso.

Bastante emocionado, já sem voz, foi carregado nos braços pela oficialidade presente. Todos nós chorávamos de alegria. Foi difícil tirá-lo do recinto e colocá-lo no carro apinhado de gente. Apesar de rouco, ouvia-se a sua voz: "Eu não estou morto! Eu

estou vivo!... Eu ainda não morri!..."

Mas o meu general, abatido pelo esforço, voltou para o HCE. Os americanos ofereceram tratamento no Walter Reed Hospital, em Washington. A FAB transportou-o num fôlego até lá de C47. Por ironia não fui escalado como piloto, pois se tratava de uma viagem ao exterior.

O meu general regressou logo. Nada foi feito em Washington. Recebi-o no Galeão. Ele estava muito fraco e abatido. Fiquei de vigília em sua casa, até que uma hemorragia interna afogou-lhe os pulmões. Corri para igreja a mais próxima à procura de um padre, cumprindo as instruções de sua esposa e executando a minha última missão. O meu general morreu ao entardecer.

* O autor é Cel. Av. Ref.

DEMOCRACIA

* **Newton de Goês Orsini de Castro**

**"No mundo existem 800 milhões de seres humanos famintos."
Papa João Paulo II**

Conseqüentemente podemos concluir que há algo de muito errado no comportamento das diferentes sociedades, nas relações internacionais e nos sistemas sócio-político-econômicos vigentes. Deparamo-nos com guerras localizadas, guerrilhas, genocídios, terrorismo, atentados, desemprego, pobreza, criminalidade crescente, endemias, toxicomania, desequilíbrios psíquicos em quantidade alarmante, agressões, corrupção, falta de ética e de solidariedade, injustiças, ódios e invejas, em conseqüência dessa realidade caracterizada pelo egoísmo. A falta de discernimento agrava cada vez mais esse descabro, não permitindo que as sociedades elevem-se à consciência. Em um País como o Brasil, onde há trabalho escravo, o medíocre e o desonesto, arrogantemente escudados em ideologias, sempre negam essas verdades, porque só vencem em conseqüência do afastamento dos princípios representativos da responsabilidade, da justiça social e dos verdadeiros valores humanos.

Em um País como o Brasil, onde há trabalho escravo, o medíocre e o desonesto, arrogantemente escudados em ideologias, sempre negam estas verdades...

Nas democracias são legítimos os atos de pressão para a conquista de reivindicações dos diferentes grupos sociais, políticos, econômicos e profissionais. Equi-

libram as relações humanas, fortalecendo a estrutura democrática. Desejo, fundamentalmente, cumprir com o dever de caracterizar atos impróprios que tumultuam a dinâmica institucional. É o mínimo que devemos fazer. É o exercício básico da cidadania e do civismo.

Praticamente, no Brasil, nada é aplicado em pesquisa para a conquista de tecnologia que possibilite, como exportador, real integração ao comércio internacional...

É grave quando autoridades querem fazer crer que são antedemocráticas reações que se opõem às decisões que mantêm o trabalho aviltado, privilegiando o capital muito além do que pode ser considerado justo. O que fere seriamente a democracia é o que mantém condições sociais que levam a enorme mortalidade infantil; que não profissionaliza; que impõe a miséria; que não garante atendimento à saúde e que assegura a insegurança. **Quando a diferença entre ricos e pobres caracteriza-se pela oposição da opulência à miséria não há democracia, e, sim, despotismo.** Não importa a liberdade de expressão e o ordenamento constitucional democrático. No caso, não estou focalizando somente a miséria de uns poucos, o que encontramos em todas as nações. Refiro-me a milhões de brasileiros que pouco ou nada participam, contrastando com uma elite absurdamente privilegiada. É a verdade explicitada. Torna-se necessário o

conhecimento dos elementos sócio-econômicos considerados: muitos operários saem de casa de madrugada; viajam em condições desumanas; trabalham oito horas ou mais, comem comida fria; levam mais de duas horas para voltarem às suas casas, deixam a última condução em uma favela caminhando distâncias consideráveis no escuro e com os pés no barro, bem como, dormem em catres e em quartos cujos pisos são de terra. Falamos sobre uma democracia que, entre outros desmandos convive, também, permanentemente, com a injustiça e a discriminação: fome, desnutrição, endemias, valas imundas, moradia nas ruas, insegurança e criminalidade que já caracteriza guerra civil: os condicionados por um passado que não mais influencia a nossa realidade, pelo menos na presente conjuntura, e os que se fizeram na corrupção, somente identificam essas verdades quando são seqüestrados ou brutalmente assaltados. Não há como aceitar que quem trabalha não viva com dignidade.

