

Revista **aeronáutica**

Julho / Agosto 1996

<http://www.mmoreira.com.br/caer>

Número 211



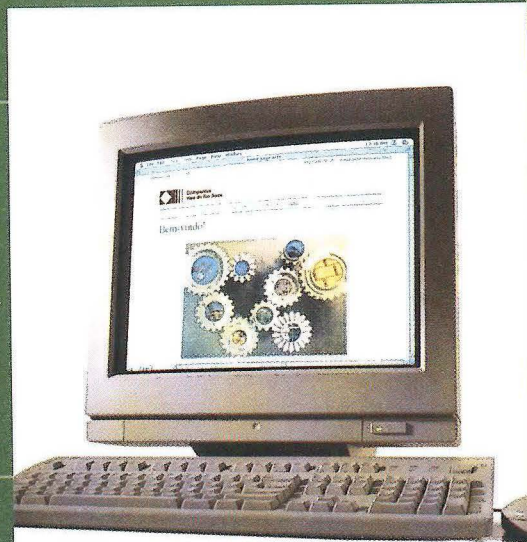
Edição de Aniversário

Minério de ferro (é a maior produtora e exportadora do mundo), pelotização, ouro (é a maior produtora da América Latina),

manganês, bauxita, alumina, alumínio, cobre, caulim, potássio, siderurgia, ferro-ligas, florestas, celulose, papel, pesquisas

geológicas, transporte ferroviário (carga e passageiros), portos e frota transoceânica. 54 anos de um grupo sólido de 45

empresas entre subsidiárias e coligadas. Qualidade total com qualidade ambiental.



Resumindo:

<http://www.cvrd.com.br>

50º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA



Mensagem Ministerial

O Ministério da Aeronáutica atravessa momentos difíceis que colocam à prova a nossa capacidade de adaptação. Não estamos sozinhos nesse cenário, porém depende, prioritariamente, de nós o desfecho bem sucedido dessa situação.

É reconfortante saber que não estamos parados à mercê da sorte. Pelo contrário, quanto maiores os desafios, melhores e mais criativas têm sido as soluções que os contrapõem. E, nesse particular, o Clube de Aeronáutica desponta como exemplo de devotamento à família aeronáutica.

A receptividade dos integrantes é a melhor testemunha da competência da Organização. É certo que nenhuma associação perdura sem o respaldo da visão dos que a conduzem. Mais certo ainda, porém, é que nenhuma instituição sobrevive sem a anuência dos que dela se utilizam; e aqui reside, fundamentalmente, a validade do Clube.

A turbulência tem o seu lado bom, na medida em que valoriza o “céu de brigadeiro”, mas temos que pensar à frente para não nos habituarmos a ela. E pensar à frente requer, antes de tudo, sintonia com os anseios da Instituição; requer, antes de tudo, consideração pelo nosso homem.

E o Clube está absolutamente sintonizado com esse princípio. Mais do que um complexo de lazer, ele é um exemplo de fidelidade aos interesses dos seus associados, intermediando condições especiais de financiamento em diversos setores, ampliando significativamente as ações normais de uma associação.

Ele difere dos Clubes de Oficiais espalhados pelas nossas Organizações, por ter carácter nacional, repre-

sentativo do nosso Ministério. O Clube de Aeronáutica é o clube de todos nós, ele é o Clube da Força Aérea Brasileira.

O cinquentenário da sua criação é o momento adequado para tornarmos público o nosso agradecimento por tantos benefícios hoje disponíveis à família aeronáutica. O Clube de Aeronáutica construiu a sua história com valores, tradições e esperanças que se confundem com a epopéia da consolidação do próprio Ministério. Um caminho que jamais percorreu as trilhas da insensibilidade aos problemas fundamentais da Instituição. Um caminho que jamais negou o espírito empreendedor dos que fizeram e fazem a sua história.

O Ministério da Aeronáutica e o Clube de Aeronáutica caminham lado a lado na luta pelo bem estar da comunidade. A despeito dos obstáculos, o homem continua sendo o nosso principal compromisso, e precisamos do envolvimento de todos - ativos, inativos e familiares - para trabalhar mais e para colher melhores frutos em prol da Instituição.

Assim, ao felicitar-mos o Clube de Aeronáutica, por ocasião do seu Jubileu de Ouro, destacamos, não somente a excelência das conquistas materiais alcançadas, mas, sobretudo, a vitória de manter elevados os espíritos de união e de solidariedade entre os membros da família aeronáutica.

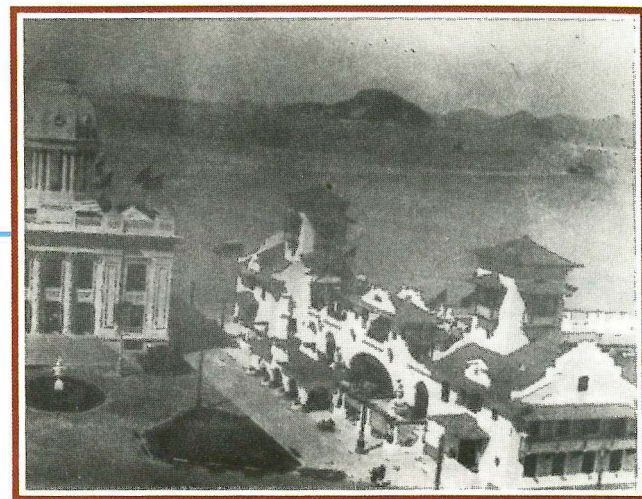
Parabéns ao nosso querido Clube!




Ten.-Brig.-do-Ar LÉLIA VIANA LÔBO
Ministro da Aeronáutica

**NOSSA CAPA:**

*Aniversário de 50 Anos do
Clube de Aeronáutica.
Da Idéia de Poucos o
Orgulho de Muitos...*

**6**

**CLUBE DE AERONÁUTICA
50 ANOS (1946/1996)**

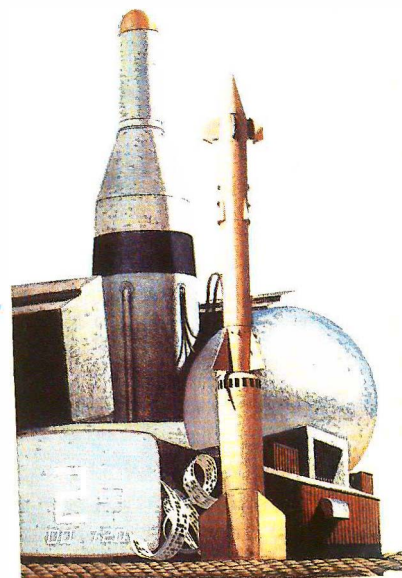
13

Aniversário

GALERIA DOS PRESIDENTES
(Um pouco da história do Clube de Aeronáutica
através de seus Presidentes)

21

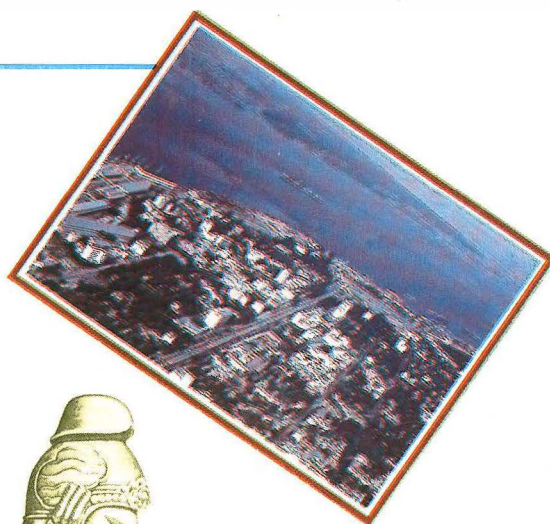
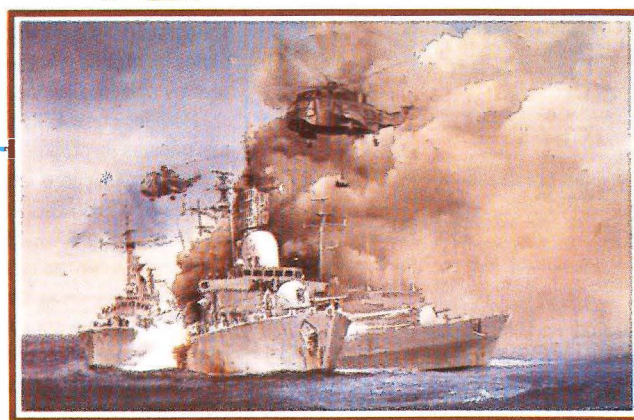
A GUERRA FRIA - II
(A Tríade dos Conflitos)

**25**

Uma Visita ao...
PARLAMENTO BRITÂNICO

**30****"O CONGO"**

História da FAB no
Continente Africano

**37****HÁ CINQUENTA ANOS****38****A INTELIGÊNCIA DOS
ANOS 90****43****(Dicas)****INTERNET****46****UM LADO DA MOEDA - II**
(A guerra aérea no Atlântico Sul,
vista pelos argentinos)**Seções****1****Página Um**

**50º ANIVERSÁRIO DO CLUBE
DE AERONÁUTICA**
(Mensagem Ministerial)

53**FATOS & GENTE****AVIAÇÃO****54****BATE PAPO****56**

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 Longuiño
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 Samento Sperry

2º Vice-Presidente

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

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 Gardel

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

Diretor Geral: Edison Alves de Azevedo

Publicidade: Jorge Leal Leite / Cristiane /

Cel Vieira / Wandick / Dávila

Produção Gráfica: Carlos Braga /

Nadir Marchetti

A VISÃO DO PRESIDENTE



Os Cinquenta Anos

A passagem dos Cinquenta Anos do Clube de Aeronáutica, a par do júbilo pela magnitude de um momento histórico, dá margem a reflexões sobre a perenidade das coisas criadas pelo homem.

As instituições, como produtos do gênero humano, nascem invariavelmente sob a égide da incerteza quanto aos seus destinos. Os seus criadores podem estar imbuídos das melhores intenções e implantá-las com objetivos os mais justos e meritórios e em bases as mais sólidas, mas, como não são eternos, há a alternância natural na sua condução. Se os seus sucessores não tiverem o mesmo espírito de obstinada perseguição aos objetivos iniciais, ou se as causas que as motivaram não estiverem calcadas em um consenso sólido, tendem a uma vida curta, extinguindo-se mais cedo ou mais tarde sem deixar a marca de sua existência. Em breve, caem no esquecimento e ninguém sente a sua falta.

Sob alguns aspectos, a vida das instituições se assemelha à das plantas. É possível chegar-se a uma árvore frondosa, partindo-se do simples ato de adubar o solo, implantar uma muda tenra, regá-la e cercá-la de todos os cuidados enquanto frágil. Mas a partir de uma determinada fase do seu crescimento, o próprio homem que a plantou deixa-a aos cuidados da natureza e ela poderá se tornar centenária.

É neste ponto, quando a sobrevivência fica entregue à ação natural, que cessam as semelhanças. Porque a natureza não contempla entre os seus desígnios a proteção daquilo que não lhe é próprio, tal como as instituições. Para conduzi-las com sucesso, o homem substitui a própria natureza, talvez não tão sabiamente quanto ela, mas dispendo da inteligência e da vontade férrea na busca de um ideal, sabendo onde, como e quando corrigir rumos, reforçar intenções, congregar uma coletividade.

Atingido o 1º ano de vida, as comemorações se revestem do convencional júbilo por uma etapa vencida. Diminuem as incertezas e redobram-se as esperanças. Chega-se ao 10º aniversário, outro marco significativo, e as esperanças são ainda mais robustecidas. Aos 25 anos, poucas dúvidas restarão. Aos 50, tudo se transforma em certeza de que a continuidade está garantida.

O Clube de Aeronáutica passou por todas essas fases e chega ao seu Jubileu de Ouro trazendo-nos a todos a plena convicção de que foi plantado em solo fértil por homens de fibra que souberam dar-lhe o cuidado especial devido aos seus primeiros anos de incertezas, seguidos por outros tantos que mantiveram o rumo e não negligenciaram na tarefa de dar-lhe solidez e coerência com os objetivos iniciais.

Homens como EDUARDO GOMES e ARMANDO TROMPOWSKY, cujos nomes estão inscritos nas páginas da própria história do Ministério da Aeronáutica, foram os pioneiros lúcidos que idealizaram a instituição e lançaram a idéia de dar-lhe vida. Não menos brilhantes, outros como IVO BORGES, GERVÁSIO DUNCAN, RAUL BANDEIRA, ALBUQUERQUE LIMA, LOYOLA DAHER, GRÜN MOSS e SÁ EARP - este o 1º Presidente - implantaram-no. Moldaram as suas ações o idealismo e a certeza de que faziam algo grandioso em benefício de uma Força Aérea que nascia e teria no Clube de Aeronáutica um fator de coesão tão necessário. Outros que se seguiram, com os mesmos ideais, consolidaram e deram continuidade à obra. A planta tenra cresceu e se transformou em uma árvore frondosa. Os seus cinquenta anos de vida são a garantia de sua perenidade.

As justas homenagens que prestamos aos fundadores, ex-presidentes do Clube e dos Conselhos Deliberativo e Fiscal nada mais são do que o reconhecimento pela participação individual daqueles que, à frente dos destinos desta Agremiação, contribuíram com uma parcela das ações que construíram a sua grandeza.

Os títulos de Sócios Beneméritos recém concedidos ao Ministro LOBO e aos ex-Ministros MOREIRA LIMA, SÓCRATES e GANDRA, trazem a marca da gratidão a personalidades que, à testa do Ministério da Aeronáutica, no presente ou no passado recente, não esqueceram o seu Clube e não pouparam esforços para apoiá-lo.

A todos reverenciamos, como um preito de gratidão por nos terem legado uma obra desse porte.

Saudamos com os mais efusivos cumprimentos a todo o nosso quadro social - testemunhas de um marco histórico dos mais significativos na vida do nosso Clube e razão de ser de sua existência.

- Discurso proferido pelo Maj Brig Ar RR UMBERTO DE CAMPOS CARVALHO NETTO, na Sessão Solene do Conselho Deliberativo, realizada no dia 07/08/96

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

Presidente do Clube de Aeronáutica

É mais fácil
um boi voar
do que uma
indústria decolar sem
a White Martins.



Sem a White Martins, muita coisa fica impossível. Automóvel não anda. Televisão não liga. Navio não navega. Carne não vira hamburger. Chope não sai. Na janela não tem vidro. No escritório não tem papel. Remédio não cura. Fórmula 1 não dá largada. Solda não solda. As fábricas não fabricam. E a rede médico-hospitalar não opera. Porque a White Martins trabalha em silêncio. Mas está presente em nosso dia-a-dia. Produzindo gases industriais, medicinais e especiais. Fabricando equipamentos de solda e corte de metais, carbureto de cálcio e cilindros. Oferecendo serviços. Fornecendo insumos. Desenvolvendo tecnologia. Valorizando o homem. Protegendo a natureza. Apoiando a arte e a cultura. Trabalhando sempre pela qualidade de vida. Você pode até não perceber a nossa presença. Mas sentiria muito a nossa falta.

WHITE MARTINS

CLUBE DE A

50

1946

1996

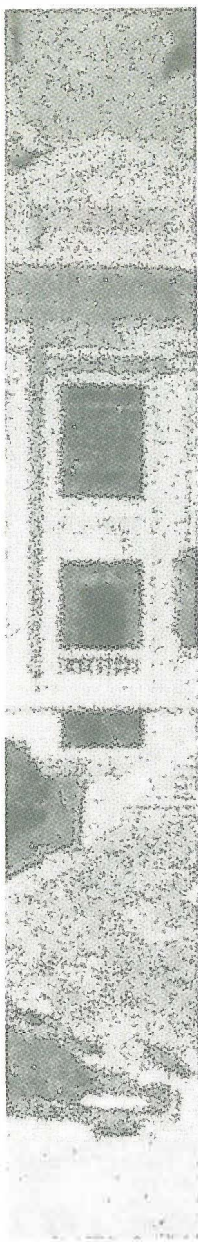
ANOS

**DA IDÉIA DE POUCOS O
ORGULHO DE MUITOS...**

AERONÁUTICA

MEMENTO HISTÓRICO

A sede do Clube de Aeronáutica, no antigo Pavilhão de Caça e Pesca, construído à esquerda do Palácio do Centenário da Independência, em 1922, junto ao mar, ao lado da Praça XV.



O Ministério da Aeronáutica, criado em 20 de janeiro de 1941, havia unido as aviações naval, militar e civil sob uma só jurisdição. A par das atividades profissionais, cujos problemas, dificuldades e preocupações comuns, e a satisfação de vencê-las todas, já faziam cada vez mais forte o espírito de equipe, a mútua colaboração e a solidariedade, também foi cogitada a continuidade dessa união, fora do ambiente de trabalho, onde todos os oficiais viessem a estar presentes nas horas de folga, compartilhando do lazer.

O Exército já tinha o Clube Militar; a Marinha, o Clube Naval. E a Aeronáutica pensou na criação do seu.

Em 23 de outubro de 1941, oitenta e quatro oficiais de postos diversos, de Coronel a aspirante, reuniram-se na sede do Aeroclube do Brasil para tratar da fundação do órgão. Embora chegassem a eleger uma diretoria provisória, cuja presidência foi confiada ao Coronel Eduardo Gomes, e até mesmo um Conselho Diretor, presidido pelo Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida, essa iniciativa de fundação do "Clube Aeronáutico" (denominação inicial), não foi adiante, talvez pelas circunstâncias da época, quando o Ministério da Aeronáutica ainda se organizava e quando já se verificavam os problemas decorrentes da Segunda Guerra Mundial.

Em 5 de agosto de 1946, ano seguinte ao término do conflito bélico mundial, por iniciativa do então Ministro da Aeronáutica Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida, reuniram-se trezentos e quatorze oficiais com o propósito de retomarem o projeto de fundação do Clube. Da mesa diretora dessa primeira reunião, realizada na Diretoria do Pessoal, além do Ministro faziam parte os Brigadeiros Gervásio Ducan de Lima Rodrigues, Raul Ferreira de Viana Bandeira, Coronéis Ary de Albuquerque Lima, Ignácio de Loyola Daher e Ten-Cel Gabriel Grüm Moss.

Na ocasião foi constituída a Comissão Organizadora do Clube, sob a presidência do Brigadeiro Ivo Borges, então Diretor do Pessoal da Aeronáutica. Foram ainda

criadas comissões de elaboração dos estatutos, estudos sobre finanças e construção de sedes, uma urbana e outra campestre. Várias reuniões se sucederam desde então, tendo sido escolhido o nome "Clube de Aeronáutica" na terceira, realizada em 19 de agosto, ainda nas dependências da Diretoria do Pessoal.

Sempre vencendo dificuldades, o grupo de iniciadores ocupou instalações alugadas no 8º andar da Av. Churchill, 123, e depois na Rua Álvaro Alvim, 21 expandindo-se no 8º e 16º andares.

A 15 de julho de 1947, em dependências cedidas pelo Clube Militar, teve lugar a 1ª Assembléia Geral Ordinária, para eleger a primeira diretoria e membros do Conselho Administrativo. Em Sessão Magna, realizada no dia 5 de agosto de 1947, no Clube Naval, contando com presença do Presidente da República Eurico Gaspar Dutra, tomou posse na presidência do Clube de Aeronáutica o Brigadeiro Fábio de Sá Earp. Desde então, considerou-se o 5 de agosto com do dia de aniversário da Associação.

Dois anos após, já o Clube era considerado de utilidade pública, pela lei municipal 344, de 19 de setembro de 1949. (Ata de 03/10/49).

Em 23 de outubro de 1950, vem a ser inaugurada a primeira sede própria, embora de caráter provisório, situada na Praça XV de Novembro (RJ), constituída do antigo Pavilhão de Caça e Pesca (construído em 1922 para a famosa Exposição do Centenário da Independência do Brasil) e área cedida, a título precário, pelo Ministério da Aeronáutica.

É interessante assinalar que, desde 1948, o Presidente da República, Eurico Gaspar Dutra já havia passado ao Clube, por contrato de enfiteu-se, um espaço terreno na Rua Santa Luzia, esquina com a Avenida Calógeras, sob condição de lá ser construída a sede definitiva. Em face dos poucos recursos financeiros do Clube nos anos que se seguiram, tal empreendimento só pôde ser iniciado vinte e dois anos depois, o que



Momento histórico em que o Maj. Av. Dionísio Cerqueira de Taunay lê a ata de posse perante a mesa diretora formada por: (da esquerda para a direita) Brig. Ivo Borges; Ten.-Brig. Armando Trompowsky - Ministro da Aeronáutica; General Salvador Cesar Obino - Chefe do Estado-Maior Geral (EMFA); Presidente da República General Eurico Gaspar Dutra; Senadores José Augusto Bezerra e Luiz Viana Filho.

quase causou a perda da concessão, pela não obediência ao prazo concedido para a construção.

Graças à intervenção do Ten.-Brig.-Grüm Moss junto ao Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco, o prazo foi prorrogado, iniciando-se as obras, a cargo da Construtora Servenco, em 13 de janeiro de 1971.

No Pavilhão de Caça e Pesca, além dos diversos serviços administrativos, funcionou inicialmente o hotel de trânsito, popularizado como Hotel do CAN, e o salão de festas, conhecido como Salão Azul.

Em 1959, com a cessão definitiva do terreno de 5.108 m (decreto 27.240, de 16.11.59), foi criado um projeto de Sede Náutica, depois chamada de Desportiva, a ser construída com expansão nas áreas adjacentes ao Pavilhão de Caça e Pesca, incluindo a Antiga Estação de Hidroaviões (ocupados a título precário em 1955, por autorização do Brig. Eduardo Gomes). Ali foram construídas as piscinas (adulto e infantil), quadras de esporte, áreas ajardinadas, vestiários e um bar a beira-mar, que ficou conhecido como "Kanequinho". Os salões da Estação de Hidros foram transformados em restaurante (que veio, inclusive a servir como local de refeições à oficialidade do Ministério da Aeronáutica) e em salão de festas (Salão de Mármore), já que o Salão Azul sofreu modificações para ampliação do hotel de Trânsito.

