

Centenário

Revista

aeronáutica

Setembro / Outubro 1996

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

Número 212

**EDUARDO
GOMES**



Um guerreiro nos céus da Amazônia



Foto: Mario Vinagre

O programa ALX objetiva desenvolver um novo conceito de avião operacional baseado no treinador T-27 TUCANO; concebido para atender às necessidades de operações diurnas e noturnas e transição operacional de pilotos, seguindo as mais modernas tendências de versatilidade, baixo custo de operação e ciclo de vida.



"O QUE FAZER?"



Certa vez, um matemático disse que a álgebra é a ciência dos preguiçosos. Não se conhece o valor de X, mas opera-se com ele como se fosse conhecido. No caso dos partidos comunistas, X representa as massas anônimas. A polícia do partido operou com esse X, por mais de 70 anos, sem a preocupação de conhecer a sua natureza real.

Uma grande parte dos ainda comunistas permanece voltada para a tentativa desesperada de administrar a nova situação produzida pelo desmonte da doutrina científica, antes que ela se evapore definitivamente de seus corações e mentes. Isso não é fácil, pois desde a queda do Muro de Berlim, em 9 de novembro de 1989, os antigos dogmas, tidos como verdades científicas, permanecem institucionalmente inertes, economicamente imóveis, culturalmente atrofiados e socialmente estratificados. Esse é, hoje, o X do problema algébrico.

A partir de então, um sem-número de anônimos defensores da causa, em todos os países, entregam-se a uma autocritica devastadora, chegando invariavelmente a uma mesma conclusão desoladora: os que progrediam no partido da classe operária foram os burocratas, os secretários, também culpados pelo desmantelamento do socialismo real.

Onde quer que existisse um partido comunista, o modesto burocrata partidário observava, desde sua mesa, quase com admiração, como chegavam à sede do partido os revolucionários, os heróis da agitação social que, imediatamente, eram recebidos pelos chefes. O agitador, o brilhante lutador, apenas notava o burocrata, porque convencido de que ele era a alma e a graça do partido.

Passaram-se os anos. O herói revolucionário, o agitador de massas, líder nas greves, nas passeatas, na colagem de cartazes e nas pichações, na distribuição de panfletos e outras tarefas menos nobres, continuava indo à sede do partido. Algumas vezes até para ser repreendido e fazer uma autocritica. O burocrata, no entanto, prosseguia ali impassível, porém já em uma mesa maior. Antes manejava uma velha máquina de escrever expropriada pelo revolucionário. Agora, na era da informática, passava as idéias e decisões do partido diretamente a um computador. Continuava, no entanto, obsequioso e admirador do ativista.

Passam-se mais alguns anos. O agitador tem orgulho de seu passado glorioso, das prisões e perseguições que sofrera; da clandestinidade, longe da família e dos amigos, e das vitórias revolucionárias.

É uma legenda, respeitado e admirado dentro do partido.

Em suas idéias ao Comitê Central, é recebido por aquele mesmo funcionário, porém, com o passar do tempo, já algo mais do que um simples burocrata: fora elevado, por cooptação, ao cargo de Secretário de Agitação e Propaganda (AGITROP, na terminologia partidária) ou Secretário de Organização, com poderes, portanto, para remover o agitador, o brilhante ativista, antes admirado, de um lugar para outro. Já, então, o burocrata encara o velho lutador de forma diferente, pois agora lhe dá ordens, e o famoso princípio do centralismo democrático faz com que essas ordens sejam cumpridas.

Posteriormente, passados mais alguns anos, o lutador, o ativista, comprova que o Secretário passou a integrar o Comitê Central, substituindo um companheiro falecido. E que, assim, tornou-se membro da Nomenklatura partidária, passando a ter direito a passagens aéreas, férias anuais na Criméia e

a matricular seus filhos na Universidade de Amizade dos Povos Patrice Lumumba ou na Escola de Balé de Leningrado.

O que se passou?
Nada. Apenas o tempo.

Hoje, em nossa abertura, estamos comentando a estratégia clássica seguida pelos ativistas que atuavam contra os Governos militares e que, seguindo este modelo, ingressaram, sábia e sorrateiramente, na burocracia (Política) brasileira.