Vejamos quais as razões que nos levam a esta situação: a estagnação da economia no Brasil vem sendo perseguida com instrumentos somente apropriados a nações de economia forte, consolidada e com bom nível de atendimento social. Pouco estão estruturando, caminhando entre a recessão e a estagnação, formando um enorme exército de desempregados.

O valor do Real está sendo mantido artificialmente à custa de refrear o desenvolvimento da nossa economia, com sérias consequências sociais. A valorização da taxa de câmbio está nos levando a uma séria crise. Quando chegar o momento insustentável e tivermos que desvalorizar a nossa moeda para adaptá-la à realidade, o País entrará em instabilidade sócio-político-econômica: milhões de desempregados, milhões sem profissão necessária à sociedade, milhões de miseráveis revoltados, Forças Armadas desaparelhadas e muita falta de consciência. Essa é a democracia brasileira.

Podemos afirmar que a política econômica do Governo objetiva, fundamentalmente, a preservação do sistema financeiro privado...

Ao integrarmos a realidade nacional ao contexto internacional verificamos que não podemos aceitar o aviltamento social e operacional das Forças Armadas. As nações desenvolvidas, China, Ásia do leste e do sul desenvolvem-se compatibilizadamente com a necessidade de manterem estabilidade institucional, apesar de estarem também envolvidas por sérios problemas emana dos da fase de transição para a economia globalizada. Por outro lado, comparativamente, o Brasil, estagnado, caminha para uma posição insustentável sócio-político-economicamente. Essas conclusões, para quem lê com isenção, estão em relatórios das mais conceituadas organizações nacionais e internacionais, bem como em pareceres de conceituados analistas democratas e capitalistas insuspeitos e que odeiam o socialismo.

Praticamente, no Brasil, nada é aplicado em pesquisa para a conquista de tecnologia que possibilite, como exportador, real integração ao comércio internacional futuramente, a não ser de

matérias-primas e objetos simples de baixo preço e de tecnologia ultrapassada. Fazem com que percamos definitivamente a capacidade de autodeterminarmos. Como nunca, em futuro próximo, teremos o nosso destino controlado pelo Poder supranacional.

Quando governadores espoliam bancos estaduais e banqueiros administram mal e desviam dinheiro dos cidadãos, as instituições bancárias são socorridas com recursos públicos.

A desordem social em que vivemos, no dia a dia, não tem sido considerada pelas autoridades federais com seriedade. Em compensação exigem que a revolta dos injustiçados exteriorize-se através de um diálogo educado e elevado, o qual tem se transformado em monólogo. O que pensar sobre o aviltamento salarial e o desemprego? Creio que é mais grave do que qualquer ato político execrável dos excluídos, quando deputados riquíssimos afirmam que não aprovarão reformas constitucionais essenciais para o País, se não forem atendidas reivindicações que dizem respeito aos seus negócios particulares, bem como não pagam ao governo empréstimos milionários. Os "anões" do Orçamento, os empresários corruptos parceiros de P.C. Farias, os que gastaram milhões em obras com o dinheiro público e as abandonaram, os que mantêm milhões de toneladas de alimentos estocados estragando, os que votaram mantendo o sigilo bancário dos sonegadores e muitos outros criminosos ricos e políticos estão soltos, felizes e influenciando os destinos na Nação.

Chega de atribuírmos aos comunistas as indignidades dos corruptos dos ladrões e dos "safados" que utilizam o anticomunismo para se locupletarem.

Não há distribuição de renda mais desumana do que a que encontramos no Brasil.

Como aconteceu no México, as nossas autoridades financeiras, com o câmbio sobrevalorizado, optaram pela âncora cambial. Com o exercício sócio-político-econômico do citado país, para que o Brasil não passasse pelas mesmas dificuldades decidiram que, para manterem a estabilidade do Real, obrigatoriamente, teriam que adotar providências que reduziram o nosso nível de atividade econômica; que fortaleceriam a âncora monetária e que manteriam altas as taxas de juros. Nem por um minuto consideraram as sérias consequências sociais. Hoje podemos constatar que "a âncora cambial pagou tributo catastrófico." (Mário Henrique Simonsen). "Política cambial insana". (Hélio Gaspari). A única coisa que para eles importa é manter a inflação baixa, ou seja, preservar o Real. Deste modo, podemos afirmar que, para consertarem seus erros, adotaram medidas prejudiciais ao povo brasileiro. Se pelo menos houvesse esperança de que, ao nos sacrificarmos, estabeleceríamos benefícios futuros, ainda seria compreensível. Não creio, pelas seguintes razões: no erro e no "conserto" do erro, o Governo, para manter a inflação baixa neste ano, terá que cancelar e adiar muitos investimentos necessários, causando mais desemprego. ***O País crescerá em torno de 3% com aviltamento salarial e tributos abusivos, não adquirindo, em consequência, condições para reduzir o alarmante nível de pobreza.*** O Real será ainda sustentado pelas âncoras cambial e monetária. Os juros parecerão estar caindo correta e convenientemente: engano, acabarão mantendo-se em patamares, internacionalmente, muito altos. O capital especulativo continuará a ser significativo para a equipe econômica e prejudicial, na realidade, para