Em 1965, o Clube recebeu por doação o Campo de Bagatelle, terreno de 11.500 m, situado em Figueira, às margens da Lagoa de Araruama e distante do mar cerca de 200m. Ali iniciou-se a construção da Sede Praiana, com um prédio em forma de asa delta, ocupando uma área de 66m.

Em 28 de novembro de 1975 tem lugar a inauguração do novo prédio da Rua Santa Luzia, 651, Edifício "Clube de Aeronáutica", com 34 andares e 36.979m de área coberta (o projeto inicial previra 12 andares e 10.647m de área coberta). No entanto, por escassez de recursos financeiros, o clube só se transferiu para lá dois anos de-

pois inaugurando sua nova sede em 5 de agosto de 1977 e ocupando doze andares, mais o restaurante panorâmico giratório (o primeiro da América do sul), no último andar.

Em 1982 novos projetos vêm a ser elaborados, incluindo modernização da Sede Desportiva da Praça Marechal Âncora e remanejamento da Sede Social; construção de uma sede campestre e adequação da Sede Praiana.

A dispendiosa manutenção da nova Sede Social trouxera para o Clube dificuldades de ordem econômico-financeiras, que eram amenizadas com aluguéis de salas e arrendamento dos restaurantes do 2º andar e do panorâmico. Até mesmo o luxuoso hotel montado no 5º, 6º e 7º andares foi vendido ao Ministério da Aeronáutica, com direito à posterior recompra, visando levantar verbas para projetos especiais (a recompra viria levar o Clube a tomar vultoso empréstimo na Caixa Econômica Federal).

A solução então tomada foi o remanejamento das instalações na Santa Luzia para a Praça Marechal Âncora, o que implicava sua modernização, incluindo, entre outras obras, a remodelação do hotel de trânsito adaptando-o para receber a Administração; construção de novo hotel, mais funcional e menos dispendioso para os hóspedes; recuperação da piscina e construção de instalações de apoio, como bar e vestiários; construção de novo restaurante; e restauração da Estação de hidros, fazendo do seu andar térreo salão de festas e exposições, e, no superior, salões de lazer e biblioteca.

Voltando à "Sede Velha", novas fontes de renda surgiram, provenientes de aluguel das instalações então desocupadas na Sede da Santa Luzia.

A criação da Sede Campestre foi bastante problemática para a Administração do Clube. Depois de tentativas infrutíferas, em 1968, para conseguir doação pelo Governo do então Estado da Guanabara, Fran-



Na platéia, aguardando o momento da posse, o Maj.-Brig.-do-Ar Fábio de Sá Earp (à esquerda), tendo ao seu lado o Brig.-do-Ar Henrique Raymundo Dyott Fontenelle e o Ministro do STM, Ten.-Brig.-do-Ar Amílcar Sérgio Velloso Pedernelas. Na fila de trás, vê-se o Brig.-do-Ar Ajalmar Vieira Mascarenhas.



cisco Negrão de Lima, de áreas às margens da Lagoa Rodrigues de Freitas, as atenções da Diretoria do Clube se dirigiram aos terrenos cedidos pelo Ministério da Aeronáutica na Ilha do Governador. Eram 190 mil metros quadrados situados na Fazenda do Galeão, que, desde 1952, foram postos à disposição do Clube. À semelhança do acontecido com o terreno da rua Santa Luzia, a área do Galeão teve sua efetiva ocupação retardada. Por fim, a construção e funcionamento de um hotel no local não foi avante, por questões judiciais com a firma construtora. Em suas proximidades, a Prefeitura de Aeronáutica do Galeão passou a construir um conjunto de apartamentos e casas para a Vila de Oficiais, enquanto que também se iniciaram as obras do hospital de Força Aérea (HFAG). Com isso, houve grande redução da área disponível, o que tornou inadequada a construção da Sede Campestre naquele local, que acabou por ser devolvido ao Ministério da Aeronáutica (as inacabadas obras do hotel foram posteriormente aproveitadas para a construção da Casa Gerontológica da Aeronáutica).

Depois de pesquisadas várias outras áreas, a Diretoria do Clube escolheu e propôs ao Ministro da Aeronáutica a cessão de terrenos contíguos ao Aeroporto de Jacarepaguá, às margens da Lagoa, com área equivalente à da Fazenda do Galeão e mais uma ilha de cerca de 60 mil metros quadrados (Ilha Jardim). Recebida a autorização ministerial, o Clube tomou posse dos terrenos mediante um contrato de utilização firmado com a empresa Aeroportos do Rio de Janeiro S/A (A.R.S.A.), com validade inicial de cinco anos, prevendo-se, porém, sua renovação. Providenciou-se, então, a elaboração dos projetos de construção da Sede Campestre, que ficaram a cargo do arquiteto Milton Ramos, o mesmo que já projetara a sede do Clube de Aeronáutica de Brasília e estava encarregado também dos projetos de modernização da "Sede Velha" na Praça Marechal Âncora. Basicamente, previa-se para a Sede Campestre a construção de

quiosques para churrasco e piqueniques, restaurante, área de esporte, chalés para aluguel em fins de semana e férias, campo e hangar para operação de voo com ultraleves, ancoradouros e garagens para barcos.

Quanto à Sede Praiana, previa-se seu incremento, com ampliação de suas instalações de forma a proporcionar mais conforto aos associados do Clube, que já a freqüentavam fazendo do campo de Pouso de Bagatelle área para "camping".

Neste mesmo ano de 1982 tiveram início as obras planejadas. Em 17 de julho, na sede da Praça Marechal Âncora, foi realizada uma gincana artística denominada "Santos-Dumont", promovida pelos Departamentos Social e Técnico-Cultural, tendo como tema a preservação histórica da memória da Sede Desportiva, que entrava em fase de demolição. Do evento participaram 68 artistas, disputando medalhas de ouro, prata e bronze, além de menções honrosas, nas modalidades de pintura e desenho. O Clube adquiriu 16 telas e recebeu 4 doações, que, após permanecerem em exposição no salão da Estação de Hidros, foram incorporados ao acervo do Clube.

Em fins de 1983, terminadas as obras de modernização, a Administração do Clube ocupou as novas instalações na Praça Marechal Âncora.

Até hoje, sempre visando ao bem-estar do quadro social, atualmente integrado por oficiais das Forças Armadas e Auxiliares, elementos da Aviação Civil e pessoal civil formado em nível superior, o Clube de Aeronáutica, extrapolando sua atuação no campo do lazer, tem dirigido seus esforços para outras prestações condignas de serviços, buscando exercer suas atividades nos setores mais úteis para seus sócios e para o Ministério.

Em fins de 1958 criou a Revista Aeronáutica, publicando, basicamente, assuntos de aviação, mas tam-



Presentes na solenidade de posse do primeiro Presidente eleito do Clube de Aeronáutica o Ten.-Brig.-do-Ar Eduardo Gomes, tendo à sua direita o Senador e ex-Ministro da Aeronáutica Salgado Filho e à sua esquerda o Alte. Camargo, Comandante do Corpo de Fuzileiros Navais.



Placa alusiva a reinauguração das Instalações na sede ao lado da Praça XV.

bém abordando temas de natureza diversas que, mercê de uma redação simples, mas cuidada, e uma apresentação editorial primorosa, agradam a todos os seus leitores. Além disso, a Revista Aeronáutica Editora publicou vários livros de interesse da aviação, contribuindo de forma eficaz para o incremento da mentalidade aeronáutica brasileira.

Em 1964, o Clube fundou a cooperativa de carros (COOPCAR), sistema de consórcio para facilitar a aquisição de automóveis para seus associados. Posteriormente esse serviço passou a proporcionar também a aquisição de televisões e videocassetes.

A CHICAER, Carteira Hipotecária do Clube de Aeronáutica, trabalhando em consonância com o Sistema Financeiro de Habilitação, já proporcionou moradia para muitos oficiais da Aeronáutica, facilitando a aquisição da sempre sonhada casa própria.

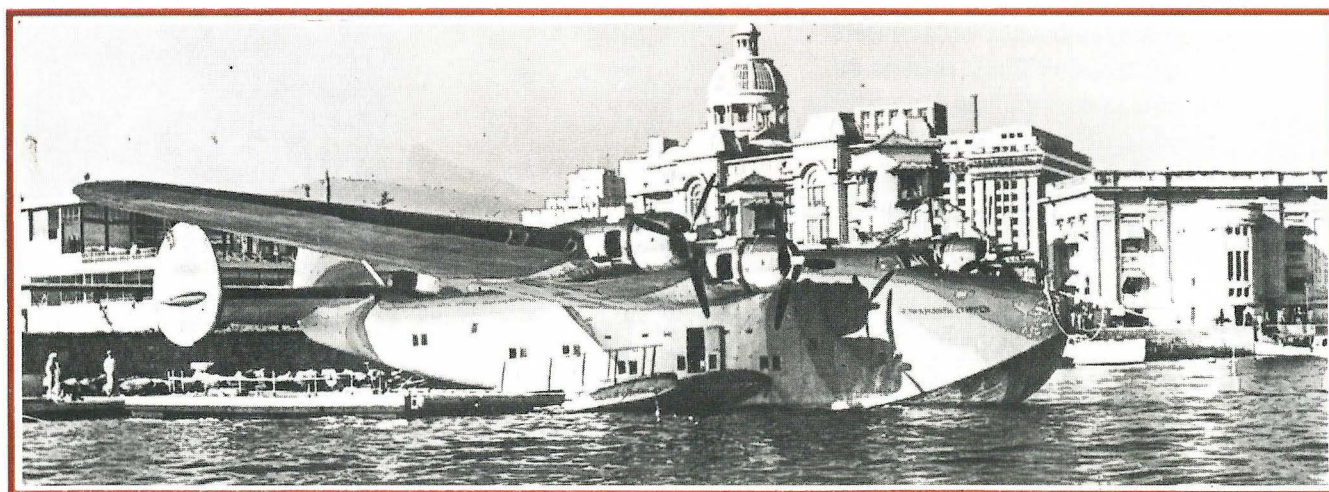
A Divisão de Ultraleves, iniciou o seu funcionamento na Sede Campestre proporcionando vôos de lazer aos associados, e, mercê de impecável organização e disciplina, tem obtido os maiores índices de segurança operacional.

Em 1987, já seu novo prédio de administração e salão de bailes construído (ocupando a área do antigo Pavilhão de Caça e Pesca), cedeu a Estação de Hidros (tomada pelo Patrimônio Histórico) para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, órgão do Gabinete do Ministro, então recém-criado e que iniciara suas atividades em 1986, em dependências também cedidas pelo Clube.

Na década atual, caracterizada por momentos aflitivos vividos pela economia brasileira que determinaram, em todas as camadas sociais, contenções e sacrifício, o Clube de Aeronáutica conseguiu superar, em grande parte as suas dificuldades, tendo no entanto, de adotar posições firmes, com vistas a manutenção de sua credibilidade, honradez e dignidade, sem perder de vista o bem estar de seus associados e a solidez de seu patrimônio..

Desta forma, ao completar seus 50 anos, o Clube de Aeronáutica deixa para trás 5 décadas de realizações onde nos esforços de todos os seus Diretores e na compreensão de seu quadro social foram fundadas as raízes de uma sociedade sadia e séria, voltada totalmente para o bem estar dos seus associados, na busca constante dos direitos e de representatividade de sua comunidade.

*Colaboração: Cel Int. Aer. Ref. Flávio José Martins
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER*



A majestosa figura de um Boeing 314 da Panair, ancorado junto à Estação de passageiros, mais tarde parte da sede do Clube de Aeronáutica e hoje ocupado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Ao fundo, notadamente sobre os motores da aeronave, podem ser vistas as torres da primeira sede permanente do Clube de Aeronáutica, em estilo colonial.

Nossa melhor obra será a próxima

QUALIDADE TOTAL

Esta é a essência do
GRUPO MACHADO DE SANT'ANNA.

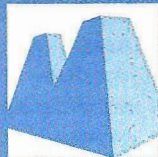
Longe de utilizar os mesmos
procedimentos em todas as obras,
nós individualizamos cada projeto.
As normas específicas, escolha de
equipamentos, detalhes construtivos e
matérias-primas são determinadas em
conjunto com nossos parceiros:
clientes, fornecedores e consultores.
Assim, transmitimos solidez e segurança,
cumprindo os mais rigorosos
compromissos de prazo, custo, qualidade
e produtividade.

Agora, na nossa segunda década de
existência, possuímos credenciamento
singular para atuarmos nos principais
ramos da engenharia, executando:

- obras: residenciais
comerciais
industriais
- terraplanagem e urbanização
- saneamento
- habitações populares

**Na Machado de Sant'Anna
o projeto é seu.**

O desafio é nosso !



GRUPO EMPRESARIAL MACHADO DE SANT'ANNA

Machado de Sant'Anna Engenharia Comércio e Indústria Ltda.
Belfus Incorporações e Construções Ltda.
BarraBizz Empreendimentos Imobiliários Ltda.
Fazenda Machado de Sant'Anna

SAT - Serviço de Atendimento Técnico

(021) 220-5775 / 532-0164 - fax: (021) 532-0431

Av. Churchill, 94 - 3º andar - Rio de Janeiro - RJ - CEP : 20.020-050

Clube de Aeronáutica

GALERIA DOS PRESIDENTES

Um pouco da história do Clube de Aeronáutica através dos seus Presidentes.



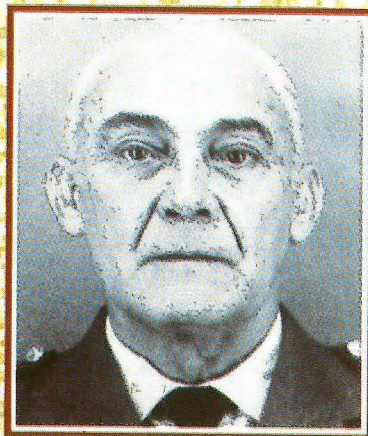
**Brig.-do-Ar
IVO BORGES**

Eleito Presidente da Comissão Organizadora do Clube de Aeronáutica, na Assembleia de fundação, em agosto de 1946, permanecendo na função até janeiro de 1947, quando assumiu a Presidência da Diretoria Provisória com vigência até julho do mesmo ano.

**1º Presidente
eleito do
Clube de
Aeronáutica**

**Maj.-Brig.-do-Ar
FÁBIO DE SÁ EARP**
Período: de agosto de 1947 a outubro de 1948, quando ausentou-se do País em missão oficial. Na ocasião, o Brig.-do-Ar Henrique Raymundo Dyott Fontelle assumiu interinamente o cargo até julho de 1949.





Brig.-do-Ar
**RAYMUNDO
VASCONCELOS DE
ABOIM**

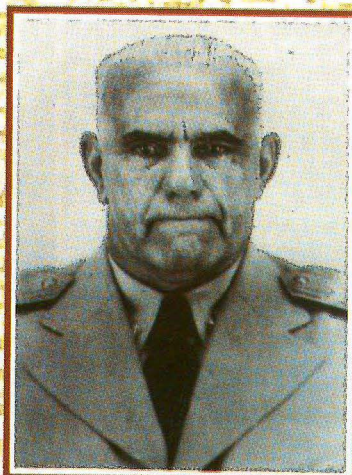
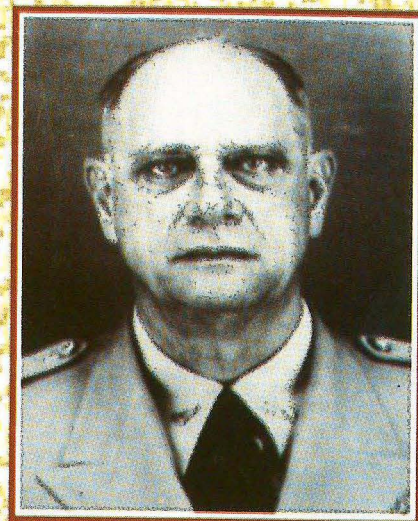
1º Período: de julho de 1949
a agosto de 1951.

2º Período: de maio de 1952
a julho de 1953.

Brig.-do-Ar
HENRIQUE RAYMUNDO DYOTT FONTENELLE

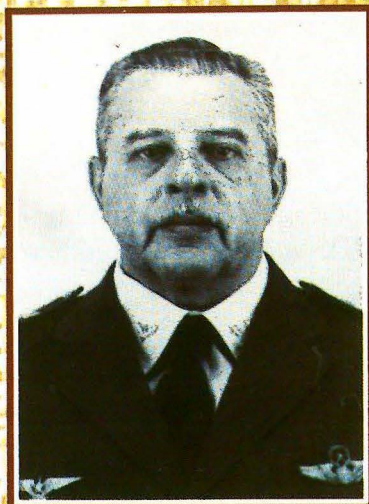
1º Período: de agosto de 1951 a março de 1952, quando ausentou-se do País em missão oficial. O Cel. Av. Clóvis Monteiro Travassos, 1º Vice-Presidente, assumiu interinamente. Considerando que o Presidente eleito não completou o tempo mínimo previsto no Estatuto, 18 meses, em maio de 1952, após eleito pelo Conselho Deliberativo para completar o mandato, assumiu a Presidência o Brig.-do-Ar Raymundo Vasconcelos de Aboim, cumprindo mandato até julho de 1953.

2º Período: de março de 1955 a julho de 1955.



Brig.-do-Ar
IGNÁCIO LOYOLA DAHER

Período: de julho de 1953 a dezembro de 1954, quando se afastou do País em missão oficial. Assumiu, interinamente, o 1º Vice-Presidente, Brig.-do-Ar Carlos Rodrigues Coelho, até março de 1955, quando foi eleito, pelo Conselho Deliberativo o Brig. Fontenelle, para completar o mandato de seu antecessor (até julho 1955), que não cumpriu o prazo estatutário mínimo de 18 meses.



Brig.-do-Ar
HENRIQUE FLEIUSS
Período: de julho de 1955 a julho de 1957.



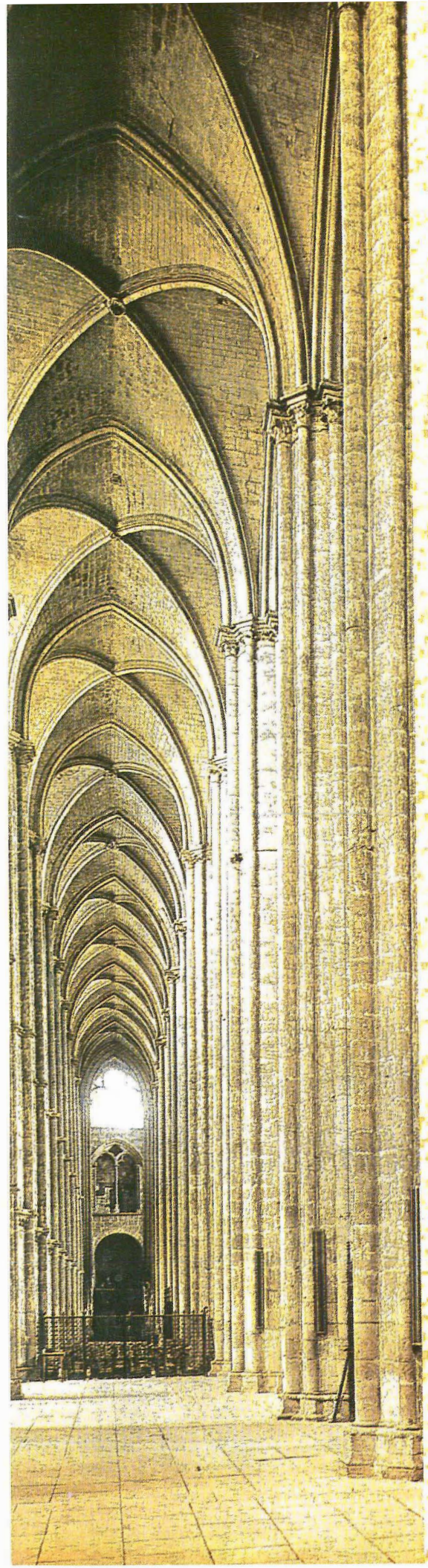
Brig.-do-Ar
MARCIO DE SOUZA E MELLO
Período: de julho de 1957 à julho de 1959.



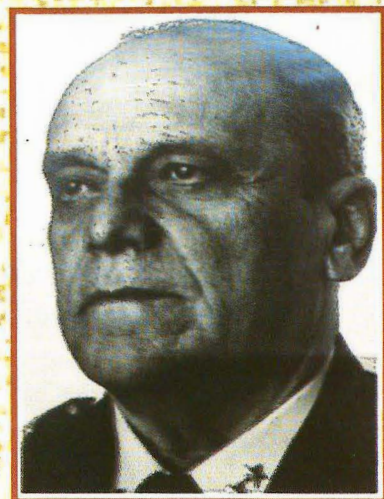
Brig.-do-Ar
GABRIEL GRUM MOSS
1º Período: de julho de 1959 a julho de 1961.
2º Período: de julho de 1965 a julho de 1967.



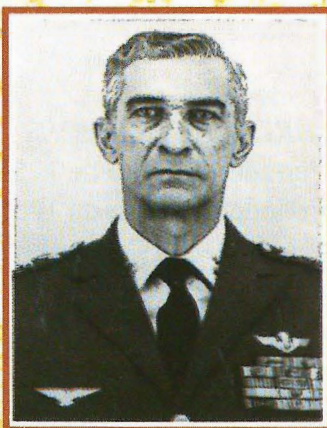
Maj.-Brig.-do-Ar
ISMAR PFALTZGRAFF BRASIL
Período: de julho de 1961 a agosto de 1963.



Maj.-Brig.-do-Ar
JOSÉ DE SOUZA PRATA
Período: de agosto de 1963 a março de 1964. Afastou-se da Presidência em abril de 1964.