O ativista, brilhante lutador, conserva seu passado, porém já não é útil, pois está "queimado", seja por ter se tomado excessivamente conhecido da Política, seja por ter cometido alguns erros, seja porque militantes mais jovens já murmuram contra seus antiquados e ultrapassados métodos de trabalho. Protestará, e então lhe recordarão, como se fosse um membro da juventude partidária, que o partido da classe operária possui um Estatuto que exige disciplina férrea e que, mais uma vez, deverá autocriticar-se.

Ao fazê-lo, a que conclusão chegará? Que sua vida política já está, como o partido e a própria doutrina, no descenso da derrota, pois sonhou ser um chefe e não passou de um quadro; sonhou tornou-se um teórico doutrinador e limitou-se, em toda a sua vida, a assimilar as palavras-de-ordem alheias, nas quais, hoje, ninguém mais acredita.

Agora, resta ao velho lutador, ao agitador, ao herói revolucionário, curar as cicatrizes e desilusões, voltar ao início do século e, como LENIN, indagar: o que fazer? Enquanto não encontra uma resposta, engaja-se no esporte da moda: atirar pedras nos que impediram que a Pátria fosse transformada em uma democracia popular (ao pé da letra: governo do povo popular).

Revista
aeronáutica
Set/Out Nº 212 1996

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Departamento Cultural:

Praça Mal. Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ
Cep 20021-200
Tel/Fax (021) 220-3691

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Márcia Regina Galhardo

Colaboradores:

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

Revisão:

Dirce Silva Brizida

DIRETORIA

Presidente

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

1º Vice-Presidente

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

2º Vice-Presidente

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

Departamentos:

Administrativo

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

Patrimonial

Cel.-Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Ten.-Cel.-Int. R/R José Pinto Cabral

Desportivo

Brig.-Engº R/R Edison Martins

Cultural

Cel.-Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Finanças

Cel.-Int. R/R Arlindo Cooper Gibson

Beneficente-Cooperativo

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

Assessoramentos Especiais:

Secretaria Geral

Maj.-Av. R/R Ivan de Lanteuil

Assessoria Jurídica

Cel.-Int. R/R Wanderley Alves Santos

Assessoria de Relações Públicas

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

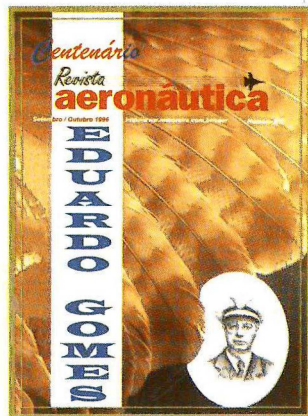
Publicidade: Jorge Leal Leite / Cristiane /

Cel. Vieira / Wandick / Dávila

Produção Gráfica: Carlos Braga /

Nadir Marchetti

edição



NOSSA CAPA:

"No céu, a excelência vem do esforço de muitos que funcionam como um todo."



Colaboração do
INCAER

Homenagem

6

Centenário de
EDUARDO GOMES

14

Lauro Ney Menezes
REPENSAR (III)

Opinião

17

Edívio Caldas Santos

Subsídio

EVITEMOS QUE O ORÇAMENTO DE HOJE
ARRUÍNE AS FORÇAS AÉREAS DO FUTURO

19

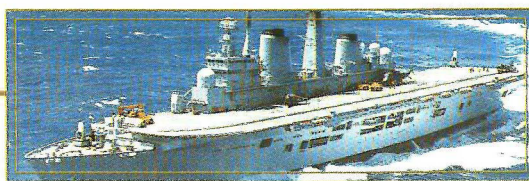
Carlos Phillipe Aché Assumpção **Caricatura do Fato**
FLORES! FLORES PARA CARMEN SEVILHA!...



22

Henrique Augusto Cruz Santos

O OUTRO LADO DA MOEDA - I



Conflito

26

Newton de Góes Orsini de Castro

FALSO DILEMA E DESORDEM

Política

30

João Soares Nunes

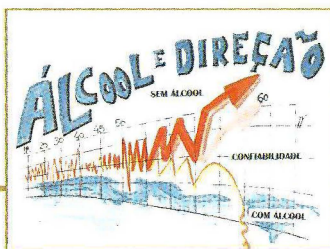
DINHEIRO CURTO

Atualidade

32

Dr. Lambros Katsonis

MEDICINA DO TRÁFEGO



Saúde

34

Paulo Fernando Peralta

MISSIONÁRIOS DO ALÉM...
... E ALÉM DE MISSIONÁRIOS



Subversão

38

David Branco Filho

O LEARJET:
ELEGANTE E EFICIENTE



Avião

Seções

1

Página Um

O QUE FAZER?