a nossa economia, não estabelecendo infra-estrutura e não garantindo, concretamente, o nosso crescimento econômico: o Brasil remunera esse dinheiro volátil com juros altíssimos e deposita, ainda, na Suíça, no Bank of International Settlements (BIS), a maior parte das nossas reservas que são de cerca de R\$ 51 bilhões, rendendo 6% ao ano.

A demanda terá ainda que ser controlada por intermédio de restrições ao crédito e dos juros altos. Os investimentos públicos serão contidos com conseqüente queda da atividade econômica, limitando o crescimento da economia. Continuarão falando em reformas estruturais, as quais realmente nunca fazem chegar, a não ser quando desfiguradas pelos interesses pessoais dos parlamentares que integram o Sistema. Essencialmente nada modificação. **O déficit público crescerá e os assalariados e os consumidores, continuarão a financiar essa política que se mantém em erro para corrigir um erro.** "O Governo perdeu em 1995, na escalada dos juros, nada menos de R\$ 21 bilhões" (Joelmir Beting). Pasmem, na realidade, o Governo, em 1995, pagou em juros aos seus credores cerca de 5% do Produto Interno Bruto (PIB). A dívida pública foi de R\$ 56 bilhões a R\$ 107 bilhões. Não sei e não vejo como conseguirão sair dessa situação. Primeiro porque parece-me que não sabem ou não querem e, segundo, porque teriam que penalizar os que detêm o dinheiro e que vivem intocável e privilegiadamente. Ou seja, teriam que fazer os membros da nossa oligarquia colaborar, abrindo mão de um pouco de suas vantagens. **Creio que aguardam o imponderável: esperam que acontecimentos, determinações e interesses internacionais "solucionem" os nossos problemas.**

*Platão e Montesquieu ficariam
estarecidos com a nossa república
e com a nossa democracia.*

Podemos afirmar que a política econômica do Governo objetiva, fundamentalmente, a preservação do sistema financeiro privado, não importando as conseqüências danosas para o setor produtivo nacional e para o trabalho. No nosso Sistema, a maior parte dos impostos incide sobre a produção ao invés de ser sobre a renda, aumentando o preço final do produto a ser pago pelo consumidor. Em conseqüência dessa e de outras distorções, estima-se que de cada Real arrecadado, outro é sonegado. Nestas condições podemos considerar que o aviltamento dos salários, **o aumento do desemprego e as dificuldades do setor produtivo são instrumentos dessa política econômica.** Torna-se necessário um urgente ajuste das contas públicas, considerando que as políticas cambial e monetária exigem equilíbrio orçamentário. Conseqüentemente cabe ao Congresso aprovar, o que já deveria ter sido feito, as reformas administrativa, fiscal, tributária e previdenciária. **Os assalariados e os consumidores, com salários injustos e impostos escorchantes, não podem mais sustentar um Estado que não presta serviços e que, na realidade, não defende a Nação.** No entanto, devemos fazer justiça, consignando que os Poderes Legislativo e Judiciário têm um pouco de consciência com o assalariado, funcionário público, pois, apesar do baixo salário, concedem-lhe reajustes que impedem perdas injustificadas. Quanto ao Executivo verificamos que impõe ao funcionário público, arbitrária e discriminadamente, o aviltamento salarial. Por outro lado, não são tomadas providências para impedir o enriquecimento ilícito dos membros do sistema financeiro. Quando gover-

nadores espoliam bancos estaduais e banqueiros administram mal e desviam o dinheiro dos cidadãos, as instituições bancárias são socorridas com recursos públicos. As fortunas pessoais desses políticos e banqueiros mantêm-se incólumes.

*Estou cansado de ver, ano após ano, os
"donos" do nosso Sistema sócio-político-
econômico falarem em democracia e
estabelecerem o privilégio para poucos
e a discriminação para muitos.*

Devemos novamente patentear que o poder político brasileiro está, basicamente, a serviço do sistema financeiro. Ora por ação, ora por omissão e ora por coação. Senadores, deputados, ministros e secretários são financiados e levados aos postos-chave, a fim de preservarem interesses financeiro-econômicos dos que têm dinheiro como produto, meio e fim, não sendo nunca objetivado um justo destino para o País. Será que isto é democracia?