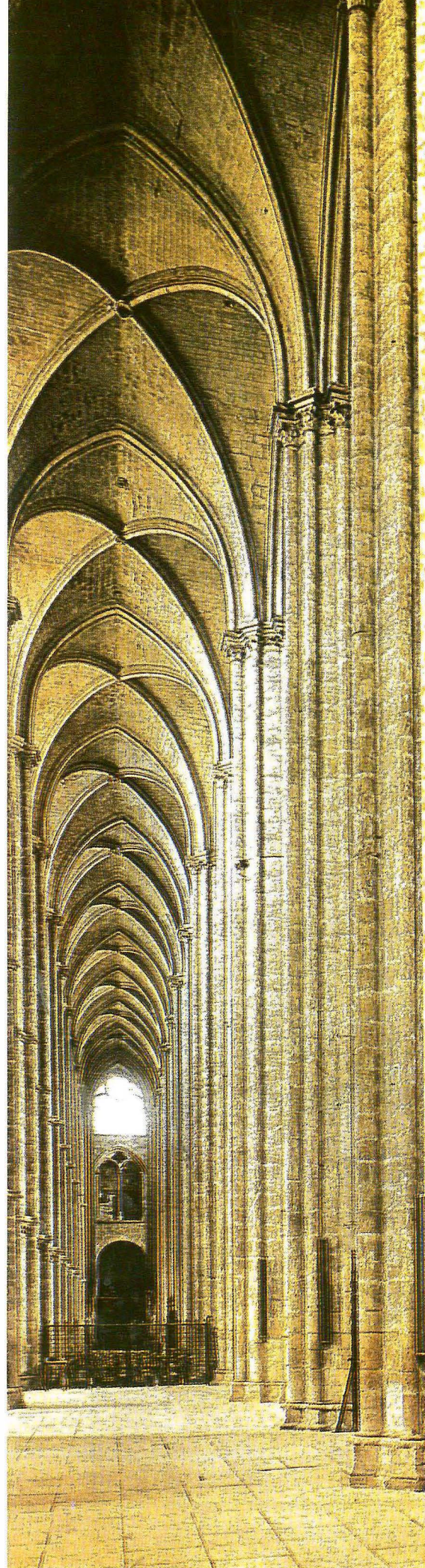
Cel.Av. / Brig.-do-Ar
MANOEL JOSÉ VINHAIS
Período: de maio de 1964 a julho de 1965. Indicado pelo Conselho Deliberativo e, por decisão judicial foi o depositário da Presidência para completar o mandato de seu antecessor.



Brig.-do-Ar / Maj.-Brig.-do-Ar
PAULO SOBRAL RIBEIRO GONÇALVES
Período: de julho de 1967 a janeiro de 1969, quando licenciou-se para assumir o Comando da 1ª Zona Aérea. Assumiu, interinamente, o 1º Vice-Presidente Maj.-Brig.Int. José Fernandes Xavier Neto.

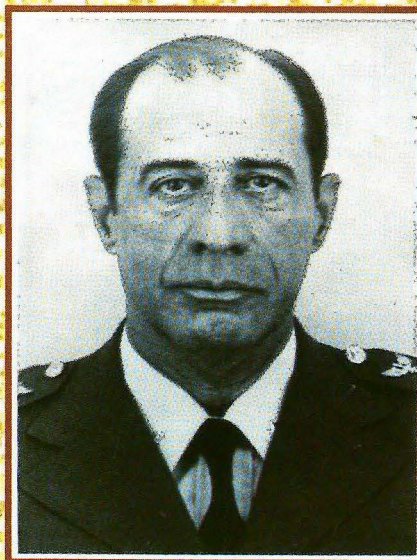
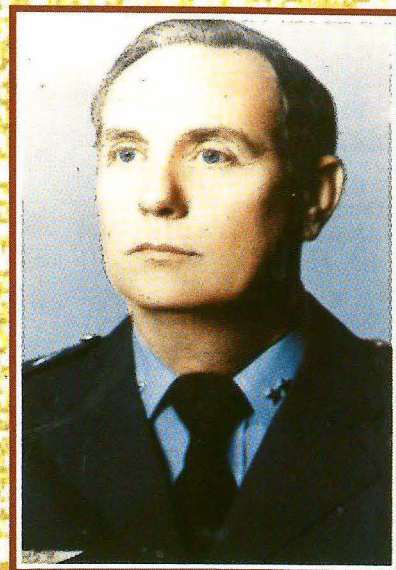


Maj.-Brig.Int.
JOSÉ FERNANDO XAVIER NETO
Período: de fevereiro de 1969 a novembro de 1969, quando se demitiu. Assumiu a Presidência, interinamente, o Maj.-Brig.-do-Ar R/R Francisco Bachá, 1º Vice-Presidente, até dezembro de 1969.



Ten.-Brig.-do-Ar
JORGE JOSÉ DE CARVALHO

Período: de janeiro de 1986 a janeiro de 1987. Demitiu-se a pedido, tendo sido substituído pelo Maj.-Brig.-do-Ar Márcio Terezino Drumond, 1º Vice-Presidente, que permaneceu no cargo até o mês de março, quando o Conselho elegeu novo Presidente - Ten.-Brig.-do-Ar Humberto Zignago Fiuza - para completar o mandato anterior, tendo permanecido até março de 1988.

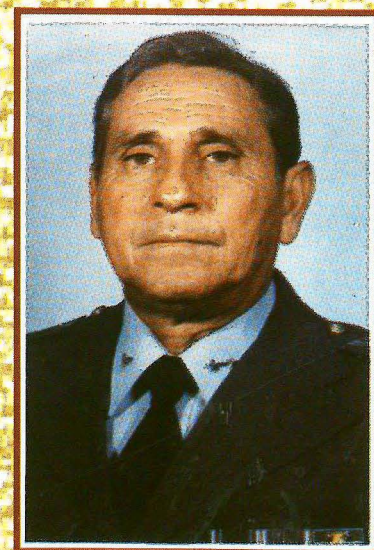


Ten.-Brig.-do-Ar
HUMBERTO ZIGNAGO FIUZA

1º Período: de março de 1987 a março de 1988.
2º Período: de março de 1988 a março de 1990.
3º Período: de março de 1990 a março de 1992.

Maj.-Brig.-do-Ar R/R
OCTÁVIO MONTEIRO DE ARAÚJO

1º Período: de março de 1992 a março de 1994.
2º Período: de março de 1994 a março de 1996.



Até o ano 1970, as eleições no Clube de Aeronáutica seguiam o regime de eleições diretas para todos os membros da Diretoria. A partir de então, o Presidente e os Vice-Presidentes passaram a ser eleitos pelo Conselho Deliberativo.



Maj.-Brig.-do-Ar R/R
FRANCISCO BACHÁ

1º Período: de janeiro de 1970 a janeiro de 1972.

2º Período: de janeiro de 1972 a janeiro de 1974.

3º Período: de janeiro de 1974 a janeiro de 1976.

4º Período: de janeiro de 1976 a janeiro de 1978.

5º Período: de janeiro de 1978 a janeiro de 1980.



Ten.-Brig.-do-Ar

SYLVIO GOMES PIRES

Período: de janeiro de 1980 a janeiro de 1982.



Ten.-Brig.-do-Ar

WALDIR DE VASCONCELOS

1º Período: de janeiro de 1982 a janeiro de 1984.

2º Período: de janeiro de 1984 a janeiro de 1986.

ATUAL PRESIDENTE

Maj.-Brig.-do-Ar R/R

UMBERTO DE CAMPOS CARVALHO NETTO.

Tomou posse em janeiro de 1996, tendo sido eleito para o biênio 96/97.



- A DIRETORIA DO CINQUENTENÁRIO -



Da esquerda para direita: (de pé) Cel. Reny, Cel. Cabral, Cel. Phidias, Cel. Farias, Cel. Silvio Fernandes, Cel. Gardel, Cel. Alves e Maj. Ivan; (sentados) Ten. Franklyn, Brig. Sperry, Maj.-Brig. Carvalho Netto, Brig. Baliu e Brig. Edison.

Presidente: Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto Campos Carvalho Netto; 1º Vice-Presidente: Brig.-do-Ar R/R Guilherme Sarmiento 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; Beneficiário-Cooperativo: Cel.-Av. R/R Reny Ri-

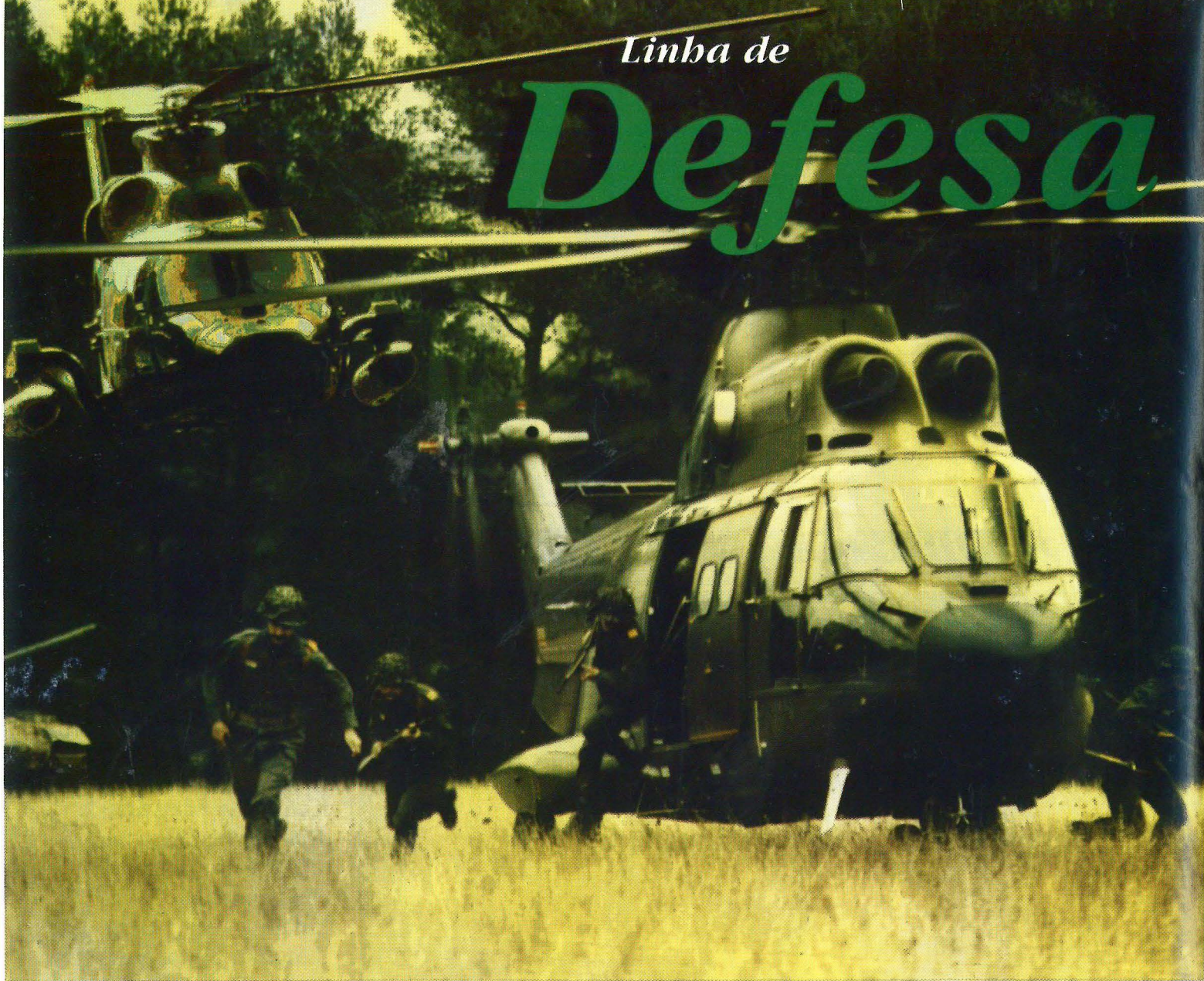
beiro da Silva; Ultraleves Motorizados: Ten.-Cel.-Int. R/R José Augusto Santana de Oliveira; Assessoramentos Especiais: Secretaria Geral: Maj.-Av. R/R Ivan de Lanteuil; Assessoria Jurídica: Cel.-Int. R/R Wanderley Alves Santos; Assessoria de Relações Públicas: Cel.-Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel; Superintendente da Sede Campestre: Brig.-Engº R/R Edison Martins, Superintendente da Sede Social: Ten.-Cel.-Inf. 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.

Assessores da Diretoria

Cel.-Int. Paulo Mourão Silva, Cel.-Int. José Maria da Silva, Ten.-Cel.-Int. Aroldo Prado Azevedo, Ten.-Cel.-Int. Irajá Domingues da Silva, Ten.-Cel.-Esp. Oldyr Eduardo Lapa Coutinho, Maj.-Esp. Mário Antônio Rodrigues, Cap.-Adm. Luiz Evangelista dos Santos, Ten.-Esp. José Cardoso Bastos.

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.

A GUERRA FRIA - II

A TRÍADE DOS CONFLITOS

* UMBERTO DE CAMPOS
CARVALHO NETTO



OM A PERDA DO MONOPÓLIO NUCLEAR PELOS EUA, EM 1949, QUANDO A URSS EXPLODIU A SUA PRIMEIRA BOMBA ATÔMICA, SURTIU NO CENÁRIO DA GUERRA FRIA, A PERSPECTIVA DE UM NOVO TIPO DE CONFRONTAÇÃO ARMADA, DE CONSEQUÊNCIAS IMPREVISÍVEIS, MAS SABIDAMENTE CATASTRÓFICA, A JULGAR PELOS RESULTADOS DOS ATAQUES AMERICANOS AO JAPÃO (HIROSHIMA E NAGASAKI), QUE SELARAM O FIM DA GUERRA NO PACÍFICO.

DEFiniu-se, então, de maneira clara, a TRÍADE DOS CONFLITOS BÉLICOS cuja ameaça perseguiu as nações do mundo inteiro durante todo aquele período, determinando as estratégias individuais ou coletivas de defesa, conforme a hipótese ou hipóteses que dissessem respeito a cada uma. Os três tipos de conflito são os seguintes, com as suas principais características:



1. Conflitos locais, com três níveis próprios, normalmente começando com agitações políticas face a desavenças, contradições, ou disputas internas, evoluindo para insurreições declaradas e chegando até à guerrilha, como ocorreu na maioria dos países que viveram o problema. A Guerra de Guerrilhas, também conhecida por "Guerra Irregular" ou "Guerra Revolucionária", normalmente se caracterizou por ser um conflito interno, contando os grupos rebeldes com o apoio material ou até mesmo, em alguns casos, apoio militar com participação de forças, de origem externa. Apoiando-se via de regra na ideologia comunista, teve o seu grande teórico e estrategista na pessoa do líder chinês MAO TSE TUNG que, após cerca de 22 anos de revolução, conseguiu sair vitorioso, comunicando a China e se transformando no grande inspirador dos movimentos guerrilheiros no mundo, seguido de HO CHI MINH, no Vietnã e a dupla Fidel Castro/Chê Guevara em Cuba. Outra característica da Guerra de Guerrilhas é que ela sempre se fez acompanhar por intensivos atos de terrorismo sendo que, em alguns países, esta particularidade foi predominante, como aconteceu no Uruguai (movimento dos Tupamaros), Argentina (Montoneros) e até mesmo no Brasil. Aqui, a guerrilha pode ser considerada inexpressiva, em comparação com outros exemplos, mas o movimento terrorista, em determinada época (1969/1970, principalmente), chegou a atingir proporções alarmantes.

2. Guerras Convencionais, também denominadas Guerras Clássicas, com suas origens nos tempos mais remotos e que fo-

ram se desenvolvendo ao longo dos séculos, especialmente em função de avanços tecnológicos que proporcionavam o surgimento de novos armamentos, influenciando fundamentalmente as concepções estratégicas e táticas. Caracterizadas, principalmente, pela presença de dois ou mais estados beligerantes, são tipos de confrontos bélicos que podem ocorrer em diferentes níveis de intensidade, conforme o número de países envolvidos, o vulto das forças e a área territorial abrangida. Têm como exemplos mais notáveis de superior intensidade a 1ª Grande Guerra (1914/1918) e a 2ª Grande Guerra (1939/1945), tanto assim que ambas foram consideradas "guerras mundiais". Do ponto de vista das estratégias de combate, pode-se dizer, de uma maneira ampla, que a luta se trava em torno da conquista e posse do terreno em um Teatro de Operações, chegando-se até à ocupação do território do inimigo para se obter uma rendição, daí a importância das forças de superfície, especialmente as terrestres, para se alcançar a vitória. Não obstante, já na 2ª Grande Guerra, com o advento do Poder Aéreo, uma nova concepção veio mudar a feição da Guerra Convencional, com o uso cada vez mais intenso do ataque estratégico, atingindo a fundo o território inimigo com o fim de reduzir o seu potencial econômico e industrial aplicado ao esforço de guerra, intimidar as suas autoridades com demonstração de força e influir no moral da sua população. É a forma de guerra que inspira a organização das forças Armadas da grande maioria dos países, seguindo o esquema hoje consagrado do Poder Terrestre, Poder Naval e Poder Aéreo, este

evoluindo para o Poder Aeroespacial. Durante a Guerra Fria, não foi rara a ocorrência de Guerras Convencionais, quase sempre envolvendo países que contavam com o apoio velado ou ostensivo dos dois grandes, EUA e Rússia, aumentando as tensões internacionais e ameaçando a ampliação do nível do conflito. Como exemplo, as várias crises do Oriente Médio, como a Três Guerras entre Israel e países árabes (1956, contra o Egito, 1967 - Guerra dos Seis Dias e 1973 - YON KIPPUR) além da guerra Irã-Iraque (1980/1987), para citar as mais expressivas no contexto do conflito Leste - Oeste.

3. Guerras Nucleares, nunca deflagradas por força do "equilíbrio do terror" e, portanto, sem parâmetros que definam as suas verdadeiras características e as conseqüências não só para os beligerantes como para toda a humanidade. Obviamente restrita aos membros do "Clube Atômico", sua concepção baseou-se em dois níveis: a Guerra Nuclear em um Teatro de Operações, de caráter eminentemente tático, concebida com a finalidade de evitar o abrupto desencadeamento do nível mais elevado; e a Guerra Nuclear Total, absolutamente estratégica, para a qual os dois blocos, especialmente EUA e Rússia, implantaram monumentais sistemas conjugados de defesa e ataque, considerando cada um, supostamente, que não seria o primeiro a realizar uma ofensiva mas permanecendo apto, face à eventual iniciativa do outro, a disparar os seus mecanismos de defesa para minimizar ou neutralizar a ameaça, ao mesmo tempo em que acionava os dispositivos de ata-

que, em pronta resposta de caráter fulminante para evitar uma segunda investida adversária. Para que se tenha uma idéia da dimensão dos dispositivos e do estado de prontidão em que foram mantidos durante a Guerra Fria, basta que se mencione, em linhas gerais, como estavam montados os EUA. Para a defesa, uma extensa rede de radares que ia desde o Alasca até a Groenlândia, proporcionando o alarme antecipado e os meios de interceptação, na área mais provável de incursão dos atacantes, e mantendo em permanente alerta as bases de aviões e mísseis de Defesa Aérea; para o ataque em pronta resposta, bases de aviões estratégicos e mísseis intercontinentais e de médio alcance, no território americano ou espalhados por pontos-chaves na Europa e em outros países aliados, também em permanente estado de prontidão. Os EUA mantiveram, durante mais de 30 anos, bombardeiros de longo alcance armados com bombas nucleares, em alerta no ar as 24 horas do dia, além de aviões de grande porte, dos quais um constantemente em vôo em sistema de revezamento, totalmente preparados e equipados para as funções de comando e controle e levando a bordo as altas autoridades capazes de assumir a direção das operações e tomar todas as decisões, caso a investida inimiga lograsse êxito e destruísse os centros de comando no solo.

A CORRIDA ARMAMENTISTA

Em 1950, começou uma nova disputa armada com todos os ingredientes para se intensificar e ameaçar mais uma vez a paz mundial. Com a invasão da

Coréia do Sul pela Coréia do Norte (comunista), seguindo-se a participação direta da China, como aliada dos invasores, a ONU se sentiu na obrigação de intervir, dentro dos princípios da sua Carta - interferir onde quer que houvesse um conflito. Como não dispusesse da força própria prevista, organizou uma intervenção armada com base predominante nos EUA, daí porque aquela guerra ficou conhecida como sendo dos americanos contra a Coréia do Norte. A luta se desenrolou durante 3 anos e terminou mediante armistício, em 1953, quando a humanidade pôde de novo respirar aliviada, embora as tensões mundiais continuassem.

A guerra da Coréia já foi palco da introdução de novos armamentos, desenvolvidos após a 2ª Grande Guerra, dentre os quais talvez o mais importante tenha sido o avião a jato, embora com sucesso pouco expressivo, devido a limitações técnicas que obrigaram os americanos a retornar ao emprego dos aviões convencionais.

A partir de então, intensificou-se nos dois blocos uma corrida armamentista sem precedentes, impulsionada pelo extraordinário desenvolvimento tecnológico em franco progresso.

De um modo geral, pode-se assim resumir os avanços alcançados pelos três poderes militares clássicos, acarretando profundas alterações nas estratégias militares e na conduta das guerras:

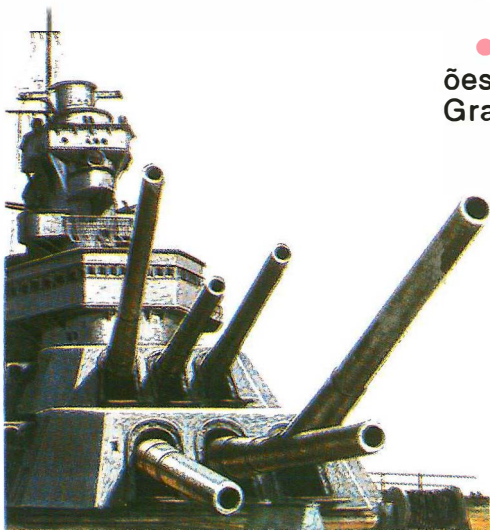
1 - Poder Terrestre:

- Aperfeiçoamento das armas táticas tradicionais, com o surgimento de novos fuzis e metralhadoras, além de canhões com maior alcance, calibre e precisão, podendo lançar munição convencional ou nuclear;



- Aperfeiçoamento dos veículos blindados e carros de combate, mais ágeis, velozes e com maior poderio bélico;

- Introdução de vetores aeroespaciais, surgindo foguetes e mísseis teleguiados superfície/superfície (capacidade nuclear), superfície/ar usados na Defesa Aérea, com vantagens sobre os canhões da artilharia anti-aérea, bem como os IRBR (mísseis de médio alcance, até 2.000 milhas) também com possibilidades de transportar cargas atômicas.