O assalariado e o consumidor são achacados e assim utilizados para manterem o Estado funcionando, bem como garantirem a intocabilidade e a preservação dos interesses dos banqueiros e demais agentes financeiros, não importando os desvios, a corrupção, o dolo, as injustiças, a pobreza, a miséria e as indignidades. Será que isto é democracia?

*Em resultado da sonegação, do descaso
ilegal e legal com o INSS e de dívidas
legítimas e não pagas, os cofres
públicos, neste momento, estão
perdendo cerca de R\$ 180 bilhões.*

A democracia, no Brasil, não funciona para o povo brasileiro.

Na União, não são os encargos com os salários que desequilibram as finanças públicas. O assalariado é o "bode expiatório" do Sistema. O pagamento do funcionalismo é estrutural: o funcionário público é parte integrante

e necessária ao funcionamento da máquina do Estado como são os outros elementos que formam a Instituição pública. Logo, não pode ser considerado gasto a ser aviltado. Por outro lado, juros escorchantes e socorro aos banqueiros milionários não são estruturais. Na realidade representam arbitrios. Chega de atribuirmos aos comunistas as indignidades dos corruptos, dos ladrões e dos "safados" que utilizam o anticomunismo para se locupletarem. As mazelas que aí estão devemos a gente de todo tipo, tendo em comum a inconsciência. Na sua maioria são democratas capitalistas, desonestos e arrogantes. Se assim não agirmos continuaremos a dar guarida aos apátridas "ideólogos", que só pensam em viver privilegiadamente, não importando que um dia este País possa viver no mesmo pavor em que vivem inúmeros países subdesenvolvidos. **Sabemos que, atualmente, a elite dirigente aproveitadora é composta por democratas capitalistas corruptos e por socialistas que o País combateu recentemente. Todos perfeitamente mancomunados. Um bando de aproveitadores apoiados por omissos e por "bem-intencionados" que vivem na irreidade das ideologias.**

Em consequência da sobrevalorização do Real e da incompreensível política de tarifas, o que o País recebe em dólar menos o que vai para o exterior (déficit em conta corrente), insubstancialmente, tem extinguido o que temos criado para equilibrar e satisfazer nossas necessidades financeiras. Nada tem sido feito ou planejado para corrigir essa distorção. Só pensam em aviltar salários e aumentar impostos. Deveriam cortar gastos do que é necessário e moralmente sustentável, considerando o pagamento de despesas financeiras integrais que o Governo faz aos seus credores a título de correção monetária, cambial e juros absurdos: é

correto e devido que identifiquem o déficit nominal, mas com decência. **O que deixa o Governo em dificuldades financeiras são os seguintes pagamentos e desvios: dívida externa (juros e o principal); câmbio valorizado; política de tarifas sem senso; juros altos que levam a dívida interna do Governo a consumir loucamente o seu orçamento e cada vez mais endividar-se; falta de uma política que garanta aumento da poupança interna privada; utilização do dinheiro público para manter a riqueza dos banqueiros incólume; acordos lesivos aos cofres públicos com os sonegadores e com a bancada ruralista que não quer pagar seu empréstimo com os quais enriqueceu; obras superfaturadas; vontade férrea de manter o ordenamento jurídico que assegura a impunidade da elite dirigente e suas imorais consequências; o desejo de não dotar o Poder público de uma estrutura fiscal e de arrecadação decente capaz de inibir, com rigor, a sonegação; e a nomeação de milhares de incapazes para o serviço público feita pela elite dirigente para fins eleitoreiros.**

É necessário que brasileiros civis que têm discernimento e militares façam alguma coisa: só o imponderável nos livrará de muitos sofrimentos.

Platão e Montesquieu ficariam estarecidos com a nossa república e com a nossa democracia. **Vejo o Brasil como uma enorme fazenda de ovelhas onde os pastores, orgulhosa e arrogantemente, do alto e com cajados nas mãos, observam os rebanhos. Controlam o trabalho de seus "cães amestrados", os quais correndo de um lado para o outro, agachados e com as caras rentes ao chão, incompreensivelmente arrogantes, levam silenciosamente a ovelhada para o abate e para a tosquia: esses "auxiliares" são bem tratados pelo Poder**

supracional. Entretanto, relativamente ao bem que trazem aos que controlam o mundo estrategicamente e ao mal que, desprezivelmente, fazem a milhões de pessoas, na verdade não são bem "remunerados". Em compensação, todos os dias são homenageados, bajulados e cercados por respeito e consideração. Relativamente ao povo brasileiro, enriquecem desmensuradamente enquanto milhões de crianças sofrem por abandono e falta de oportunidade para viverem decentemente. É necessário entendermos que temos que ter uma economia livre da mentalidade estatizante, como também um Estado bem estruturado, com um Governo com plena capacidade moral e legal para garantir o livre comércio, sem favorecimentos impostos por oligopólios ou por outras forças políticas e econômicas. **Por outro lado, imediatamente, devemos estabelecer um Sistema tributário que livre a produção e a pesquisa da atual carga ilógica de tributos: privilegiar a produção e a pesquisa, e onerar a riqueza e o consumo supérfluo. Do contrário, criaremos cada vez mais desemprego, miséria e desordem.**