2 - Poder Naval

- Desenvolvimento de porta-aviões de grande envergadura, como o Enterprise dos EUA, capaz de transportar cem aviões de combate equipados com bombas-atômicas, criando uma excepcional capacidade de projeção do poder, levando-o praticamente a qualquer parte do mundo (curiosamente, os Russos, por motivos que só eles saberiam explicar, não desenvolveram porta-aviões);

- Desenvolvimento de submarinos com propulsão nuclear, capazes de dar a volta ao mundo inteiramente submersos, como o fez um deles, o TRITON dos EUA, em 1960;

- Desenvolvimento de mísseis com ogivas nucleares e possibilidade de lançamento a partir de um submarino submerso, para ataque a alvos terrestres, o que, aliado à propulsão nuclear, transformou completamente a concepção de emprego dessas naves, antes limitadas mais aos combates navais, conferindo-lhes significativa capacidade estratégica.

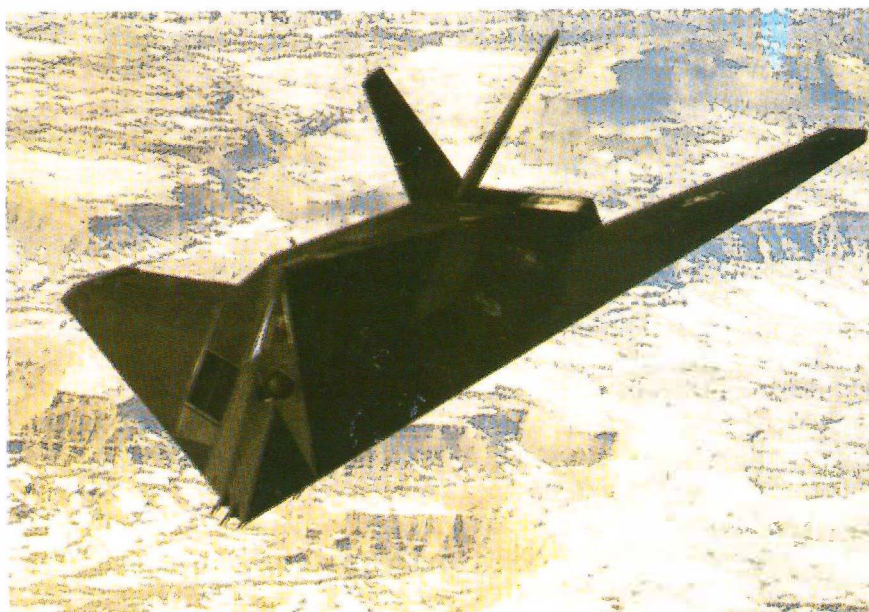
3 - Poder Aeroespacial

- Desenvolvimento dos aviões: os convencionais da 2ª Grande Guerra foram sendo substituídos pelos jatos, cujos primeiros aparelhos foram testados na Coreia, rapidamente evoluindo para os supersônicos (em 1960 os EUA, por exemplo, já tinham essa espécie de aeronave equipando todas as suas bases do Comando Aerotático e do Comando de Defesa Aérea). Hoje, já existem os chamados “aviões invisíveis”, imunes aos radares inimigos, que tiveram atuação destacada na Guerra do Golfo, e capazes de lançar bombas e foguetes guiados a

- Aperfeiçoamento dos mecanismos de reabastecimento em voo, aumentando extraordinariamente o raio de ação dos aviões, permitindo-lhes operar de bases distantes;

- Desenvolvimento dos três tipos mais comuns de mísseis, os IRBR (alcance médio), os ICBM (intercontinentais, com alcance até 9.000 milhas) e os MIRV (múltiplas ogivas, permitindo o ataque a vários objetivos simultaneamente) todos transportadores de cargas nucleares.

- Implantação de complexos sistemas de defesa aérea, compreendendo redes de radares e de comunicações dando informações antecipadas às bases de



LASER, com precisão absoluta, em operação diurna ou noturna;

- Desenvolvimento de helicópteros com elevada capacidade de combate, pela sua manobrabilidade e poder de fogo;

vetores de interceptação (aviões e mísseis superfície-ar), de modo a possibilitar a neutralização do ataque por aviões ou mísseis incursores.

* O autor é Maj.Brig.-do-Ar R/R

Uma Visita ao...



* MANOEL PIO CORRÊA

PARLAMENTO BRITÂNICO

“ive recentemente ensejo de fazer uma demorada visita a ambas as Casas do Parlamento Britânico, da qual guardei funda impressão. O meu cartão de ingresso ostentava a assinatura e o carimbo de “Black Rod” - para dar-lhe o seu título completo, “The Gentleman Usher of the Black Rod”, o alto dignitário que, por ocasião da solene Abertura do Parlamento, vai golpear com seu bastão de ébano (o “black rod”) as portas da Câmara dos Comuns, para convidar os Membros daquela Câmara a acompanhá-lo à presença da Rainha, cujo tronco ergue-se na Câmara dos Lords.

Graças a esse poderoso passaporte, pude permanecer nas Casas do Parlamento, em Westminster, das nove horas da manhã até as cinco da tarde, e visitar detalhadamente todas as suas dependências.

Antes mesmo de ingressar no Palácio de Westminster tive a

A notícia abaixo trouxe à lembrança uma antiga crônica do ilustre Embaixador Pio Correia, publicada no jornal “A TARDE” de 07.01.95. Pôr julgar de um egoísmo excessivo guardá-la só para os arquivos, passamos ao conhecimento dos nossos leitores, para uma inteligente análise do comportamento dos nossos atuais mandatários e das preocupações da nossa Imprensa.

“Além das reformas em seus apartamentos, móveis e eletrodomésticos, os senadores recebem, ao assumir, um carro oficial com motorista; 30 litros de gasolina por dia; cotas de gráfica, telex, telegrama e correio; telefones de casa e do gabinete pagos pelo Senado; sete resmas de papel xerox por mês (3.500 cópias); e quatro passagens aéreas mensais, sendo duas para o trecho Brasília-capital do estado-Brasília e duas Brasília-Rio de Janeiro-capital do estado-Rio-Brasília).

As passagens que não são usadas ficam como crédito nas companhias aéreas. No trabalho, eles têm direito a três secretários parlamentares e um assessor de livre contratação. Da Casa, têm à disposição um chefe de gabinete, um subsecretário de gabinete, um assistente, três auxiliares de gabinete, dois contínuos e um mecanógrafo. Os parlamentares podem ainda requisitar até quatro funcionários da gráfica do Senado. (D.R)”.

(Extraído do jornal “O Globo” - 24.03.96)

minha primeira surpresa, ao ver desembarcar de táxis, ou sair, da boca do Underground, uma sucessão de cavalheiros, que dirigiam-se para o portão de entrada. Perguntei ao meu guia se todos esses cavalheiros eram, como nós, visitantes interessados em conhecer os augustos recintos. Foi-me respondido que eram todos eles Membros do Parlamento, quer da Câmara dos Comuns, quer da Câmara dos Lords. Estupefato, indaguei como se fazia que eles chegassem em táxis ou pelo metrô, e não em carros oficiais.

Minha estupefação não conheceu limites ao ser informado de que os Membros do Parlamento Britânico não têm direito a carros oficiais; nem sequer existe, à sua disposição, um lugar de estacionamento para seus carros particulares, razão pela qual preferem vir em táxi, em ônibus, ou pelo Underground. Pude então, cheio de orgulho patriótico, informar por minha vez o meu guia de que, no Brasil, os par-



lamentares, todos os parlamentares, têm direito a um automóvel oficial e a um motorista - ou, melhor, dois motoristas, pois são necessários, obviamente, dois daqueles altos funcionários para que se possam revezar nas tarefas exaustivas de ir buscar o parlamentar, uma vez por semana, no aeroporto de Brasília, conduzi-lo no dia seguinte ao Congresso e dali ao seu apartamento oficial, e ainda por cima no dia imediato levá-lo ao aeroporto; no intervalo, conduzindo eventualmente a excelentíssima esposa do seu chefe ao cabeleireiro, ou a excelentíssima cozinheira do seu chefe ao supermercado.

Revelei ainda, impando de orgulho, que os bimotoristas dos parlamentares recebem, cada um, salário igual ao soldo de um oficial superior das Forças Armadas, ou ao dobro dos vencimentos de um Secretário de Embaixada. Ante uma expressão de polida incredulidade no semblante do meu interlocutor, arrasei-o com a revelação de que, no Brasil, um ascensorista da Câmara dos Deputados, pilotando intrepidamente uma cabine de elevador, ganha tanto como um oficial aviador que pilota um avião de caça supersônico. O meu guia cambaleou ligeiramente e pediu licença para sentar-se um instante em um dos bancos da praça fronteiria ao Parlamento.

Passando à ofensiva, perguntei-lhe onde se alojavam, em Londres, aqueles parlamentares, representantes de todos os recantos do Reino Unido. Respondeu-me que alguns possuíam residências próprias em Londres; os demais alojavam-se como podiam, em apartamentos alugados, em hotéis ou em pensões de família. Confessei-lhe, um pouco envergonhado, que assim fora também no Brasil em priscas eras; eu mesmo recordava-me de haver visitado um ilustre senador, homem de grande prestígio em seu estado natal, residindo no Rio de Janeiro em modestíssima pensão de família na Rua do Catete, e dirigindo-se ao Senado de bonde. Desde então, porém, havíamos superado aquele primitivismo e concedido a nossos amados parlamentares a regalia, dentre outras, de um vasto apartamento em Brasília, com o indispensável complemento de passagens aéreas gratuitas sempre que desejem visitar os seus estados de origem. Humilhado, o meu amigo inglês confessou-me, cabisbaixo, que os seus parlamentares não tinham direito a passagens gratuitas nem sequer nos ônibus de Londres.

Entramos no venerável edifício, dirigindo-nos primeiro à Câmara dos Lords, já então em sessão, presidida pelo Lord Chanceler da Inglaterra, de longa beca negra e usando uma peru-

ca branca à moda do século XVII, igual a que usam os juizes das instâncias superiores - aliás, a Câmara dos Lords é também a suprema instância das Justças do Reino, e o Lord Chanceler, o mais alto magistrado da Coroa. Esse alto dignitário toma assento, aos pés do Trono, sobre o woolsack, literalmente o "fardo de lã", que é exatamente isso: um fardo, revestido de gorgorão escarlate, contendo lã fornecida por todos os antigos Domínios da Coroa - Austrália, Nova Zelândia, África do Sul e Canadá, e, bem entendido, por ovelhas do próprio Reino Unido; isso em memória dos tempos medievais, em que a prosperidade econômica do Reino assentava sobre a lã exportada para a Fladria, e ali tecida, em Bruges ou Gand. Nos degraus do Trono os filhos dos Pares do Reino têm o privilégio de sentar-se para assistir às sessões.

Os longos bancos de couro fulvo, na sala retangular, estavam quase completamente ocupados, e desenrolava-se um debate, mas nos tons de uma conversação polida em sociedade, antes que nas uivantes, gesticulantes orações a que nos acostumaram nossos tribunos. Constatei, assim, com estupor, que é possível pronunciar um discurso parlamentar sem mover as mãos!

Antes de passarmos à Câmara dos Comuns, o meu solícito guia levou-me para almoçar em um restaurante próximo às Casas do Parlamento. Enquanto almoçávamos, observei, na parede, um grande tímpano, semelhante aos que servem, nos edifícios públicos mais antigos, para alarme de incêndio. Perguntei o que era aquilo: foi-me respondido que, sendo aquele restaurante muito freqüentado por parlamentares, aquela poderosa campanha servia para avisar que ia ser procedida a uma votação. Ao soar o alarme, os parlamentares presentes levantam-se pressurosos da mesa do almoço e correm à sua Câmara para participar da votação, a fim de não

prejudicar o seu Partido pela sua ausência.

Depois do almoço, passamos à visita à Câmara dos Comuns, cujo recinto é essencialmente idêntico ao da Câmara dos Lords, com a diferença de que os bancos são ali revestidos de couro verde. Os representantes do Partido do Governo tomam assento em um dos lados da longa sala, os da Oposição ocupam os bancos do outro lado. Ao fundo, o "Speaker", de beca negra e peruca branca, preside a sessão. O "Speaker" da Câmara dos Comuns precisa ser dotado de prodigiosa memória, pois, ao conceder a palavra a um deputado, deve mencionar não o seu nome, mas o da circunscrição eleitoral por ele representada. No momento atual, pela primeira vez na História, o "Mr. Speaker", como é chamado, é uma "Mrs. Speaker"- uma mulher preside a Câmara dos Comuns - de peruca branca e tudo.

A abertura da sessão é imponente em sua simplicidade: o "Speaker" entra precedido de seu "sergeant-at-arms", que carrega o "Royal Mace", espécie de grande e pesado cetro de metal dourado, encimado pela Coroa. O "Mace" é cerimoniosamente depositado sobre um berço de veludo, frente ao "Speaker", simbolizando a presença do Soberano. A sessão pode começar.

Explicou-me o meu guia que, em razão do sistema de voto distrital, cada eleitor tem um relacionamento direto com o seu deputado, eleito pelo seu distrito. Escreve-lhe, e pode ter acesso pessoal a ele: é um direito seu. Foi-me mostrado o local onde têm lugar esses encontros entre os deputados e os seus eleitores: é um grande "hall", com pequenas cadeiras enfileiradas ao longo das paredes. O parlamentar senta-se em uma dessas cadeiras, e o seu visitante na cadeira vizinha. Qualquer pessoa pode ir sentar-se ao lado de um dos dois: a entrevista é pública, transparente, sem sigilo. Indaguei onde estavam os ga-

binetes dos parlamentares, mais apropriados para o trato de assuntos políticos mais delicados, como propinas, comissões sobre o preço de obras públicas e quejandos. Foi-me respondido que os pobres Membros do Parlamento Britânico não dispõem de instalações particulares, nem de assessorias pessoais, salvo as prestadas a título benévolo por correligionários, e, naturalmente, de modo coletivo, pelos órgãos do seu Partido.

Foi aí que pude triunfar novamente, obrigando a orgulhosa Albion a curvar-se ante o Brasil. Descrevi a vastidão dos espaços disponíveis, no Congresso Brasileiro, para os gabinetes individuais dos congressistas e para a instalação da nuvem de chefes de gabinete, secretárias e assessores de todo tipo e figura que os rodeiam, inclusive os ope-



rosos assessores da classe "A.P.N.", sigla cujo significado exato já me escapava. Relatei que, quando foi construído em Brasília o Palácio do Congresso, o arquiteto que o idealizou foi tido por louco, por haver construído, junto às duas Câmaras, dois altos edifícios, de vinte e dois andares, para alojar os gabinetes dos congressistas. Todo mundo pensava que não seria possível ocupar todo aquele espaço. Todo mundo enganava-se: hoje, quatro anexos, cada um maior do que o precedente, já são apenas suficientes para instalar os gabinetes da Câmara dos Deputados, e já se cogita de construir um quinto anexo daquela Câmara. Para dar uma idéia da crescente importância assumida no Brasil, dentro do equilíbrio dos Poderes, pelos serviços do Poder Legislativo, fiz valer que os quadros administrativos do Senado, por exemplo, haviam passado de 400 funcionários em 1960 para cinco mil em 1990, os da Câmara dos Deputados atingindo a seis mil, seja um total de onze mil funcionários para as duas Casas. O inglês, boquiaberto, olhava-me com olhos exorbitados, esmagado pelas cifras que eu triunfalmente lhe citava.

Chocou-me com a exigüidade da tribuna reservada aos visitantes - a "Strangers Gallery". Aquele estreito espaço para espectadores pareceu-me antidemocrático. Unfanei-me de relatar que na Câmara dos Deputados do Brasil existem amplas arquibancadas, dominando a Sala de Sessões, desde

as quais verdadeiras multidões de público, arrebanhadas por agremiações políticas, sindicais ou estudantis, podem democraticamente apurar e insultar os congressistas cujas opiniões lhes desagradam, fazer gestos obscenos dirigidos aos mesmos e atirar-lhes, por escárnio, punhados de moedinhas como sugestão da venalidade de quem não apóia as pretensões dos manifestantes. Isso sim, frisei, é que é democracia.

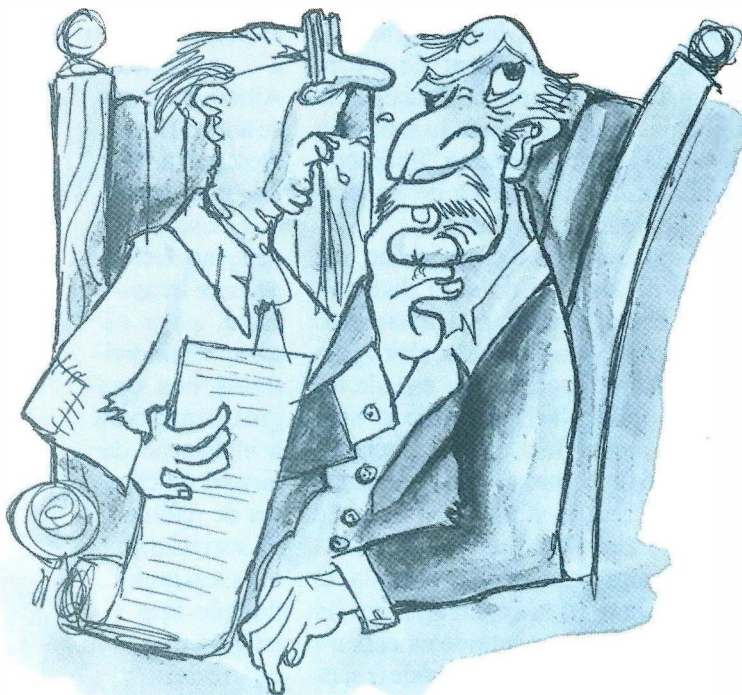
Notei que quase todos os bancos da Câmara dos Comuns, como os da Câmara dos Lords, estavam ocupados. Acostumado a ver no Brasil, pela televisão, o plenário de nossas Câmaras freqüentemente às moscas, com persistente falta de quorum para votações, perguntei a que era devida aquela afluência de parlamentares em Westminster; se devia ocorrer alguma votação crucial, da qual dependesse talvez, até, a queda do Gabinete. Foi-me respondido que aquela freqüência era normal, a obrigação dos parlamentares sendo acompanhar assiduamente os trabalhos legislativos. Foi a minha vez de ficar estarrecido ante tão simplória docilidade e ingênua

obediência a padrões obsoletos de ética parlamentar. Repliquei que no Brasil nossos congressistas são soberanos, altivamente independentes, cada um dono de seu nariz, e só a muito custo, e nas grandes ocasiões, como a votação de um aumento de vencimentos para si próprios, consegue-se reunir um número expressivo deles.

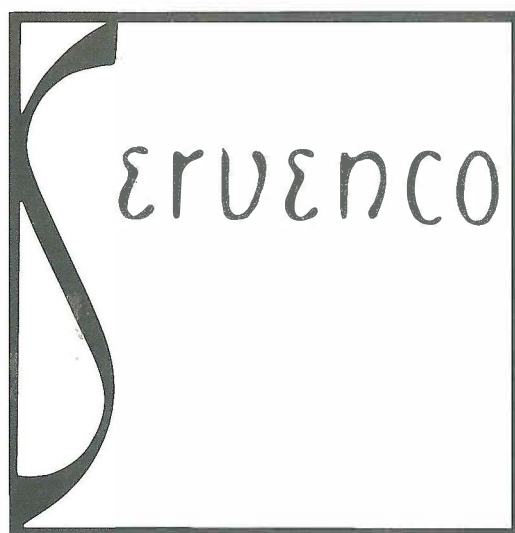
Após quase oito horas passadas no ambiente do Parlamento Britânico, era hora de deixar o venerável Palácio de Westminster, à sombra do "Big Ben". Retirei-me, pois, com a confortável sensação de haver constatado, e demonstrado de modo irrefutável, a superioridade das organizações legislativas brasileiras sobre as respeitáveis mas anacrônicas instituições do Reino Unido".

Manoel Pio Corrêa foi embaixador do Brasil na Argentina, além de ter exercido outras funções na diplomacia. Atualmente é empresário.

Nota da Redação: Comparando a significativa crônica do ilustre Embaixador, com a notícia veiculada pela mídia, sobre os gastos efetuados com a restauração das moradias dos senadores, causou espanto as manchetes nos jornais de 5ª feira, 10 de abril de 1996, onde um jornal carioca, de circulação nacional, atribuía a impossibilidade de aumento do Funcionalismo Público da União aos: ... "gastos do governo no pagamento de gratificações aos militares".



Só o tempo prova a qualidade
de uma construção.



A Servenco vem provando
isso há mais de 40 anos.

Av. Presidente Wilson, 231 - 14º andar - Centro - Rio de Janeiro - 20030-021
Tel.: (021) 297-0033 - Fax: (021) 220-9567.

PONTO FRIO APRESENTA SUAS ARMAS.

NOSSA ESTRATÉGIA:
VENDER TUDO POR
UM PREÇO JUSTO,
TER O CRÉDITO MAIS
FÁCIL, OFERECER A
MAIOR VARIEDADE E
PRESTAR O MELHOR
ATENDIMENTO.
NOSSO ALVO: CON-
QUISTAR VOCÊ. NA
HORA DE COMPRAR
ELETRODOMÉSTI-
COS, MÓVEIS E UTILI-
DADES, USE A TÁTICA
CERTA: VÁ DIRETO
AO PONTO FRIO.

 **PONTO FRIO**
No Bonzão é a maior moleza



(Fotografia aérea tirada pelo autor na época)

"O CONGO"

História da FAB no Continente Africano

* WERTHER SOUZA - AGUIAR TEMPORAL

Vista aérea de Leopoldville, hoje Kishasa, vendo-se o rio Congo (hoje Zaire) e, na margem oposta, Brazzaville, capital do Congo Francês.