Estou cansado de ver, ano após ano, os "donos" do nosso Sistema sócio-político-econômico falarem em democracia e estabelecerem o privilégio para poucos e a discriminação para a maioria, como princípios norteadores da vida nacional. Vejo-os garantirem, pouco a pouco, a formação de um exército de miseráveis e a degradação operacional e social das Forças Armadas. Creio não haver solução porque, fundamentalmente, identificamos que a mentalidade, a noção de certo e errado, a cultura e a concepção do que seja capitalismo da nossa elite dirigente são deformadas e impróprias para conquistarmos um melhor destino para o nosso País, o qual nunca foi construído como lar e sim, sempre, como

colônia a ser explorada. Não sei como as nossas lideranças não se cansam de ver as nossas instituições serem vilipendiadas, apesar de estarem vivendo privilegiadamente.

Gostaria de saber por que, até então, não fizeram o ajuste fiscal. Sem esta providência que conquistaste uma verdadeira estabilidade financeiro-econômica, jamais poderemos considerar o plano Real como algo que tenha por objetivo estruturar um Brasil melhor. Não vejo como aceitar que ainda não o tenham implantado. Acredito que só irão fazê-lo corretamente e em bases definitivas quando, entre outras providências que eliminarão o espírito de nacionalidade, tiverem certeza que conseguiram anular a capacidade de influir das Forças Armadas.

...no erro e no "conserto" do erro, o Governo, para manter a inflação baixa neste ano, terá de cancelar e adiar muitos investimentos necessários, causando mais desemprego.

Diz o Governo que fixou como meta para alcançarmos estabilidade sócio-político-econômica as reformas tributária, administrativa, previdenciária e patrimonial. São necessárias, entretanto, mesmo que sejam realizadas, não atingirão o fundamental: não afetarão o principal problema que nos leva à desordem institucional, ou seja, as bases culturais, éticas e legais que se estruturam na leviandade, corrupção, injustiça social e impunidade da elite privilegiada. Em síntese: **o Sistema sócio-político-econômico brasileiro é corrupto, fortemente estruturado pelo nosso ordenamento jurídico.** Nos Poderes da República identificamos a barganha, o fisiologismo, as ambições políticas e financeiras de pessoas e de grupos, e quase nunca, sistemicamente, os interesses nacionais.

Em resultado da sonegação, do descaso ilegal e legal com o INSS e de dívidas legítimas não pagas, os cofres públicos, neste momento, estão perdendo cerca de R\$ 180 bilhões. Essa barbárie é consequência de um ordenamento jurídico apropriado à corrupção, irresponsabilidade, impunidade e desordem, bem como, repito, emana da férrea vontade da nossa elite dirigente em manter uma burocracia corrupta, desaparelhada, ineficiente e incapaz. Presentemente um senador, de forma surpreendente, elevou-se à consciência e está tentando corrigir essa absurda situação. Ao fazer uma análise histórica retrospectiva, sinto-me obrigado a concluir que esse parlamentar somente conseguirá aprovar leis que fingirão que alguma coisa foi corrigida. Ou então abandonará essa correção de rumo, porque a corrupção alcançará o seu "preço". Em caso contrário, o Sistema o eliminará do Poder.

Considerando todos os fatores existentes na vida nacional e fazendo uma projeção consciente e isenta, verificaremos que ainda navegaremos, por muito tempo, em um mar encapelado pelo subdesenvolvimento, pela injustiça social e pela desordem organizada. Nada está acontecendo acidentalmente, como consequência de fatos incontornáveis. Por intermédio de análises livres de qualquer influência político-ideológica, concluí que nos deparamos com um planejamento político-financeiro-econômico universalizado do Poder supranacional, que acabará por levar todas as nações, principalmente as subdesenvolvidas, a níveis de desemprego nunca vistos ou imaginados. Consequentemente será criado um imenso segmento social de revoltados, que levará as classes média e pobre ao desespero. A insegurança, os ódios e as agressões alcançarão níveis insuportáveis. Tenho procurado