Após a Independência do Congo (hoje Zaire) em 30 junho 1960, o líder nacionalista Patrice Lumumba pronunciou um incendiário discurso, denunciando maus tratos sofridos pela população negra, no passado, na presença do Rei Baudouin, da Bélgica, que viera para entregar o poder ao 1º Presidente do Congo, Joseph Kasavubu.

Este foi o início das perturbações e violências que tomaram conta do país e que levaram Lumumba ao cargo de Primeiro Ministro.

País de grande extensão territorial, com 2.344.885 km², equivalente à Bahia, Minas Gerais e Pará juntos, é o segundo país da África, em área, superado apenas pelo Sudão.

Possuía, na época, 14 milhões de habitantes compostos pelas mais de 200 tribos de etnias diferentes, falando cerca de 400 dialetos, sendo os principais: o Kswaili, o Lingala, o Tshiluba e o Kikongo.

O país não tinha portanto o senso de unidade nacional, nem mesmo dentro de suas 6 províncias: Leopoldville, Equateur, Oriental, Kivu e Katanga. Possuidor de grande riqueza mineral: urânio, cobre, estanho, diamantes etc., passou a ser cobiçado por grandes potências.

A Bélgica, sabendo que o maior potencial mineiro localizava-se em Katanga, anuiu em conceder a independência do Congo, ao mesmo tempo em que tratava da secessão de Katanga do restante do País. Para tanto designou o chefe Baluba Moise Tshombe, de educação européia, como presidente de Katanga, declarando-a independente, no dia 11 de julho de 1960.

Seguiu-se a isto o aprisionamento de Lumumba, que levado para Katanga, foi ali assassinado ao descer do avião.

No dia 12 de julho de 1960, o governo instituído do Congo dirigiu-se à ONU (Organização das Nações Unidas) pedindo auxílio urgente, isto é, "assistência militar" para opor-se à agressão da Bélgica que, arregimentando mercenários para comandarem

suas tropas e fornecendo armas, transformou a província de Katanga num invencível adversário para o restante do Congo.

Sendo o Brasil signatário da ONU, foi-lhe enviado um pedido urgente de cooperação, via Ministério das Relações Exteriores, que a repassou ao Ministério da Aeronáutica, no dia 20 de julho. Ainda em julho de 1960 foi designado o primeiro contingente da FAB para o Congo comandado pelo Maj. Av. Alfredo Henrique de Berenguer César, que embarcou cinco dias depois.

O 2º Contingente foi designado em julho 1961, sob o comando do Maj. Av. Hélio da Costa Campos, seguindo no mesmo mês.

O 3º Contingente foi designado em janeiro de 1962, comandado pelo Ten.-Cel. Av. Francisco Bacha e seguiu no dia 26 janeiro de 1962. E, finalmente o 4º Contingente foi designado em novembro de 1962, comandado pelo Ten.-Cel. Av. Hélio Langsch Keller, seguindo viagem no início de 1963.

Por diversas vezes fomos instados pelo Maj. Brig. Josino Maia de Assis e pelo Cel. Luiz Maldonado D'Eça a escrever sobre a atuação da FAB no Congo, argumentando que os fatos ocorridos não podiam perder-se no tempo.

Hoje, quando esses dois queridos companheiros já nos deixaram, resolvemos para ficar em paz com a nossa consciência relatar, em ordem cronológica alguns fatos ocorridos durante as operações da FAB no Congo e denominando-os de "missões" para identificar os locais.

São da época do 2º Contingente, do qual fizemos parte, alguns dos fatos agora relatados, complementando o que foi publicado na Revista Aeronáutica n.º 175 (1989), quando do ataque e destruição de alguns de nossos aviões em Elizabethville (hoje Lubumbashi), Província de Katanga e que julguei deversem chegar ao conhecimento de nossos concidadãos e dos colegas da Aeronáutica em particular.

MISSÃO TANGANICA

Para uma de nossas primeiras missões no Congo, foram designadas duas tripulações cujo destino final era Albertville (hoje Kalemie) na Província de Katanga. A primeira tinha como pilotos o Maj. Av. Hélio da Costa Campos (Cmt. do Destacamento brasileiro) e o Cap. Av. Ferdinando Muniz de Farias, devendo atingir o seu destino via Elizabethville (hoje Lubumbashi). A segunda, constituída pelo Cap. Av. Hugo Martins da Fonseca e Silva, pelo 1º Ten. Av. Werther Souza Aguiar Temporal e pelos Sargentos Djalma Pereira da Silva (mecânico) e Wilson Pereira da Costa (radiotelegrafista de vôo) tinham o mesmo destino final, porém com pousos intermediários em Luluabourg e Kabalo.

Com o nosso C-47, o ONU-218, decolamos do Aeroporto de Ndjili, em Leopoldville e hoje Kinshasa, após um total de sete horas e quinze minutos, pousamos em Albertville.

A bruma seca era intensa e não divisávamos quase nada, não tendo noção das montanhas na rota, a não ser pelos mapas.

Por coincidência, os dois aviões chegaram próximos a Albertville quase ao mesmo tempo. Por deficiência de comunicação, o avião do Maj. Hélio, que seria o primeiro a fazer a descida, não conseguia receber as instruções da torre. Um pouco mais afastados, mas com melhor recepção, conseguimos, falando como se da outra aeronave fosse, transmitir as instruções que permitiram o seu pouso.

Albertville fica às margens do grande lago Tanganica, localizado entre o Zaire e a Tanzânia, a 773m de altitude. O lago tem uma extensão de 720 km e na sua maior largura, 48 km. Sua área é de 32.500 Km², e sua maior profundidade alcança os 1.440m. Suas águas são azuis e têm bastantes ondas. De uma das margens não se avista a outra.

Após nos apresentarmos ao "Movement Control" (espécie de posto CAN), cujo chefe era um sueco comissionado major, este nos designou, como local de pernoite, um canto do armazém, no chão, junto aos soldados indianos. Como dominasse melhor o inglês, fui indicado pelo Maj. Hélio para ponderar, refugando o local.

O major estava irredutível e, das ponderações, passamos à discussão, quase aos gritos, onde fiz ver que éramos oficiais e sargentos do Brasil e o Maj. Hélio o nosso comandante e que, se não nos arranjassem um alojamento condigno, regressaríamos com toda a carga (gêneros e munições) a Leopoldville.

Em face das ameaças, o major resolveu nos colocar em um palacete localizado numa colina próxima. A edificação, que pertencera a um conde belga, fora abandonada e estava vazia.

Prometeu também, mandar uma condução para nos levar ao Hotel "du Lac" para o jantar.

Instalados na mansão, aguardamos até cerca das 9 horas da noite pelo transporte que não apareceu.

Sem ter almoçado e sem o jantar, "roxos de fome", mesmo contra a opinião geral, decidimos descer a rua (cerca de 2 km) que levava às margens do lago e daí ao hotel.

Lá chegando, conseguimos de uns oficiais suecos, um jeep e fomos buscar os demais tripulantes.

No hotel, improvisaram nossas refeições, já suspensas pelo avançado da hora.

Ao terminarmos, cerca de meia-noite, não havia mais ninguém para "piruar uma carona"; restou-nos regressar a pé, preocupados por Katanga (Shaba) ser território inimigo.

Na manhã seguinte, 12 de agosto, nada de condução; a solução foi insólita:

- Temporal, você que conhece o caminho e fala também inglês, não quer ir arranjar o transporte?

Com tantos méritos assinalados, resolvemos ser "voluntários", e lá fomos descendo a ladeira, desta vez já de macacão de vôo e armados.

Cerca de um quilômetro além, num cruzamento, fomos detidos por um caminhão militar cheio de soldados inimigos, tendo na boileia dois oficiais katangueses.

Perguntaram-me de onde era e o que fazia em Katanga.

Respondi-lhes que era do Brasil e mostrei-lhes a etiqueta no ombro esquerdo, dizendo que transportava gêneros e medicamentos. A ONU não era bem vista no local.

Apesar disso, insistiam em levar-me para o quartel onde estavam instalados, e eu previa o fim do interrogatório...

Disse-lhes que não ia e, tendo no bolso o volume de uma maçã, afirmei-lhes que era uma granada e que preferia morrer com eles junto.

Confabularam e, sem notarem o meu tremor, não sei se amedrontados (eram muito medrosos) ou por acharem que não deviam perder mais tempo com o incidente, resolveram ir embora, para meu alívio, enquanto nosso pessoal assistia da varanda o desenrolar do "amigável papo".

Fui até a estação onde havia um posto comandado por um sargento indiano e, após identificar-me, com alguma relutância, consegui um caminhão que nos levou ao hotel para o café matinal e depois ao campo de aviação, de onde regressamos a Leopoldville.

Foi nosso primeiro susto em terras congolesas.



"Hotel Du Lac", Albertville, local usado para eventuais pernoites e refeições pelas tripulações da ONU em trânsito por aquela cidade.

MISSÃO BUKAVU

Bukavu é uma pequena mas bonita cidade na margem sul do lago Kivú, na província de mesmo nome. Na margem norte fica Goma que, ao lado de sua vizinha Kisenyi, já em Ruanda, são consideradas a Suíça africana. Por trás destas cidades estão nove vulcões com até 16.000 pés de altitude, que não cito os nomes para não tornar-me prolixo. O lago Kivú fica a 1.462 m de altitude, tem 101 km de comprimento e é drenado para o lago Tanganica através do encachoeirado rio Ruzizi.

Atravessando este rio para Shangugu (Ruanda), tínhamos o aeroporto com uma pista de asfalto de 900m, onde operávamos. A fronteira era fechada às 18 horas.

Foi para esta cidade que, no dia 28 de novembro de 1961 recebemos a incumbência de levar o C-47 ONU 208, a fim de substituir o ONU 207 que lá estava baseado à disposição das tropas malaiais.

Nossa tripulação era composta do Cap. Luiz Maldonado D'Eça, 1º Ten. Werther Souza Aguiar Temporal, 1º Sgt Q-Av Newton Gonçalves Dumont e 2º Sgt RT-VO José Ênio Espanholate. Decolamos com destino a Luluabourg (3h20min) e lá pernoitamos.

No dia seguinte, seguimos para Busumbura (capital de Burundí), numa etapa de 4 horas, das quais, 3h30min com mau tempo e, na passagem sobre as montanhas a 15.000 pés (o nível mínimo é de 13.500 pés), tivemos que enfrentar diversos CB e a formação de gelo nos carburadores. De Busumbura seguimos para Bukavu onde chegamos após 40 minutos.

A tripulação do ONU207 era constituída pelos Capitães Mário Melo Santos e Ferdinando Muniz de Farias, 1º Sgt Q-Av Francisco de Castro Júnior e 2º Sgt RT-VO Fausto Mariano. Hospedamo-nos no Hotel-restaurante "La Crémaillere", onde costumávamos ficar, bem às margens do lago Kivú. O restaurante ficava ao nível da rua e os quartos em níveis descendentes, na encosta, até o lago, onde já se encontrava a outra tripulação.

À noite, quando jantávamos em duas mesas adjacentes, fomos interrompidos pela chegada de um caminhão cheio de soldados para-comandos do Exército de Katanga, comandados por um major. Este, sempre seguido por dois soldados armados de fuzil, interrogou o gerente, sobre os pilotos da ONU. Sem esperar resposta, o major foi de mesa em mesa fazendo a mesma pergunta; dizia, com um gesto, batendo na barriga, que os colocaria ali. Numa das mesas, havia um casal idoso de belgas que, ao responder que nada sabia, recebeu um bofetão; com isso, o senhor foi jogado da cadeira ao chão; o oficial acrescentou, então:

- Quando falar com um major katanguês, levante-se.

Ele sabia que os da ONU éramos nós, mas por atavismo, ele precisava ir tomando coragem para se dirigir a nós e nos atacar. Em certo momento, parou atrás do Sgt. Mariano e fez-lhe a pergunta em "swahile", pensando que por ser escuro, falasse sua língua. Mariano torceu o rosto para o meu lado, na outra mesa, e disse entre dentes alisando uma garrafa:

- Se este crioulo me encostar a mão, vou dar-lhe uma garrafada no meio da cara...

Estávamos somente com uma pistola Colt. 45 e a passamos por baixo da mesa para o oficial que ficava de frente para a "fera".

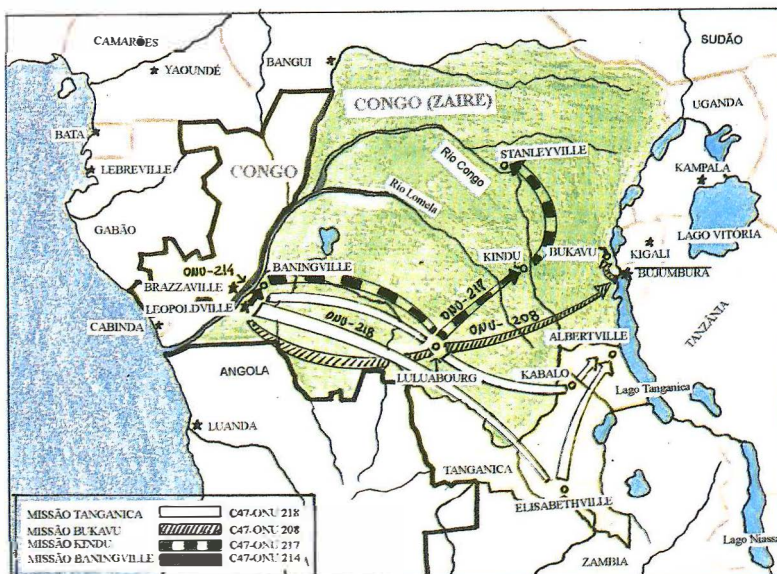
Tínhamos nos quartos, cada um, sua pistola, e cada tripulação dispunha de uma submetralhadora INA.

O Cap. Santos dirigiu-se ao balcão para tentar telefonar para o quartel dos malaaios, enquanto o Cap. Muniz descia por uma escada localizada no canto do refeitório para o quarto, a fim de pegar a INA. Voltou trazendo-a dentro de uma bolsa, para não despertar a atenção, e sentou-se num canto do salão.

Enquanto o Cap. Santos tentava a ligação, o major pos-tou-se às suas costas, de ouvido atento e com a mão na pistola no coldre. O Muniz estava preocupado, pois se tivesse que atirar, os dois estavam na mesma linha.

Não conseguindo a ligação, o Santos voltou à mesa enquanto mandávamos o Mariano pegar a nossa INA. Como eu estivera baseado em Bukavu com o Cap. Thiele por quase um mês e conhecia bem a cidade, pediu-me ele que, com a nossa condução, uma espécie de Rural Willis, tentasse chegar ao quartel malaio.

Peguei a chave e saí ao jardim, encontrando o Mariano que vinha com a INA coberta por uma toalha. Orientei-o para que ficasse entre as árvores e me desse cobertura, pois nosso veículo branco estava estacionado sobre a calçada, bem atrás



do caminhão cheio de soldados. Na ocasião, lembro-me de haver dito:

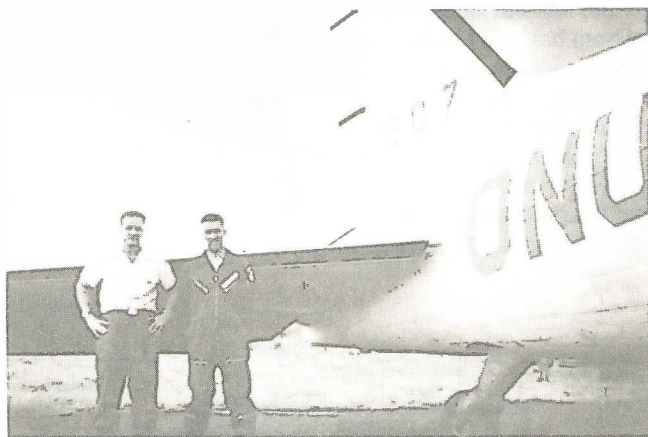
- Se me virem e vierem para cima de mim, eu me jogo no chão e você atira sobre a pequena mureta, de cerca de um metro de altura.

Fui por entre as árvores, pulei o muro e, seguindo por trás da Rural, abri a porta, coloquei a chave na ignição, dei a partida e, por sorte, pegou de primeira. Engatei a marcha e saí "cantando" pneu, em curva, para descer a rua. Cerca de 500m adiante havia um jardim de forma oval, cheio de arbustos e flores, formando a mão e contramão. Na via da mão estava atravessado um jeep. Sem outra alternativa, entrei pela contramão em curva, sem ver o caminho e pensava: se vier alguém vai ser uma boa "porrada".

Alcansei o quartel dos malaios e soube que estavam todos numa seção de cinema num salão próximo. Entrei, acendi as luzes e, dirigindo-me ao comandante, expliquei-lhe o ocorrido.

Este chamou uns capitães e uns tenentes e deu-lhes suas ordens.

Enquanto eu detalhava o ocorrido, chegaram ao nosso lado seis tanques ligeiros com pneus e mais dois caminhões com tropas.



O ONU 207 que ocasionou a missão Banningville. Na foto, o Cap. Thiele e o autor.

Despedi-me do comandante e segui para o hotel, acompanhado pelos malaios.

Lá chegando já não havia mais a tropa katanguesa. Soube então que depois, quando saí com o carro, avisaram ao major que suspeitando de nossas intenções, retiraram atabalhoadamente, não sem antes fazer diversas ameaças de que voltaria e mataria até o pessoal do hotel por ter permitido que fossemos buscar socorro.

Os malaios vasculharam toda a cidade e não mais encontraram os pára-comandos.

No dia seguinte, regressamos a Leopoldville com o ONU207.

Fim de mais um "sufoco".

MISSÃO KINDÚ

Kindú fica na província de Kivú, às margens do rio Lualaba, nome que toma o rio Congo, hoje Zaire, após Stanleyville (Kisangani).

Os mapas da região trazem em letras grandes a palavra MANIEMA, que significa: região de antropófagos...

Nos primeiros dias de dezembro de 1961, dois aviões italianos C-119 da 46ª "Aerobrigata", com sede em Pisa, pousaram em Kindú e seus 13 tripulantes foram à cidade a fim de almoçar. No caminho, foram cercados por soldados da facção liderada por Katanga. Faziam provocações, como era o usual, passando em seguida a agredi-los e amarrá-los. Arrastaram-nos pelas ruas, usando jepps, terminando por matá-los. Em seguida, seus restos foram disputados pela população que, segundo o costume local, comeram seus braços, pernas, corações e a cabeças.

O restante dos corpos foi jogado às margens lodacentas do Lualaba.

Isto foi-nos relatado mais tarde por médicos missionários, que estavam horrorizados com a violência e que só escaparam por serem conhecidos por seus serviços.

No dia 11 de dezembro 1961, fui designado, juntamente com o Cap. Evônio Arouca, para irmos a Kindú resgatar os despojos dos infelizes italianos chacinados.

Seguimos no C-47 ONU217. Compondo a tripulação havia, ainda, o 1º Sgt Q-AV Scyllas Silva da Costa e o 2º Sgt RT-VO Flávio de Souza. Pernoitamos em Luluabourg, e no dia seguinte, alcançamos Kindú.

Os médicos informaram-nos que os corpos haviam sido transportados por um avião fretado que passara por lá.

Recebemos, então, via rádio, a missão de seguir para Stanleyville (Kisangani), capital da província Orientale, a fim de conduzirmos o General congolês Lumumba para as reuniões de paz com representantes da ONU em Bukavu.

Lá chegando, tivemos a surpresa de saber que, tendo o nível do rio subido muito, os tanques de gasolina, que ficavam estocados em sua margem, ficaram submersos e suas águas invadiram a casa-de-força, não havendo luz na cidade.

Ficamos hospedados nuns chalés pertencentes à SABENA (Société Anonyme Belge de Exportation et Navigation Aérienne), que já não mais operava no Congo.

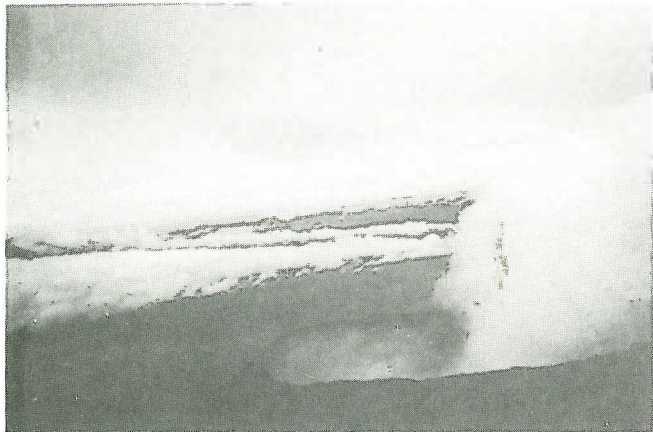
Colocaram em nossos quartos um tonel com água para banho onde flutuavam manchas de óleo. As refeições eram frugais e não havia água para beber, só refrigerantes.

Ir à cidade, nem pensar, seria suicídio com a baderna que campeava.

Pelo rádio, pedimos um tambor de gasolina de Bukavu, que nos foi levado pelos Capitães Santos e Muniz, que partiram em seguida, sem que os motores fossem cortados.

Planejando fugir, pois éramos vigiados pelos soldados do Gen. Lundulla, toda vez que íamos ao avião para girar os motores, levávamos nossas roupas por baixo do macacão e as deixávamos no avião.

No dia 16, levamos o Gen. Lundulla para uma reunião em Bukavu, onde pernoitamos. No dia seguinte, chegaram diversos carros com seguranças levando o Gen. Lundulla, pe-



Vulcão Nyragongo, na região da Goma-Kivu, com 3.470m de altura.

dindo que decolássemos logo, pois a população e as tropas queriam matá-lo.

O General “estava uma fera” e esbravejava por tudo.

Eu disse ao Arouca:

- isto vai sobrar para nós...

- também acho, anuiu ele, com a calma que lhe é peculiar.

Para acalma-lo, o Arouca convidou-o a sentar-se na cadeira do co-piloto, para que pudesse ver que o avião pulava por causa do mau tempo sobre as montanhas de 13.000 pés - ele pensava que nós é que tentávamos enjoá-lo. A cada rio que passava, o general perguntava se já era o Congo, na ânsia de chegar e ficar livre do avião.

Após o pouso, recebemos ordens para não sairmos de lá, momento em que, aflitamente constatamos que os refrigerantes de bordo haviam terminado.

No dia seguinte, dia 18, resolvemos fugir, e a última água que bebemos para matar a sede, pois esta já era grande, foi, para mim, o caldo de uma lata de ervilha da ração de combate que tínhamos no avião e, para o Arouca, o caldo da salada de frutas. Os sargentos fizeram o mesmo.

Fomos para o campo, a fim de girar os motores, que dizíamos ser necessário para não enferrujar. Entramos no avião, em frente ao hangar e, após aquecidos os motores, fizemos uma volta, soprando tudo para dentro dele e dali, pela pista de acesso, decolamos com destino a Luputa, Luluabourg e Leopoldville.

Enfim, estávamos livres do general e de suas tropas “Simbas”, as mais ferozes do Congo.

Comemoramos, após os pousos, com grandes goles d’água.

MISSÃO BANNINGVILLE

Banningville (hoje Bandumdu) é uma pequena e atrasada cidade a nordeste de Leopoldville, na província de mesmo nome, às margens do rio Kwange. Sua pista de pouso é de terra com um pouco de grama e, sem estação de passageiros.

No dia 18 de janeiro de 1962, o C-47 ONU207 pousou em Banningville com o motor esquerdo “embandeirado”, sendo aconselhada a troca.

No dia 19 fomos escalados, para o serviço o Cap. Evônio Arouca, eu, o 1º Sgt. Q-AV Jorge Brasil de Rezende, o 2º Sgt. RT-VO Flávio de Souza e o restante da equipe, composta de argentinos, indianos, noruegueses, suecos e brasileiros. O avião foi o C-47 ONU214. Levamos, além do motor novo, talha, óleo, pequena bancada e o ferramental necessário para a troca.

Decolamos bem cedo para aproveitar o dia, já que o pernoite na cidade não era aconselhável face à falta de segurança.

A troca correu normalmente e, quando nos preparávamos para fazer os cheques e regulagens, chegaram dois padres missionários, de bicicleta, para nos avisar de que o povo da cidade estava vindo para o campo, a fim de nos atacar e queimar os dois aviões.

O Cap. Arouca determinou que colocassem a talha no avião (o motor retirado já estava a bordo), embarcassem o material e o pessoal e fizessem o regresso imediato a Leopoldville.

Sugeri, como o outro avião já estava quase pronto, que cada um de nós decolasse com um dos aviões. Acertamos o seguinte: cada avião iria para uma das cabeceiras. O avião com o motor trocado decolaria primeiro e, se houvesse pane



Soldados congolezes sendo transportados nos aviões da ONU.

na decolagem, seria desviado para fora da pista, contra a cerca, e nós correríamos para o outro avião, sem perda de tempo. Mesmo sem as carenagens do motor esquerdo, o avião decolou bem, tendo eu, no banco do co-piloto o mecânico argentino W/O Pissolito, e, na posição do rádio, o 2º Sgt RT-VO Flávio, que fizeram questão de me acompanhar para qualquer auxílio necessário.

Com os dois aviões no ar, ainda fizemos uma passagem sobre a turba que vinha da cidade, colocando-a para correr pelos matos, para nosso gáudio.

Chegamos a Leopoldville após 1,10 horas de vôo, em incidentes e, salvando as duas acronaves.

*** O autor é Cel.-Av. R/R**

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.

NTE 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.



A INTELIGÊNCIA DOS ANOS 90

* FLÁVIO TÁVORA PINHO



O uso de Inteligência foi detalhado há 2.400 anos no manual militar Sun Tzu Bing Fa (“A Arte da Guerra”, por Sun Tzu). Desde aquela época, a “Arte da Guerra” tem se revelado como um precioso tratado que contém os fundamentos táticos e estratégicos da guerra.

*“As razões pelas quais os príncipes esclarecidos e os generais sábios conseguem vencer o inimigo, quando estão em campanha, e suas realizações suplantam as dos homens comuns, são o **conhecimento antecipado** das coisas. Na guerra, o **conhecimento prévio**, ou então, a falta deste, representa a vida ou a morte dos combatentes, a vitória ou a derrota nas batalhas, a sobrevivência ou o aniquilamento das nações”.*

Sun Tzu



un Tzu atribuiu um alto valor à Inteligência precisa e oportuna, indispensável para ajudar na solução de negócios de

Estado ou, então, como precioso suporte de campanhas militares.

Mas Sun Tzu não ficou sozinho nas suas avaliações sobre a importância de Inteligências acuradas e oportunas. O livro "Chinese Ways in Warfare" aborda narrativas de batalhas, tais como "Tso Chuan" (Tradição de Tso) e Shih Chi (Sec I A.C.), que são divididas em 2 fases: preparatória e operacional. A fase preparatória abrange a coleta, análise e integração de Informes diplomáticos, militares e, também, como iludir o inimigo e negar-lhe informações. Passados tantos anos, as idéias sobre Inteligência continuam vividas. Hoje, a CIA refere-se às atividades de Inteligência da seguinte forma:

"Inteligência representa o conhecimento e a antevisão do mundo à nossa volta. Os benefícios de se prever com êxito os planos e estratégias de um concorrente são evidentes. Por outro lado, as consequências da tomada de decisões com base em Inteligências incompletas, imprecisas ou tardias são igualmente desastrosas".

A conjuntura atual está a mostrar que o uso de Inteligência continua sendo indispensável para dar suporte aos objetivos nacionais.

NOVAS AMEAÇAS

As antigas ameaças contra os interesses nacionais desapareceram mas, hoje, elas estão sendo substituídas por novas. Experimentam, presentemente, novas ameaças, instabilidades, conflitos, e, até mesmo, guerras localizadas.

Algumas dessas ameaças estão, ainda hoje, em evidência: no Oriente Próximo, Oriente Médio, África, América Latina, Europa e Ásia. Assim, observa-se que,

na África, alguns países ainda estão submetidos a regimes autoritários, ao fundamentalismo religioso e/ou, também, a um crescimento demográfico explosivo.

No Terceiro Mundo, deve-se levar em consideração governos arbitrários, corrupção, superpopulação, aumento crescente da pobreza e de armamentos com poder de destruição bastante acentuado.

Tais fatores, aliados à disseminação do Islamismo fanatizado, em diversas partes do mundo, poderão vir a se constituir em ameaças ao mundo livre.

Ataques terroristas internacionais, envolvendo o uso de armas nucleares, bacteriológicas e químicas, preocupam a todos pois têm aumentado consideravelmente. Além delas, surgem grupos ligados ao tráfico internacional de drogas e à "lavagem" de dinheiro, os quais já manipulam valores superiores aos referentes a produção mundial de petróleo. Ambos, tráfico de drogas e lavagem de dinheiro, contribuem para o fortalecimento e aperfeiçoamento de S.A. do Crime (organizações/sindicatos) que já estão interferindo tanto na política quanto nos negócios dos países.

Outros tipos de ameaças são advindas de catástrofes ambientais e suas respectivas consequências. O desastre nuclear de Chernobyl, a queima dos lençóis petrolíferos no Kuwait, vazamentos de petróleo pelos mares e outros vazamentos, são exemplos gritantes.

NOVO AMBIENTE INTERNACIONAL

O surgimento de novas ameaças/situações imponderáveis está criando um novo ambiente internacional, no qual órgãos de Inteligência nacionais se vêem forçados a redirecionar suas atenções e recursos para a obtenção de informações acuradas e atuais.

E isto sugere uma reestruturação dos Serviços de Inteligência com vistas ao futuro. Surge, então, a necessidade de novas tecnologias (uso da Informática com

softwares específicos para Inteligência), métodos e treinamentos mais atualizados, orientados para uma convivência internacional mais intensa e constante. Tal intercâmbio estimulará os Serviços Secretos a dividirem seus conhecimentos, pois a cooperação entre países será o melhor meio para se combater situações inusitadas. Uma importante vantagem é que uma união internacional permitirá que os órgãos de Inteligência transmitam, a seus governos, alertas antecipados, de forma a prevenir dificuldades. Prevenir crises se constituirá em uma necessidade de extraordinária importância para os Serviços de Inteligência, os quais deverão ser orientados para uma intensa cooperação internacional visando a manutenção da segurança, da paz e da liberdade das nações.

As antigas ameaças contra os interesses nacionais desapareceram mas, hoje, elas estão sendo substituídas por novas.

A fluidez das relações internacionais veio tornar superados alguns procedimentos utilizados nos últimos 40 anos na área de Inteligência. Fatores novos, subjetivos e mecanicamente imensuráveis, tais como meio ambiente, nacionalismos, etnias, religiões e pessoas, estão predominando em relação a fatores domésticos e regionais. Por tais razões, é importante que os atuais Analistas de Inteligência comecem a se desvincular de modelos, idéias e técnicas obsoletas, a fim de que possam valorizar suas participações nas atividades de Inteligência nacionais e, principalmente, internacionais. Analistas competentes, utilizando adequadamente modernos recursos tecnológicos à sua disposição e possuindo uma sólida educação, poderão contribuir para o estabelecimento de condições favoráveis para o desenvolvimento do progresso de seu país.

O FUTURO

Nos anos vindouros, alguns fatores de-

verão ser levados em consideração pelos Serviços de Inteligência:

**Um Serviço de Inteligência
deverá ter sempre presente os
interesses militares da nação.**

1. Um Serviço de Inteligência: deverá ter sempre presente os interesses militares da nação. Isto representa, basicamente, Coleta/Busca de Informes sobre possibilidades (em alguns casos, intenções) de admissíveis adversários e de suas capacidades para iniciarem uma ação contra a nação;

2. A Coleta/Busca de "Informes Econômicos Protegidos" sobre assuntos econômicos (principalmente fiscais, monetários e energéticos) referentes a posição competitiva do país, num mundo interdependente, deverão constituir-se em permanentes atividades de Inteligência;

3. Alguns países do Primeiro Mundo têm revelado uma grande preocupação com a proliferação e possível uso de armas nucleares, bacteriológicas ou químicas, por antigas Repúblicas Soviéticas ou por países como Argentina, Paquistão, Índia, Iraque, Iran, Israel e até mesmo o Brasil, os quais possuem ou poderão possuir o potencial de fabricação desses artefatos. A obtenção de conhecimentos para a tomada de providências que evitem a proliferação dessas armas, se constituirá outra permanente atividade de Inteligência;

4. Monitorar/neutralizar o terrorismo e tráfico de narcóticos no mundo. O terrorismo, na década de 90, traduzir-se-á em morte, destruição e desordem. Serão executores do terrorismo: elementos de esquerda, direita (massacres como os de Oklahoma City e do Metrô de Tóquio), assassinos profissionais, traficantes, fundamentalistas muçulmanos, fanáticos palestinos, irlandeses (ataques em Londres) e outros. Tais executores tentarão provocar catástrofes ou proferirão ameaças, o suficiente para atemorizar governos, organizações e pessoas. Suas armas serão os "NBC", ou artefatos Nucleares,

Biológicos ou Químicos, ou seja pequenos armamentos atômicos: o Antrax pulmonar, que mata em 99% dos casos, e o Sarim que, dissolvido na água de um reservatório, pode atingir milhares de pessoas (sistema nervoso). E surge, novamente, a importância da cooperação internacional: a fim de melhor ajudar no combate ao terrorismo, os Serviços de Inteligência nacionais deverão manter uma permanente troca de Informes com outros países, ou seja, deverão manter uma colaboração internacional intensa e constante. Além do terrorismo, há ainda um fator extremamente angustiante: o tráfico de narcóticos. Atualmente, as três grandes fontes de cocaína na América do Sul são Bolívia, Peru e Colômbia. O Brasil, a Argentina, o Uruguai e o Paraguai são os grandes "corredores de exportação" e de "lavagem de dinheiro" do Cartel de Cali. O tráfico de drogas mata, hoje, nos Estados Unidos, milhares de pessoas anualmente. O custo desse tráfico para a sociedade americana seria de cerca de US\$70 bilhões. Para combater o tráfico de drogas, os Estados Unidos dispõem de uma "Política Nacional de Controle das Drogas" e de alguns órgãos executantes civis tais como a DEA (Agência de Combate às Drogas), a Alfândega e o Ministério da Justiça, que contam com o apoio das Forças Armadas americanas (Departamento de Defesa). Assim, por exemplo, o Comando Militar americano, localizado na cidade do Panamá, dá apoio de vigilância, detecção, perseguição e repressão a barcos e aviões dos narcotraficantes. Em seguida, os Estados Unidos deverão criar o "Centro Internacional contra o Narcotráfico", com uma estrutura civil nos moldes da OTAN.

No Brasil, a Polícia Federal mantém uma luta inglória para combater o narcotráfico, pois são reduzidos os recursos a seu dispor. Nota-se que o Ministério da Justiça demonstra um grande interesse no assunto e que se movimenta para obter a ajuda das Forças Armadas brasileiras no combate ao narcotráfico.

O tráfico de narcóticos tende a se

direcionar para o narcoterrorismo, e este, como se vê hoje em dia, é representado por milhares de "soldados", altamente treinados e equipados com avançado armamento militar, sob o comando de traficantes. Quanto mais lucrativa for a atividade dos traficantes mais sanguinária será a sua defesa. Hoje, o narcoterrorismo é o resultado da fusão de traficantes com antigos revolucionários. Este fenômeno, observável no mundo inteiro, é mais visível na Colômbia. Segundo opiniões abalizadas, é admissível que o tráfico de drogas tente penetrar nas Forças Armadas brasileiras. Algo similar, como a participação de traficantes em alguns setores da administração e da política, já estaria ocorrendo em alguns municípios da Amazônia. Mais uma vez avulta a necessidade de Serviços de Inteligência direcionados para uma intensa cooperação, interna e externa, capazes de utilizar os mais modernos recursos tecnológicos para o combate a essas duas atividades: terrorismo e narcotráfico;

5. A Busca/Coleta de Informes, de Fontes Abertas, e a Espionagem Industrial sobre novas e significativas tecnologias/descobertas científicas, de importância militar ou econômica, serão direcionadas por empresas e governos estrangeiros, "amigos" ou não. A Espionagem Industrial mereceria um capítulo especial. Os Estados Unidos sofrem, hoje, a ação de 24 países "amigos" interessados no seu progresso tecnológico, científico e nos seus planejamentos, estudos e ações;

**A Coleta/Busca de "Informes
Econômicos Protegidos"
...deverão constituir-se em
permanentes atividades
de Inteligência.**

6. O último fator a merecer a atenção dos Serviços de Inteligência deverá ser direcionado para a utilização de Inteligências Estimativas/Cenários. Tais Inteligências serão produzidas, de forma crescente e eficaz, por pessoas e agências privadas, especializadas em assuntos específicos.

CONTRA-INTELIGÊNCIA

Há necessidade de se olhar para as atividades de Contra-Inteligência; que se preste atenção a agentes de Inteligência estrangeiros e se descubra quais são suas áreas de interesse. Sem dúvida, serão várias as tentativas nacionais para recrutar ou estimular a deserção de agentes de Inteligência estrangeiros/hostis. Se isto não for possível, dever-se-á torná-los ineficazes utilizando a desinformação e o logro. Por fim, e cada vez mais, as nações procurarão neutralizar a Espionagem Comercial e Industrial cometidas por nações e seus Serviços Secretos contra Empresas nacionais.

É no campo da Contra-Inteligência que avulta a importância de ligações transparentes, com Serviços de Inteligência estrangeiros. Novamente, mais do que nunca, deverão ser concretizadas ligações oficiais entre Serviços Secretos, aprovadas pelos próprios governos, por meio de acordos. Ao se lidar com Serviços de Inteligência estrangeiros, será necessário, contudo, que se mantenha um controle constante sobre eles, sempre de olho nos resultados. Haverá vantagem na troca de Informes com outros países? Haverá alguma vantagem no envolvimento em operações conjuntas com eles? A Sra. Stella Rimington, "Director General of the British Security Service", declarou, em 1995, sobre a cooperação entre nações: "Nos dias de hoje, a necessidade por Segurança constitui uma obrigação comum entre nações". Disse ainda: "A necessidade de uma íntima cooperação internacional entre órgãos de Inteligência e Contra-Inteligência (Security) é tão crítica quanto anteriormente. O sucesso contra o terrorismo internacional ou transnacional só tem sido alcançado por meio de esforços coletivos e coordenados. Estes envolvem organizações nacionais de Inteligência e Contra-Inteligência (Security), policiais e governamentais, responsáveis pelas Políticas Nacionais de Segurança".

CONSIDERAÇÕES DIVERSAS

Atualmente, os Serviços de Inteli-

cia do Primeiro Mundo estão dando atenção: a questões de direitos humanos; à proliferação do uso não autorizado de tecnologia reservada; à cooperação com órgãos de Inteligência de diferentes países; ao desenvolvimento de operações "abertas/secretas"; à Contra-Inteligência econômica e corporativa e à privatização da produção de Inteligência.

Com a valorização da economia nas relações entre países, quer sejam desenvolvidos ou em desenvolvimento, a Inteligência deverá desempenhar, de forma crescente, um importante papel nos setores governamental e privado. Os Analistas serão solicitados a examinar uma enorme quantidade de Informes Econômicos, de forma a prover a administração governamental com material necessário para planejar o futuro. A Contra-Inteligência econômica e corporativa irá, também, procurar limitar as ações de Espionagem Industrial, Econômica, Comercial por parte de potências econômicas "hostis". Esta Contra-Inteligência deverá não apenas se prevenir contra a Espionagem e outras atividades ilegais como, também, criar defesas para evitar a obtenção de Informes (Fontes Abertas) pela concorrência, impedindo que esta última se antecipe a lançamentos de novos produtos ou obtenha, irregularmente, uma maior participação no mercado.

A "privatização" de certas áreas da Inteligência deverá produzir ótimos resultados. Agências privadas de Inteligência podem produzir preciosos Documentos de Inteligência de Negócios/Competitivos, precisos e meticulosos, em assuntos os mais variados. Essas Agências deverão aumentar suas participações na produção de Documentos de Inteligência, tanto de interesse empresarial quanto governamental.

Economia e negócios deverão ser os assuntos principais, nos próximos anos, em substituição aos de caráter político e militar dos últimos 30/40 anos. Os órgãos de Inteligência passarão a dedicar-se a problemas, riscos e oportunidades econômicas. Países como Japão, França, China e outros, já estão particularmente ativos na obtenção de segredos econômi-

cos, financeiros e tecnológicos de outras nações/organizações.

A Segurança e as possibilidades políticas e econômicas de uma nação poderão ser colocadas em risco por causa de acontecimentos que venham a ocorrer, no outro lado do mundo. Assim, na área financeira, é de se admitir que bancos estrangeiros e empresas de exportações possam tentar degradar o crédito de importadores, públicos e privados, para melhor atender a seus interesses.

A "mídia" poderá afetar/prejudicar nações. É admissível que jornalistas influentes venham a comentar, negativamente, algumas iniciativas governamentais/privadas e planos de desenvolvimento, usando como referência, Documentos de Inteligência imprecisos, incorretos ou falsos.

É perfeitamente admissível que pessoas ou grupos (contando com o apoio de Governos estrangeiros) tentem se aproveitar de tentativas para desestabilizar governos por meio do apoio disfarçado a ações hostis aos regimes vigentes.

Interesses estrangeiros poderão se envolver com corrupção, fraudes ou transações monetárias ilícitas que prejudiquem os esforços governamentais para eliminar a corrupção. D'outro lado, muitas ações hostis terão origem interna.

Para se habilitar um Governo a prever e neutralizar ações hostis aos interesses do país, será necessário que se façam monitorações discretas de pessoas e organizações, utilizando-se Fontes Abertas/Sigilosas que produzim Inteligências acuradas e bem fundamentadas. Entretanto, a discrição continuará sendo de fundamental importância: um Governo não poderá ser visto como interessado na obtenção de Informes sobre outros governos.

Finalmente, sem dúvida alguma, o mundo está ficando pequeno e mudando muito rapidamente e, com ele, as atividades, os recursos tecnológicos, os métodos, os procedimentos, os objetivos e os homens envolvidos com Inteligência governamental ou privada.

* O autor é Cel.-Av.-R/R



Há 50 anos...

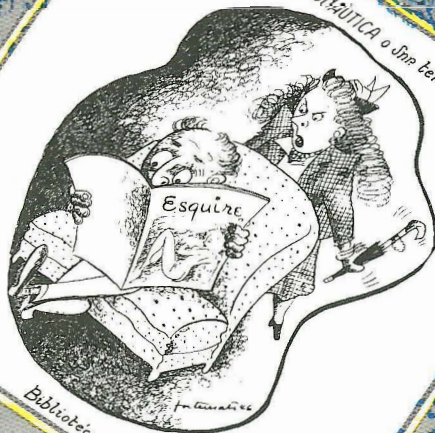
dizia o Fortunato...

Os seus filhinhos terão através do Clube DE AERONÁUTICA, a sua disposição um...



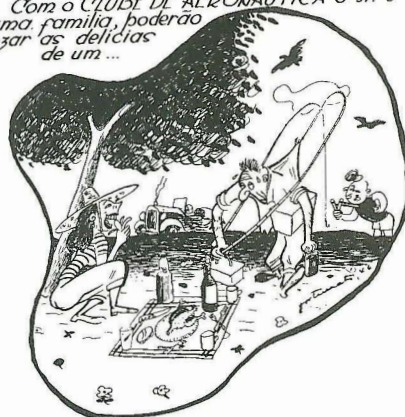
play-ground

No CLUBE DE AERONÁUTICA o Sr. terá à sua disposição uma...