imaginar como as elites privilegiadas e internacionalizadas manterão sob controle os "exércitos" de desesperados nas nações subdesenvolvidas: continuarão a mentir, condicionar, criar esperanças e, fundamentalmente, quando julgarem necessário, incrementarão o desaparelhamento do Estado, as dissidências internas, as milícias truculentas, a ineficiência no combate à criminalidade e ao tráfico de tóxicos, a falta de atenção às causas e consequências das endemias provenientes do estado de pobreza, o separatismo, a guerrilha ou, em última instância, a guerra localizada ou as invasões. Gostaria de saber de onde saíram tantos loucos egoístas e perversos para compor um Poder supranacional tão desumano e de onde saíram tantos inconscientes, que apóiam essa realidade por omissão. "Nada pior do que um imbecil ambicioso, vencedor, dinâmico, invejoso e vingativo". (Johnn Gottfried Herder). Esse filósofo ao analisar o individual e o concreto também afirmou que normalmente esses indivíduos vencem pela audácia e pela falta de escrúpulos. Creio que essa opinião também poderia ser aplicada a determinadas coletividades.

É necessário que brasileiros civis que têm discernimento e militares façam alguma coisa: só o imponderável nos livrará de muito sofrimento.

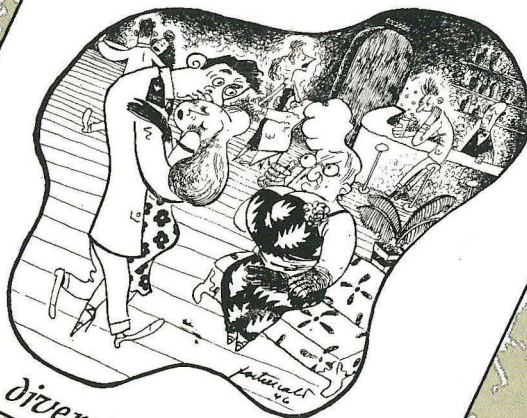
Na Inquisição, o homem do povo não podia protestar, tinha que aceitar, incondicionalmente, o que a elite dirigente determinava. O Poder onipotente, onisciente e desumano torturava e matava para manter seus privilégios. Deus era usado para legitimar essas injustiças. Hoje, querem que seja a democracia.

* O Autor é Cel. Av. R/R

Há 50 Anos

dizia o Fortunato...

*O Clube de Aeronáutica lhe
proporcionará bem como
à sua família...*



... diversões e vida social.

*No Clube de Aeronáutica, os
senhores poderão constantemente...*



*... discutir e estar a par dos
problemas técnicos da arma.*

*A sede do Clube de Aeronáutica
será um ótimo...*



... ponto de reunião.

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

fgtos & gente

A VARIG TEM NOVO PRESIDENTE



O Conselho de Administração da VARIG elegeu o engenheiro Fernando Abs da Cruz Souza Pinto, novo Diretor-Presidente da Companhia.

O engenheiro Fernando Pinto, ingressou na VARIG em 1972, como estagiário no setor de Engenharia e Manutenção. De 1973 a 1976, coordenou o Projeto do Banco de Provas de Motores;

de 1981 a 1982, como engenheiro residente na Airbus Industrie (Toulouse-França) foi responsável pelo acompanhamento da fabricação dos aviões A300 e pela coordenação do processo de entrega à VARIG; de 1982 a 1988, chefiou o Sub-Departamento de Oficinas; em 1988, transferiu-se para a Rio-Sul no cargo de diretor técnico, assumindo a presidência em 1992.



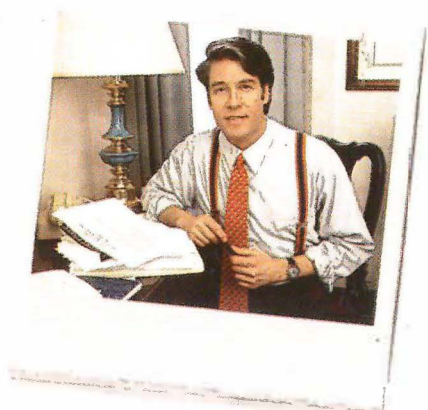
CURIOSIDADE

A capa da nossa última Revista, além de causar impacto pela bonita apresentação, tornou-se foco de curiosidade dos nossos leitores, visto que, propositalmente, não nos referimos a ela, no corpo da publicação.

Trata-se da reprodução da capa de uma publicação editada na Europa no ano de 1927 e que fazia alusão às tentativas transoceânicas da época.



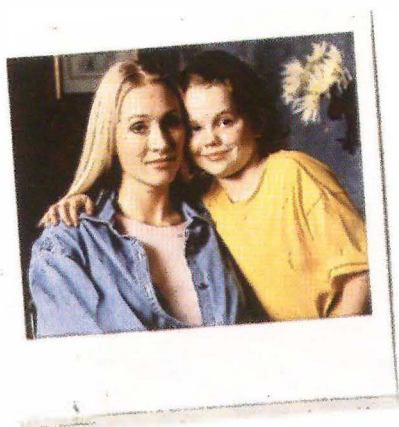
Processamento de dados vs. Gerenciamento de Informações. A diferença entre ver e compreender.



Gerenciamento de Informações não só processa 3 milhões de mensagens de voz todo dia, mas também ajuda Francisco Borghoff a fechar sempre grandes contratos.



Gerenciamento de Informações não só processa 10 bilhões de cheques por ano, mas também permite a Tremba Design cumprir todos os seus prazos.



Gerenciamento de Informações não só processa 10 milhões de chamadas de emergência por ano, mas também possibilita a filha da Maria Mendez a ter o tratamento médico de que necessita.



Gerenciamento de Informações não só processa milhões de reservas em 140 companhias aéreas mundiais, mas também rastreia os passos da viagem do Richard Wong mesmo que seja através de diferentes companhias aéreas.

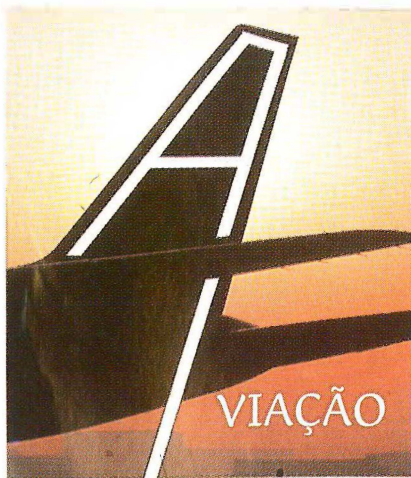
A informação é, atualmente, o bem mais precioso que uma empresa pode possuir. A Unisys sabe disso, e aliás, é por esta mesma razão que está lançando o conceito "The Information Management Company". Toda a sua tecnologia é aplicada numa análise profunda do seu negócio e das suas metas para gerenciar a informação que, utilizada como uma

ferramenta estratégica, torna a sua empresa mais competitiva e ágil, e muito mais lucrativa. Assim é o Gerenciamento de Informações. Um conceito muito mais amplo que tem o processamento de dados ape-

UNISYS

nas como uma parte inicial de todo o trabalho a ser realizado para atrair, manter e satisfazer plenamente os seus clientes. E para executá-lo bem, só mesmo a Unisys, uma das maiores empresas do mundo em seu ramo, por estar sempre muito bem informada. Compreendeu? Para maiores informações, consulte Internet <http://www.unisys.com.br>.

THE INFORMATION MANAGEMENT COMPANY



ZERO "G"

Após muitos anos de leais serviços, o "ZERO-G", Caravelle nº 234, usado pela Agência Espacial Francesa (CNES), para simular a falta de peso nos vôos espaciais, foi retirado de serviço.

O CNES elegeu como seu sucessor, o Airbus nº3, um A300-B2, do próprio Consórcio e orientou sua subsidiária, a Novespace, no sentido das adaptações necessárias.



O A300-B2 nº3 ao lado de seu antecessor o Caravelle nº234.

ROLLS-ROYCE - CELMA

O motor Rolls-Royce Trent 800 detém mais de 35% do mercado de motores para o Boeing 777. A empresa brasileira CELMA sediada em Petrópolis, RJ, é parceira da RR no projeto Trent fabricando as palhetas de turbina, carcaças estruturais da seção de combustão e o cone de descarga.



Na foto a turbina Trent 800 sendo embarcada para a fábrica da Boeing em Seattle, EUA.

"STEALTHY"

Em linguagem de Força Aérea moderna, "stealthy aircraft or missil" significa : veículo aéreo capaz de evitar detecção ou que pode permanecer indetectável durante o período em que realiza sua missão.