Biblioteca

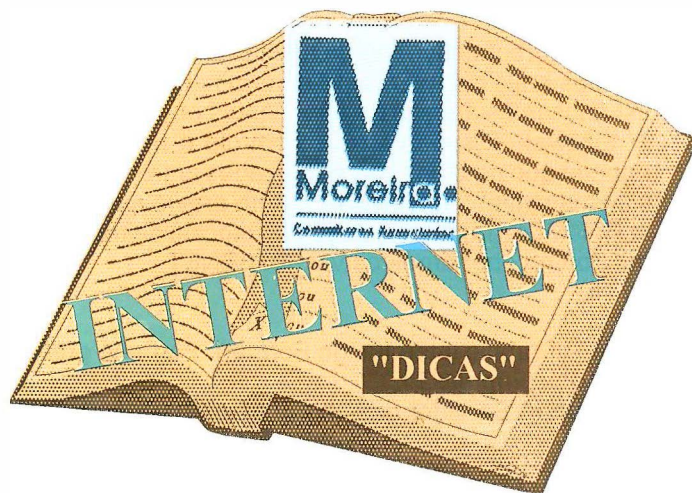
Com o CLUBE DE AERONÁUTICA o sr. e Exma. família, poderão gozar as delícias de um...



"week-end" barato e divertido.

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

Estando o nosso Clube e particularmente as nossas publicações presentes na "INTERNET", ocasionalmente estaremos publicando notas e "dicas" que julgamos ser de grande valia para os navegantes do "Cyberespaço" e que usam o "site" das Águias como elo de ligação com as nossas atividades.



Alguns vocábulos que ajudariam a você conhecer a "Internet"

A

- **Archie:** Um método de procura em banco de dados, que remete a pontos onde se localizam arquivos específicos e endereços de FTP. O Archie pode ser usado para procurar determinado arquivo por assunto, título ou palavra-chave.
- **ATM** (Asynchronous Transfer Mode): Protocolo de comunicação de alta velocidade, criado para o tráfego de dados e aplicações multimídia.

B

- **Backbone:** (espinha dorsal) Linhas-base de conexão de alta velocidade dentro de uma rede, que, por sua vez, se conectam às linhas de menor velocidade.
- **Baud-rate:** Medida de velocidade de tráfego de dados normalmente usada para determinar a velocidade de modems.
- **BBS** (Bulletin Board System): Uma base de dados que pode ser acessada via telefone, onde normalmente são disponibilizados arquivos de todos os tipos, softwares de domínio público e conversas online. Muitos BBS oferecem o correio eletrônico da INTERNET.
- **BITNET:** Rede mundial de computadores criada em 1981.
- **Bps** (bits per second): Medida pela qual bits de dados são transmitidos por um meio de comunicação, como um modem.
- **Browser:** Software de aplicação que permite visualizar e procurar a parte essencial, texto, imagens, gráficos de maneira aleatória ou sistemática.

C

- **Ciberespaço:** Mundo virtual, onde transitam as mais diferentes formas de informação.
- **Correio eletrônico** (e-mail): Correspondência que se pode enviar e receber diretamente pelo computador, através de um endereço INTERNET.
- **Criptografar:** Criptografar um arquivo significa convertê-lo num código secreto, com propósitos de segurança, para que as informações nele contidas não possam ser utilizadas ou lidas até serem decodificadas.

D

- **Domínio ou "domain name":** Nome que descreve a organização com a qual um endereço na INTERNET está vinculado.
- **Dpi** (dots per inch ou pontos por polegada): Medida da resolução da imagem de uma impressora ou monitor.

E

- **Endereço Internet:** Para e-mail, é formatado como destino@localização.domínio.sufixo. Para www, domínio.sufixo. O sufixo é a classificação do host quanto à sua utilização: com (comercial), edu (educacional), gov (governo), mil (órgão militar), org (outra organização) e net (gateway ou host).

F

- **FAQ** (Frequently Asked Questions ou perguntas mais freqüentes): Lista de perguntas relativas às dúvidas mais comuns sobre determinado assunto. As respostas a essas perguntas são fornecidas por usuários mais antigos ou experientes ou pelo responsável por determinado serviço.
- **Firewall**: Dispositivo que controla o tráfego entre a INTERNET e um computador ligado a ela. Impede que usuários não autorizados entrem nesse computador, via INTERNET, ou que dados de um sistema caiam na INTERNET, sem prévia autorização.
- **FTP** (File Transfer Protocol): Protocolo de transferência de arquivos, usado normalmente para transmitir ou receber arquivos via INTERNET.

G

- **GIF** (Graphic Interchange Format): Formato gráfico bastante usado na INTERNET, por sua capacidade de compressão.
- **Gopher**: Servidor que abriga uma ferramenta de procura de texto por toda a INTERNET.

H

- **Home Page**: Página inicial de qualquer endereço eletrônico com conexão, ou "hiperlinks", para outros servidores da INTERNET ou ainda para entradas de hipertexto.
- **Host**: Computador principal num ambiente de processamento distribuído. Computador central que controla uma rede.
- **HTML** (Hypertext Markup Language): Linguagem de programação na qual toda a World Wide Web é escrita.
- **HTTP** (Hypertext Transfer Protocol): Protocolo que diz ao servidor para mandar páginas da World Wide Web para o seu micro.

I

- **Internet**: A grande rede formada por milhares de redes interligadas em mais de 70 países. Os computadores utilizam o protocolo de comunicações TCP/IP. Originalmente desenvolvida para o Exército americano, hoje é utilizada em grande parte para fins acadêmicos e comerciais.
- **IRC** (Internet Relay Chat): Área da INTERNET na qual é possível conversar, em tempo real, com uma ou mais pessoas.

J

- **JPEG** (Joint Photographic Experts Group): Algoritmo para comprimir imagens, criado pela associação que lhe dá nome. Existe também o Motion JPEG (MPEG), usado para comprimir imagens animadas.
- **Java**: Linguagem de programação muito similar ao C++ ou C, destinada à criação de desenhos, textos e pinturas animadas e/ou interativas. A Sun Microsystems, que inventou a linguagem Java, desenvolveu um "browser" para leitura dos "applets" e classes, e também um console para adaptação em outros navegadores. O Netscape 2.0 já vem com este console. Mais informações no "site" Java da Sun Microsystems.

K

- **Keyword** ou palavra-chave: Palavra usada em ferramentas de busca ou base de dados, que traz em si o significado de um assunto; através dela, é possível localizar esse assunto.

L

- **LAN** (Local Area Network): Uma rede formada por computadores localizados no mesmo espaço físico, como uma sala ou um prédio.
- **Login**: No endereço eletrônico, o "login" é o nome que o usuário usa para acessar a rede (ex: paulo, em paulo@mecklermedia). Quando você entra na rede, precisa digitar seu "login", seguido de uma senha "password".
- **Lycos**: Banco de dados com milhões de endereços da INTERNET. O "Lycos" contém uma ferramenta de procura que pode ser configurada de acordo com as suas necessidades.

M

- **Mbps** (Megabits por segundo): Velocidade de tráfego de dados, equivalente a 10 milhões de bits por segundo.
- **MIME** (Multipurpose Internet Mail Extension): Extensão que permite o envio de arquivos que não sejam texto, via "e-mail", como imagens, áudio e vídeo.
- **Modem**: Um dispositivo que adapta um computador a uma linha telefônica. Ele converte os pulsos



digitais do computador para frequências de áudio (analógicas) do sistema telefônico, e converte as frequências de volta para pulsos no lado receptor. O modem também disca a linha, responde à chamada e controla a velocidade de transmissão, em bps.

- **MPEG** (Motion Pictures Experts Group): Algoritmo de compressão de arquivos de áudio e vídeo.

N

- **Netiquette**: Termo que se refere às boas maneiras de usar a INTERNET, como não enviar mensagens que possam ofender alguém, ou escrever com letras maiúsculas, o equivalente a gritar numa conversa.

- **Newsgroups** (grupos de discussão): Ferramenta que permite a troca pública de mensagens sobre os mais variados assuntos.

P

- **PPP** (Point-to-Point Protocol): Protocolo de comunicação usado para suportar comunicação na INTERNET.

- **Provedor de acesso ou "provider"**: Empresa que presta serviço de conexão à INTERNET, tornando possível o acesso através de uma ligação telefônica, geralmente local.

R

- **RGB** (Red, Green, Blue): Método de geração de cores através da combinação dessas três cores: vermelho, verde e azul.

S

- **Servidor**: Numa rede, é um computador que administra e fornece programas e informações para os outros computadores conectados.

- **Site**: No mundo virtual, é um endereço cuja porta de entrada é sempre sua "home page".

- **SLIP** (Serial Line Internet Protocol): Protocolo de comunicação usado na INTERNET.

- **SYSOP** (SYStems OPerator): A pessoa responsável pela manutenção e operação de um BBS ou provedor de acesso à INTERNET.

T

- **TCP/IP** (Transmission Control Protocol/Internet Protocol): Protocolo que torna possível a comunicação de computadores de redes diferentes. É a linguagem universal da INTERNET.

- **Telnet**: Uma das aplicações da Internet, que torna possível a conexão com computadores de qualquer parte do mundo, desde que façam parte da INTERNET. Através da "Telnet" é possível usar este computador que está longe, como se fosse o seu próprio micro.

U

- **UNIX**: Sistema operacional avançado que permite que vários usuários compartilhem os recursos de um computador simultaneamente. Muito usado na INTERNET.

- **Usenet**: Uma coleção de "newsgroups" organizada por tópicos. Também é o nome de uma rede de computadores, sendo que nem todos eles estão ligados à INTERNET.

V

- **Veronica**: Base de dados para procura de informações, por palavras-chave ou assuntos.

- **VRML** (Virtual Reality Modeling Language): Um padrão emergente que permite a modelagem e a navegação através de um ambiente 3-D.

W

- **WAIS** (Wide Area Information Server): Sistema de informação cliente/servidor que permite a procura de informações num banco de dados, através de uma interface bastante simples.

- **WAN** (Wide Area Network): Rede composta por computadores que estão localizados numa grande extensão de área, como uma cidade ou um país.

- **Whois**: Método de procurar nomes numa base de dados remota.

- **World Wide Web** (ou Web ou WWW ou W3): Literalmente, teia de alcance mundial. Serviço que oferece acesso, através de "hiperlinks", a um espaço multimídia da INTERNET. Responsável pela popularização da rede, que agora pode ser acessada através de interfaces gráficas de uso intuitivo, como o Netscape ou Mosaic, o Web possibilita uma navegação mais fácil pela INTERNET.

Y

- **Yahoo**: Conhecido "site" para pesquisa de assuntos variados na INTERNET.

Um lado da moeda - II

A guerra aérea no Atlântico Sul, vista pelos argentinos

* Henrique Augusto Cruz Santos

"Eu penso que os pilotos argentinos estão mostrando uma grande bravura. Seria idiota se dissesse o contrário. Entretanto eles não poderão manter o mesmo nível de perdas por um período muito longo, mas realmente, eles são muito valentes eu tenho que admitir!"

John Nott



1 - O TEMPO ESQUENTA

Entre 21 e 25 de maio, o Comando Aéreo Argentino realizou 167 saídas contra a cabeça de praia e os navios britânicos, tendo 106 atingido o alvo, com a perda de 16 aeronaves entre os Dagger e os Skyhawk utilizados. Tanto os ataques como as defesas foram notórias pela ferocidade desenvolvida. Os Skyhawk da IV e V Brigadas Aéreas e os Dagger da VI Brigada Aérea atacaram implacavelmente, gerando no dia 25 de maio o comentário do Ministro da Defesa britânico John Nott, citado na abertura deste capítulo.

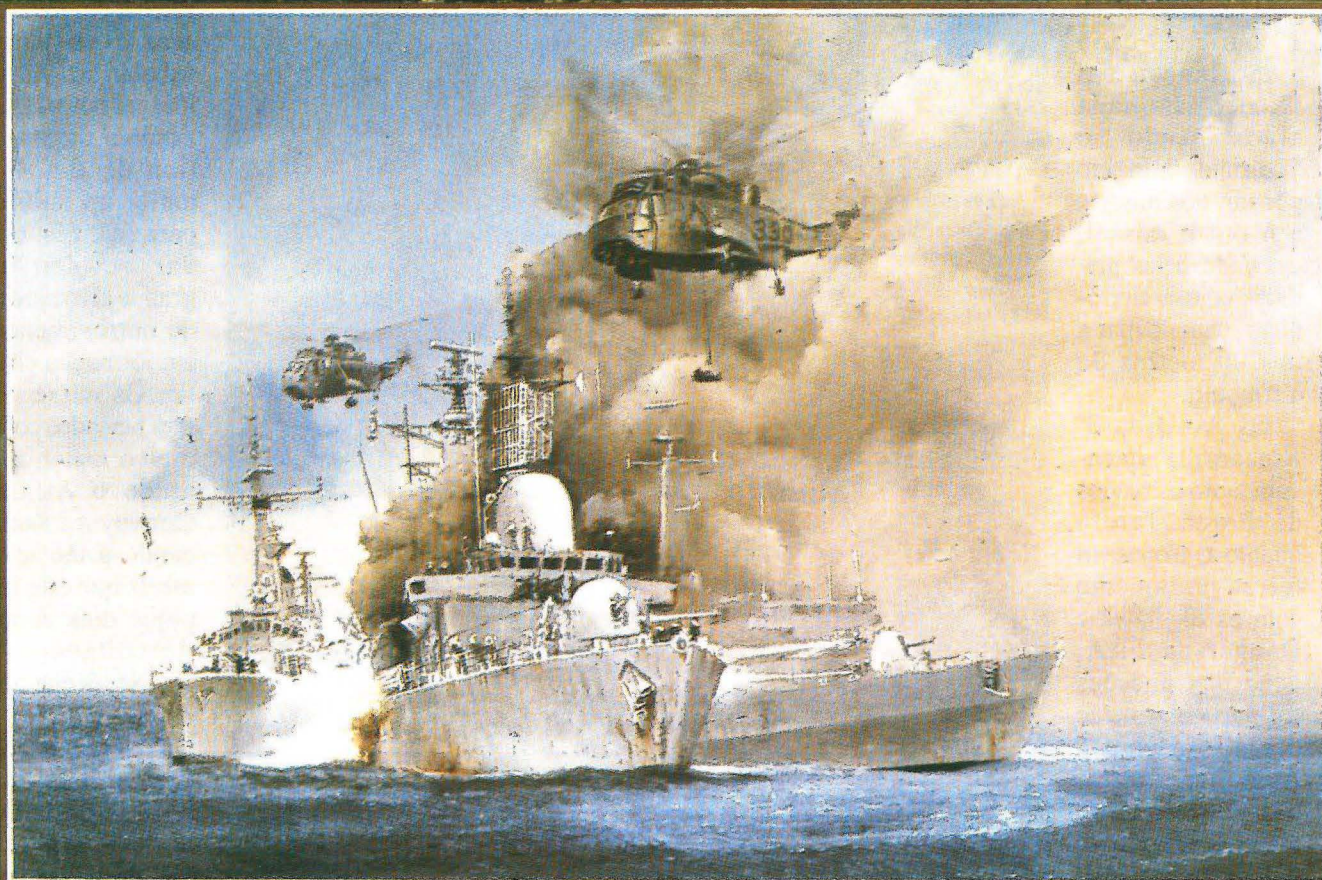
Para se aproximarem dos alvos sem serem notados, os Skyhawk e os Dagger, literalmente, surfaram pelas ondas até estarem a umas 8 milhas de distância, quando então subiram o suficiente para lançar suas bom-

bas e evitarem os navios - mais de uma aeronave perdeu seu tanque subalar, quando este chocou-se com alguma antena ou mastro dos navios. As aeronaves tinham que passar por uma barreira de projéteis de 20 mm e de 40 mm, além dos mísseis Sea Cat, Sea Dart e Sea Wolf, sem falar nos Sidewinder dos Sea Harrier, que com seu sistema de aquisição de alvo, podiam lança-los de qualquer ângulo. Mais tarde, o problema aumentou, quando foram instalados em terra as baterias de mísseis Rappier. Eis como um piloto argentino descreveu um ataque:

Parecia que estávamos no meio de um tremendo show pirotécnico. Granadas explodindo por todos os lados e mísseis vindo de todas as direções. Era de vital importância que ignorássemos os "fogos de artifício", nos concentrássemos no alvo, o atacássemos

e saíssemos o mais rápido possível daquele inferno !

Embora tivesse responsabilidade primária pelos esforços dos ataques, a FAA era auxiliada pelos A-4Q Skyhawk da 3ª Escuadrilla de Caza y Ataque, pelos Super Etendard recém-adquiridos da 2ª Escuadrilla e pelos MB 339A da 1ª Escuadrilla de Ataque da Aviación Naval, esses últimos operando de Puerto Argentino. Durante o desembarque na baía de San Carlos, um desses MB 339 danificou uma fragata britânica com uma salva de foguetes; mais tarde, esse navio foi afundado por outra aeronave da FAA. Os Skyhawk estariam normalmente embarcados no porta aviões 25 de Maio, que chegou a participar das ações de retomada das ilhas, mas sofreu uma avaria nas máquinas, sendo obrigado a permanecer ancorado durante todo o conflito.



Mortalmente ferido, o "Sheffield" agoniza socorrido por navios e helicópteros da "Task Force" britânica.

21-05-82

A Aviación Naval teve sua primeira grande vitória quando, no dia 4 de maio, um dos mísseis Exocet lançados por dois Super Etendard da 2ª Escuadrilla, atingiu e afundou o destróier Sheffield. O destróier fora localizado por outra aeronave do mesmo tipo, e os atacantes aproximaram-se do alvo vindo do sul a uma altura muito baixa a cerca de 480 nós. O teto era de uns 500 pés (150 metros) e a visibilidade de um quarto de milha (400 metros). A 25 milhas do Sheffield, os pilotos argentinos subiram para 500 pés (150 metros), com o radar adquirindo dois alvos separados de 40 graus de azimuth. A 23 milhas, cada avião lançou um Exocet para cada alvo, sendo o Sheffield atingido por um dos mísseis e o outro míssil, desviado pelas medidas contra-eletrônicas, caiu no mar a uns 00 metros do Yarmouth.

Os A-4Q da 3ª Escuadrilla atacavam tanto os navios da Força Tarefa quanto as tropas em terra, juntamente com os Skyhawk e Dagger da FAA. Uma das missões foi particularmente desastrosa para a Aviación Naval, quando no dia 23 de maio, às 18h 30min, três Skyhawk decolaram de Rio Grande para atacarem

uma fragata. O líder lançou sua bomba de 500 lb e, ao mesmo tempo, a fragata respondeu com um par de mísseis, atingindo-o e derrubando-o. O número 2 atacou e conseguiu acertar o navio, mas Sea Harrier apareceram e ele foi atingido, tendo ficado

com seus sistemas inoperantes. Tentou pousar em Puerto Argentino, mas o trem de pouso não baixou e ele preferiu se ejetar a uns 600 m de altura. O número 3 não lançou suas bombas, sendo atingido pelos Sea Harrier. Conseguiu retornar a Rio Grande,

mas ao tentar pousar, os estragos eram tantos que o avião acidentou-se e o piloto perdeu a vida.

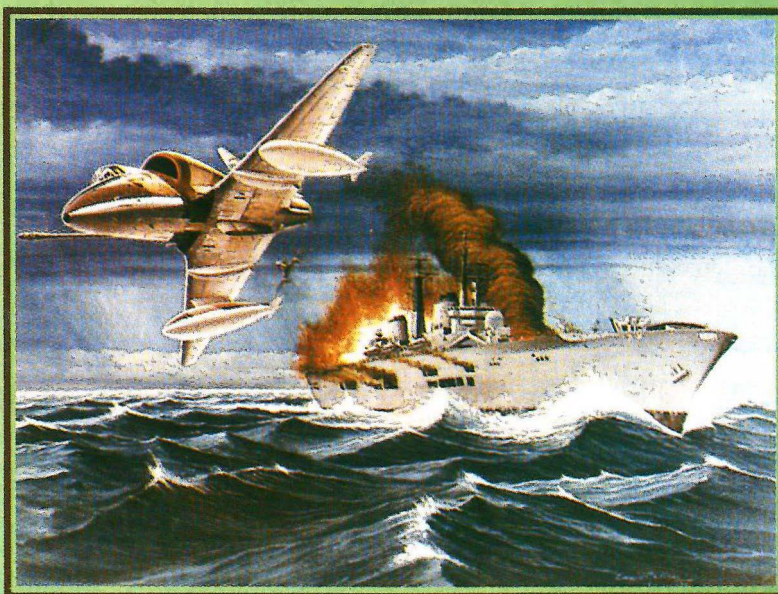
Os Super Etendard reapareceram na zona de combate no dia 25 de maio, um dos piores dias para a Força Tarefa Britânica. Desta vez, eles foram reabastecidos em voo pelos KC-130. Cada aeronave carregava um Exocet em uma das asas e um tanque subalar de 242 galões na outra. Utilizando a mesma tática do dia 4 de maio, ao subirem para 500 pés, o radar revelou um grande alvo cercado de outros menores em formação circular. Os mísseis foram lançados contra o alvo maior, atingindo o Atlantic Conveyor, danificando-o tão seriamente que este foi a pique dias depois. Acreditava-se na Argentina que cerca de uma dúzia de Harrier e de Sea Harrier estavam a bordo do navio destruído, mas na realidade eles haviam sido transferidos em voo para o

Apesar das controvérsias acerca do episódio, a versão argentina, pelas evidências comprovadas, é a que mais se aproxima da realidade:

“Uma missão combinada, envolvendo dois reabastecedores (KC-130), dois Super Etendard da Força Aero naval e quatro A4C da FAA, infligiu sérios danos ao porta-aviões “INVENCIBLE” que atuava ao largo, na área de conflito.

A despeito da perda de dois A4C e seus pilotos, no dia 30 de maio de 1982, o porta-aviões foi atingido por um míssil “Exocet” (o último disponível) lançado por um dos “Super Etendard”, por tiros de canhão e por várias bombas de 500 lb lançados por dois Skyhawk. Após o episódio, o porta-aviões retirou-se para algum ponto afastado, no oceano Atlântico, de onde regressou de cara limpa para tentar diminuir o êxito dos aviadores argentinos.”

(extrato do relato do Comodoro URETA, um dos pilotos dos A4C envolvidos no ataque).



O ataque ao “Invencible” na visão do artista Exequiel Martínez.



Os "Super Etendard 3-A-206 da 2ª Esquadilha Aeronaval operaram de Rio Grande devido ao afastamento por motivos técnicos do porta-aviões ARA 25 de Mayo, da área do combate. Na ilustração menor, podemos ver o "Super Etendard" decolando para a missão contra o "Invencible", levando um míssil "exocet" sob a asa direita e um tanque subalar, na esquerda.

Hermes e para o Invencible uma semana antes. Contudo, 6 Wessex e 3 Chinook foram para o fundo do oceano, juntamente com preciosos suprimentos, o que representou enorme perda para a Força Tarefa Britânica.

Uma missão dos Super Etendard quase tornou-se a glória para a Aviación Naval, quando um Exocet foi lançado contra o porta-aviões Invencible, sendo milagrosamente destruído pelo fogo antiaéreo de 4,5 polegadas da fragata Avenger. No dia 21 de maio foi a vez da fragata Ardent ir a pique e no dia 23 a vez da fragata Antelope juntamente com o destróier Coventry. Outros navios sofreram danos sérios sem, entretanto, afundarem.

Responsáveis pela maioria das missões de ataque, os Skyhawk e os Dagger sofreram as maiores baixas entre os aviões argentinos. Durante um ataque à baía de San Carlos, uma esquadilha de quatro Dagger foi completamente abatida, possivelmente pelos Sea Harrier. Em outra ocasião, um Dagger tentou engajar combate com um Sea Harrier a baixa altura mas, como estivesse em seu

elemento favorito, não deu chance ao argentino, derrubando-o rapidamente. Os problemas dos aviões argentinos não se resumiam aos Sea Harrier e a antiaérea britânica: o mau tempo existente no continente poderia ser às vezes muito pior. Havia ocasiões em que os Dagger tinham que decolar de Rio Grande com rajadas de vento de 90 nós !

2 - A FASE FINAL

Entre 26 de maio e 7 de junho, as características do conflito mudaram, com as forças britânicas firmemente postadas em terra e com a Força Tarefa Britânica podendo operar à noite para apoio logístico, encoberta pelo mau tempo reinante. Durante esse



Um dos pontos altos atribuído ao sucesso do ataque contra o "Invencible", foi a precisão com que se realizaram as missões de reabastecimento em vôo.

período, foram planejadas 110 missões utilizando aeronaves argentinas baseadas no continente, porém mais uma vez devido às condições meteorológicas e a outros fatores, apenas 57 conseguiram alcançar a zona de combate, com a perda de quatro aeronaves.

No dia 8 de junho, o Comando Argentino descobriu que um novo desembarque britânico estava sendo realizado em Pleasant Bay, na costa sudeste da Ilha Soledad. Trinta e sete missões foram programadas para aquele dia, mas apenas seis aeronaves chegaram à zona de combate. Nesse dia a fragata Plymouth foi danificada, quando um projétil do canhão de um Dagger atingiu a car-

ga de profundidade de um helicóptero. Essa mesma fragata foi atingida por quatro bombas de 1.000 lb, mas nenhuma delas explodiu - verificou-se ao final da guerra que cerca de 70% das bombas argentinas que atingiram os alvos não explodiram. Inicialmente pensou-se que os argentinos estavam utilizando velhos suprimentos

ainda da 2ª Guerra Mundial, mas não! Elas eram bombas modernas, Mk 83 ou similares, mas cuja espoleta não fora projetada para ataques contra navios a baixa altura, pois não tinham tempo de se armar entre o lançamento e o impacto. Modificações foram introduzidas, mas não houve tempo para utilizá-las. Se todas elas tives-



A FAA perdeu, dentre outras aeronaves, 11 Dagger e 2 Mirage em combate. Outros 6 Dagger foram considerados irrecuperáveis devido ao vulto das avarias sofridas.



sem explodido como deveriam, com certeza as baixas argentinas teriam sido muito menores.

Durante o ataque do dia 8 de maio, os navios de desembarque, Sir Tristram e Sir Galahad, foram bastante danificados, tendo o último afundado. A FAA não só atacou os navios em Pleasant Bay, como também as barcas de desembarque e as tropas em terra, o que causou inúmeras baixas entre os ingleses, ao preço de várias aeronaves. Entre 9 e 14 de junho, 65 missões foram planejadas, mas o tempo piorou ainda mais, e apenas 27 se completaram - a última aeronave argentina a ser derrubada foi um Camberra, abatido por um míssil Sea Dart lançado da fragata Exeter, horas antes do cessar fogo.

As missões de combate voadas pela FAA e pela Aviación Naval não foram as únicas tarefas realizadas durante a guerra. Missões de reconhecimento, transporte e reabastecimento em vôo, se não tão espetaculares, foram também vitais, sendo algumas delas realizadas por aeronaves e pessoal não pertencentes às Forças Armadas. Uma unidade desconhecida, denominada Escuadron Fenix, foi formada com a requisição de aeronaves e aeronautas civis para realizarem missões de ligação, transporte leve, busca e salvamento e até mesmo reconhecimento. Essas últimas, podem ser realmente consideradas missões de combate, mesmo quando realizadas por aeronaves civis desarmadas.

Diversas missões com aeronaves Learjet e HS 125 civis foram voadas operacionalmente por tripulações civis, sendo nove delas de navegação das aeronaves de ataque até a proximidade de seus alvos; 27 de comunicação entre as aeronaves de ataque e o Comando Central; e 123 para simplesmente perturbar os radares e os interceptadores ingleses. Não há dúvida de que o Escuadron Fenix colaborou de maneira decisiva na redução do número de aeronaves de ataque abatidas. Um Learjet 35A da II Brigada Aérea foi abatido por um míssil Sea Dart lançado da fragata Exeter, no dia 7 de junho.

Os C-130 Hércules da I Brigada Aérea foram algumas vezes utilizados como aeronaves de reconhecimento, bem como os Boeing 707 da Aerolíneas Argentinas. O procedimento dos Hércules era o seguinte: voavam a 50 pés (15 metros) com seu radar desligado, subiam a 500 pés (150 m), ligavam-no, faziam uma varredura, desligavam e retornavam à altura das ondas. Um dos Hércules foi pego pelo radar da fragata Minerva, que rapidamente vetorou um Sea Harrier em direção ao transporte, sendo este abatido por um Sidewinder. Os Boeing serviram como rudimentares AEW, e foram interceptados em várias ocasiões, pelos Sea Harrier durante o mês de abril, fora da Zona de Exclusão, acompanhando a Força Tarefa Britânica. Mais tarde, um deles conseguiu escapar de seis mísseis Sea Dart, realizando manobras que os projetistas de Seattle nem imaginaram ser possível um Boeing 707 fazer, como por exemplo, um mergulho acentuado até o topo das ondas.

Uma outra utilização dos C-130 foi como bombardeio. Os tanques subalares foram retirados e substituídos por suportes para bombas de 500 lb. Bombas semelhantes foram colocadas no compartimento de carga, para serem liberadas pela rampa traseira. O único resultado conhecido foi aquele em que algumas dessas bombas atingiram um navio-tanque inglês sem explodir. Os KC-130 H de reabastecimento foram bastante utilizados nas operações com os Skyhawk (tanto da FAA como da Aviación Naval) e, mais tarde, com os Super Etendard. Se não fossem os Hércules, muitos desses aviões teriam sido obrigados a amerrissar por falta de combustível. Houve casos em que os Skyhawk retornaram ao continente com seu "probe" de reabastecimento permanentemente conectado ao Hércules, porque estavam perdendo combustível na mesma taxa em que eram reabastecidos no ar!

Vôos de transporte, no período

entre 2 de abril e 13 de junho, totalizaram 2.356 horas, das quais 2.047 foram realizadas por aeronaves da FAA e as demais pela Aerolíneas Argentinas e pela Austral, a maioria delas entre Puerto Argentino e o Continente. Foram transportados 9.729 pessoas e 5.442 toneladas de carga. Deste total 264 eram feridos retornando ao continente. Os Hércules operaram de diversas pistas, mas em várias ocasiões tiveram pneus estourados devido aos buracos causados pelos ataques da RAF e da Royal Navy.

Resumindo, a FAA realizou durante os 44 dias de atividades, 505 missões das bases continentais (255 pelos Skyhawk A-4B e C, 145 pelos Dagger, 45 pelos Mirage, 54 pelos Camberra e 6 pelos Pucará). Isso representou um esforço enorme por parte dos argentinos, visto que a disponibilidade de suas aeronaves foi de 41% em média. Perderam 35 aeronaves (18 Skyhawk, 11 Dagger, 2 Mirage, 2 Camberra, 1 Hércules e 1 Lear Jet), o que dá uma taxa de 7% de perdas, considerando-se o total de missões realizadas. Além disso, 6 Dagger e 2 Skyhawk foram tão severamente danificados, que não puderam ser reparados, sendo considerados perdidos.

Vários aspectos dessa desastrosa e desnecessária guerra, que custou a vida de muitos argentinos e ingleses, além de perdas materiais, permanecerão em discussão, mas o valor e a coragem dos pilotos argentinos, é uma unanimidade. Foi voando de bases localizadas no continente, sob estresse mental constante, imposto pela limitação de combustível de seus aviões, fatigados pelo longo vôo a baixa altitude em cima d'água, praticamente sempre sob mau tempo e com visão limitada, que a aviação militar argentina recebeu seu batismo de fogo.

Adaptado da Revista **Air International**/maio 1983

**Henrique Augusto Cruz Santos
Engenheiro Civil e de Petróleo*

ARDENT
21-05-82

ANTERIOR
23-05-82

aniversário

50 Anos Clube de Aeronáutica e Aviação



SESSÃO SOLENE

Visão da mesa principal da Sessão, na qual foram homenageadas personalidades com atuação destacada durante os cinquenta anos de existência do Clube de Aeronáutica.



BAILE DE ANIVERSÁRIO

Visão geral do salão durante o baile, em que a animação e o ambiente de confraternização foram as tônicas marcantes.



SALÃO DE PINTURA

**“Clube de Aeronáutica
- 50 anos -”**

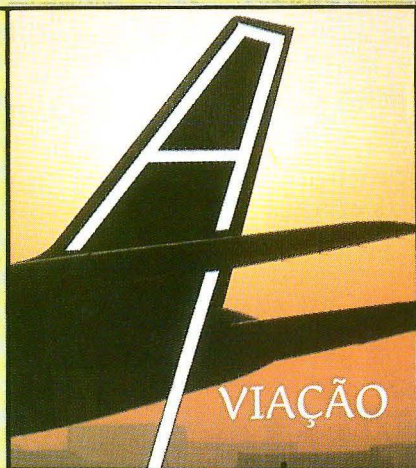
O artista plástico Paulo Fromm, ao lado do trabalho de sua autoria: “Um estudo para o filho Pródigo”, ganhador do “Premio Viagem”, constituído de uma ida e volta a Nova York, com direito a um acompanhante, oferta da Transbrasil S/A

TARDE NOITE MUSICAL

A apresentação da orquestra alemã de acordeões de “Baden-Württemberg” proporcionou aos presentes momentos de alegria e enlevo em face do magnífico repertório apresentado.



Maiores detalhes sobre estes e outros acontecimentos ligados às comemorações do Cinquentenário do Clube de Aeronáutica estão publicados no Jornal “ARAUTO” do mês de setembro.



“EVITA”



Na foto o C-54D boliviano maquiado com as cores da FAMA e o prefixo argentino LV 1207, já preparado para a filmagem.

Dos milhões de dólares dispendidos para a produção cinematográfica de Alan Parker, “EVITA”, uma parcela foi destinada à recuperação e preparo de um C-54D pertencente a uma companhia de transportes boliviana, transformando-o na réplica da aeronave da FAMA à época de Perón.

A aeronave foi retirada do Grupo de Estocagem da USAF, em Davis-Monthan, Nevada/USA, na década de 70, pelos “Servicios Aéreos Santiago”, companhia boliviana de transportes especializada em transporte de carne, o que lhe deu o indicativo CP1207, mantendo-a fora de uso por 12 anos.

Ao final das filmagens, a aeronave partiu rapidamente para La Paz.

No Brasil, operaram numerosas aeronaves desse tipo, tanto “fardadas” quanto em “trajes civis”.

“ZERO G”



O “Zero G” iniciando uma manobra de trajetória parabólica.

A nova aeronave adaptada para os testes de “Zero G” começam a mostrar serviço na “Navespace”, subsidiária da Agência Espacial francesa.

Apesar de ser um veterano da série, o AIRBUS n.º 3 tem apenas 2.500 horas de voo.

Totalmente convertida para simular ausência de gravidade - 30 segundos de queda livre - é a aeronave mais potente, quando se fala de trajetórias parabólicas, em todo mundo. Ela pode acomodar em operação até 40 passageiros e realizar de 30 a 40 parábolas em cada missão de simulação de “Zero G”.

Possui um volume útil de 300 m³ para uso dos astronautas em treinamento e uma capacidade de carga útil de até 12 toneladas.

EUROCOPTER

O helicóptero NH-90 da Eurocopter realizou seu vôo inaugural no aeródromo de Marignam, ao sul da França.

Do programa, que pretende dotar os países da Europa de uma aeronave de assalto, participam, também, a Alemanha, a Holanda e a Itália.

Foram fabricados 6 protótipos do NH-90, um dos quais será destruído nos ensaios estáticos.



O primeiro protótipo, momentos antes de sua primeira decolagem.



- Os pilotos de linha aérea, nos Estados Unidos, prevêem uma expectativa de vida média na faixa de 83.8 anos, cinco a mais do que os seus parceiros americanos, não pilotos. Tais dados foram concluídos através de estudos em 2.209 pilotos americanos que se recusaram a aceitar que o "stress", característica da atividade aérea, ocasione morte prematura.

(AW&ST, 01.05.96)

- Depois de bem sucedidas experiências com os computadores, o primeiro C130J realizou o seu primeiro vôo na Base Aérea de Dobbins, nos Estados Unidos, no dia 5 de abril deste ano. Esta nova geração de "Hercules" receberá sua certificação operacional em maio de 1997, sendo a primeira encomenda entregue, nesse mesmo ano, à Royal Air Force - RAF.

(AW&ST, 15.04.96)

- Em recente painel realizado por especialistas apontados pela NASA, estes concluíram seus trabalhos recomendando que a maioria das operações dos ônibus espaciais - "Space Shuttle Program" - devem ser privatizados.

(Flight International, 22.03.95)

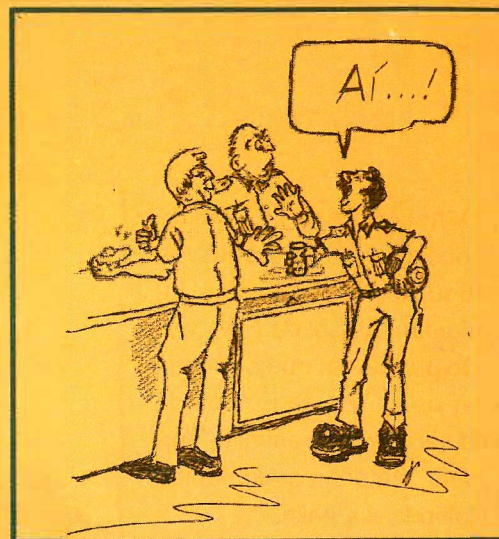


JUIZ DE FORA

Agradecemos ao jornalista ADAIL DE OLIVEIRA pela remessa do seu livro, recentemente lançado, cujo título, O AVIÃO em Juiz de Fora e acolá !", já nos dá uma idéia do seu valor e do seu conteúdo.

Na obra, o autor relata fatos, histórias e memórias que traduzem, com bastante fidelidade, a importância do avião para aquela região do Brasil, além de traçar um perfil da história do aeroclube local.

Parabéns e obrigado.



bate
papo

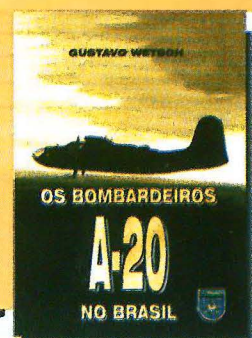
O "A-20"

Outro lançamento importante, no Rio de Janeiro, para o deleite dos amantes da aviação histórica do nosso país, foi o livro

"Os Bombardeiros A-20 no Brasil".

Nosso companheiro GUSTAVO WESTCH esmerou-se no relato da vida daquelas aeronaves na FAB. O livro poderá ser encontrado no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER.

Nossos desejos de muito sucesso.



"INTERNET"

"Site" das Águias.

<http://www.mmoreira.com.br/caer>

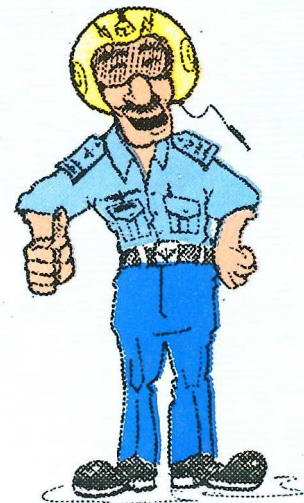
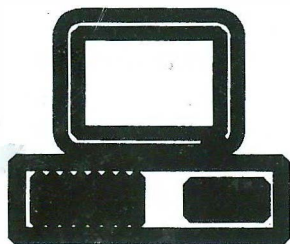
Agradecemos os "mails" recebidos:

Cel. Int. R/R Maximiliano Leite de Azevedo

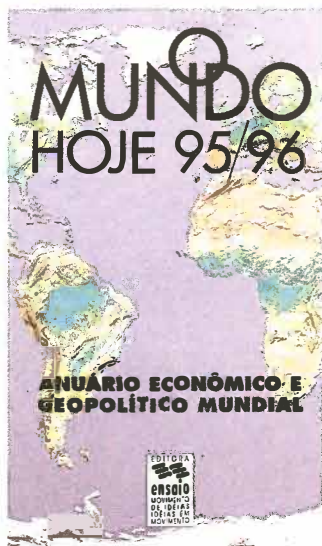
maximil@visualnet.com.br

Cel. Av. Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

pvila@br.homesshopping.com.br



**ECONOMIA, GEOPOLÍTICA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
PROBLEMAS ESSENCIAIS NUM MUNDO GLOBALIZADO
DADOS, ANÁLISES, MAPAS E BIBLIOGRAFIAS ATUALIZADAS!**



O MUNDO HOJE 95/96

A globalização apresenta amplos e contraditórios fenômenos: ao lado da formação de blocos regionais, manifesta-se a dilaceração de nacionalidades, por vezes em guerras bárbaras e sangrentas.

O MUNDO HOJE 95/96 é obra fundamental para o entendimento do novo perfil do mundo, pela extensa abordagem desses problemas. É um repositório analítico tanto das condições particulares de cada um dos 225 estados soberanos e territórios sob tutela, atualmente existentes, quanto dos eventos e tendências gerais que repercutem no conjunto dos mesmos. Os acontecimentos mais recentes são detalhadamente examinados em suas interconexões regionais e internacionais, em 280 artigos - inéditos - elaborados por mais de uma centena de pesquisadores internacionais, enriquecidos por mapas e dados estatísticos atualizados, cronologias e bibliografias específicas.

A estrutura da obra é exemplar, contendo as seguintes seções:

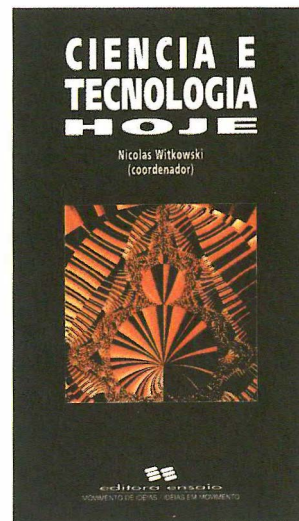
QUESTÕES ESTRATÉGICAS, 34 ESTADOS, 38 CONJUNTOS GEOPOLÍTICOS, CONFLITOS E TENSÕES e QUESTÕES ECONÔMICAS - Dossiê Especial: A SITUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS.

CIÊNCIA E TECNOLOGIA HOJE

Física, biologia, medicina, matemática, química, paleontologia, ciências da Terra, espaço, energia, ciências da informação, ciências do conhecimento, pesquisas militares... Todas as áreas das ciências e das técnicas contemporâneas são abordadas nesta obra, que desenha um painel bem acessível e sem equivalente.

Em 200 artigos inéditos, elaborados por pesquisadores e jornalistas especializados, é apresentado um levantamento das principais descobertas científicas e inovações técnicas dos últimos anos, bem como os impactos que produzem no âmbito cotidiano e nos debates sociais que suscitam.

Informações exatas, dados precisos, interpretações e reflexões rigorosas - uma visão da ciência e tecnologia tais como hoje são feitas e pensadas.



**PROMOÇÃO ESPECIAL DE LANÇAMENTO
GANHE DESCONTOS DE 25% A 40%!**

O MUNDO HOJE 95/96 - De R\$ 48,00 por apenas R\$ 36,00 CIÊNCIA E TECNOLOGIA HOJE - De R\$ 38,00 por apenas R\$ 28,50
NA COMPRA CONJUNTA DAS DUAS OBRAS - PAGUE SOMENTE R\$ 51,00

FAÇA SEU PEDIDO PESSOALMENTE, POR TELEFONE (011) 67-2066, FAX (011) 67-3437 OU ENVIANDO ESTE CUPOM:

QUERO RECEBER:

O MUNDO HOJE 95/96
Nº de EXEMPLARES

CIÊNCIA E TECNOLOGIA HOJE
Nº de EXEMPLARES

NOME

ENDEREÇO: Rua Nº Apto.

CEP Cidade Estado Fone

FORMA DE PAGAMENTO: ☐ Cheque nominal à Editora Ensaio Ltda. ☐ Cartão de Crédito: Nº:

☐ Credicard ☐ Mastercard ☐ American Express ☐ Solla ☐ Dinors Val.

ASSINATURA

UMA ESCOLA AGORA
PODE FICAR LONGE
DE TUDO. MENOS
DO CONHECIMENTO.



TV ESCOLA.
O BRASIL SE LIGA
AO FUTURO VIA
EMBRATEL.

O Governo Federal lançou o projeto TV Escola, que chegará a todas as escolas públicas do país via Embratel. Com o TV Escola, aparelhos de televisão instalados nas salas de aula recebem programas educacionais, transmitidos via satélite para todo o Brasil. Assim os professores vão se manter atualizados e os alunos interessados pelo estudo, aumentando o índice de aprovação e diminuindo o analfabetismo. Com o TV Escola o Brasil fica um pouco mais próximo de um sistema educacional do século XXI.