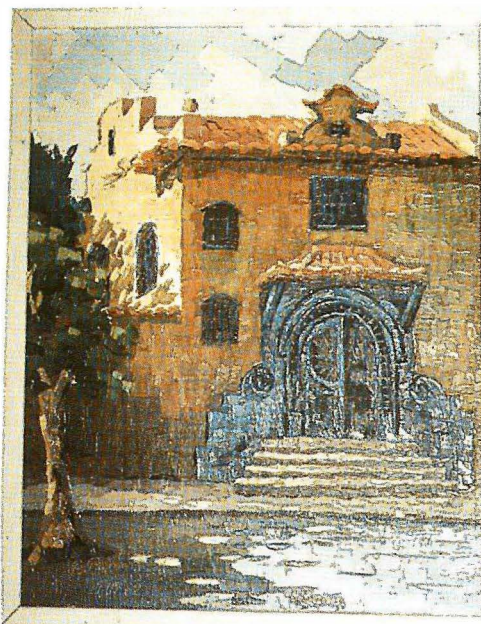
A condição de "stealth" é obtida pela adoção de formas que minimizam a reflexão-radar e pelo uso de materiais que absorvem as ondas emitidas pelo radar.

Atualmente, os testes têm sido direcionados com maior intensidade para o setor de mísseis, aumentando sua capacidade de atingir os alvos, livres de alarmes e de alertas antecipados.

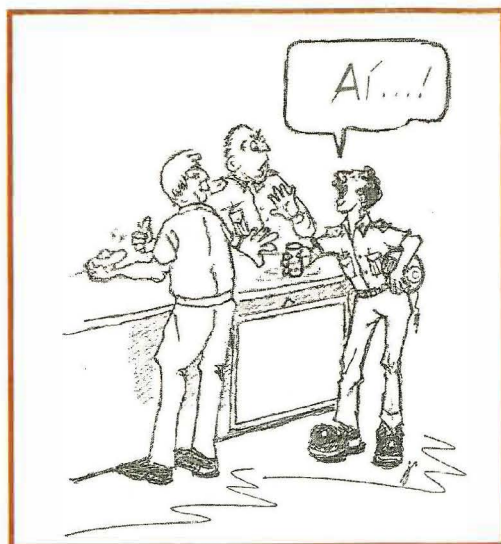


O míssil "Apache-Stealthy" preparado para lançamento de bordo de um Mirage F1

APELO HISTÓRICO



Em 1982, quando da demolição do antigo "Pavilhão de Caça-e-Pesca" construído por ocasião da exposição do primeiro Centenário da Independência (1922) e que se transformou na primeira sede do Clube de Aeronáutica, para dar lugar a nossa atual Sede Social, foi realizado um animado concurso de pintura a óleo, em telas, cujo tema eram aquelas históricas instalações..

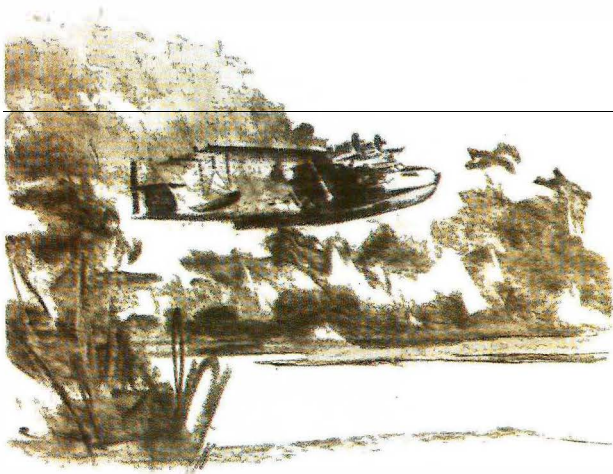


bate
papo

Infelizmente, das telas concorrentes, só nos restou uma.

Fazemos aqui um apelo aos artistas, adquirentes proprietários ou qualquer pessoa que tenha em sua posse alguma destas telas, que nos procure. Estamos pretendendo realizar um grande "Salão Memória", como parte dos eventos comemorativos do "Cinqüentenário do Clube de Aeronáutica", onde os referidos trabalhos poderão se constituir no ponto alto do acontecimento.

QUEBRA DE SEQÜÊNCIA



● Infelizmente, por razões editoriais, não estamos publicando nesta edição, como seria normal, a segunda parte do artigo "80 Segundos no Inferno", de autoria do Cmt. Portela.

Pedimos desculpas aos nossos leitores e os convidamos para acompanharem, na próxima edição, a 2ª Parte desta aventura vivida na selva amazônica pelos passageiros e tripulantes de um Catalina da Panair do Brasil.





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



TAM
Um estilo de voar

Linha de *Defesa*



Quando a missão é a defesa do território, a Helibras entra em ação com a mais avançada linha de aeronaves: Esquilo mono e biturbina, Panther e Cougar.

Ideais para transporte de tropas, resgate, ataque e defesa, estes helicópteros podem ser equipados com os mais diversos tipos de armamentos e acessórios de uso militar.

Para defender um território tão vasto quanto o nosso, a melhor tática é colocar a tecnologia acima de tudo.

Art & Mídia




helibras
Associada
 **eurocopter**

ACIMA DE TUDO.