46

FATOS & GENTE

AVIAÇÃO

47

REPRESENTAÇÃO POPULAR X LEI DOS DESAPARECIDOS POLÍTICOS

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Umberto de Campos Carvalho Neto
Presidente do Clube de Aeronáutica



Os estudiosos da Ciência Política são acordes em proclamar as duas formas clássicas de governo, através das quais pode se exercer o Poder Político do Estado: a Monarquia e a República. Com relação a esta, as duas variantes possíveis, a Aristocracia e a Democracia.

A Democracia, hoje adotada, pelo menos em tese, por 117 dos 191 países do mundo, tem como essência a soberania popular na manifestação da vontade quanto às decisões políticas do Estado. Sua forma mais pura foi a adotada na Grécia Antiga, onde o povo participava diretamente das decisões, reunindo-se em praça pública para discutí-las, do debate surgindo as leis e outras medidas de interesse comum. Com o passar do tempo, a participação direta foi se tornando impraticável; não só pelo crescimento populacional, como também pela complexidade cada vez maior do assunto a serem discutidos. Surgiram, então, os sistemas representativos, em que o povo passou a governar através de representantes por ele eleitos, caracterizando-se a chamada Democracia Indireta, ou Representativa.

O sistema representativo tem suas origens no Sec. XII, na Inglaterra, após a invasão dos normandos. Devido a interesses peculiares e condições geopolíticas próprias do reino então implantado, Guilherme, o Conquistador e os monarcas que o sucederam tiveram de criar um "Concilium" ou Parlamento, formado pela nobreza, o alto clero e representantes dos burgos e condados. Em outras palavras, o Parlamento representava realmente a nação, daí porque a monarquia inglesa foi considerada constitucional e limitada. A lenta evolução do feudalismo britânico ao longo dos séculos viria consolidar um fortalecimento cada vez maior dos Paramentos, desembocando no Estado Liberal inglês iniciado no Sec. XVIII, com seu apogeu no Sec. XIX.

Contrariamente ocorreu na França, onde a Monarquia se transformou em absolutista e ilimitada, só terminando com a Revolução Francesa, quando a "Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão" lançou as bases das modernas Democracias Representativas, consagrando as idéias dos "filósofos iluministas" dos Sec. XVII e XVIII, entre eles Rousseau ("O Contrato Social") e Montesquieu ("O Espírito das Leis").

Desde então, uma interminável discussão de caráter doutrinário tem empolgado os cientistas políticos, suscitando as mais diversas teorias. Trata-se de definir até que ponto vai o poder do representante para agir em nome do seu eleitor, sem consultá-lo previamente sobre cada um dos seus atos. Uma vez eleito, ele tem plena liberdade de agir, mesmo contrariando os interesses ou a opinião dos seus representados, que neste caso, perdem a soberania da sua vontade, sem meios de qualquer tipo de reação, a não ser negar-lhe o voto na próxima eleição? Juridicamente, na atualidade a soberania do mandato pressupõe que a manifestação do representante equivale à vontade da nação. Mas, até que ponto o fato jurídico se coaduna com os princípios da soberania popular?

Rousseau, no seu tempo, já criticava o sistema Representativo da Inglaterra, dizendo que o povo inglês só era soberano na hora de eleger seus representantes. "Logo que eles são eleitos, o povo é escravo, é nada", disse o célebre filósofo genebrino.

Já Montesquieu pensava de maneira diversa. Para ele, o povo não tinha aptidão para governar, mas tão somente para escolher aqueles mais capacitados para decidir sobre soluções de assuntos do governo e o momento de adotá-las. A eleição seria apenas uma seleção dos mais capazes, o que leva a crer que o grande pensador não era, propriamente, um apologeta da soberania popular.

Modernamente, a controvérsia continua e as teses se multiplicam. Entre os brasileiros, autores como Paulo Bonavides ("Ciência Política") e Darcy Azambuja ("Introdução à Ciência Política") dedicam muitas páginas de suas obras, explicando, analisando,

dissecando as várias escolas e correntes de pensamento, mas ficando sempre sem resposta a pergunta crucial: existe a soberania popular na Democracia Representativa? A uma conclusão importante, no entanto, chegou o segundo dos autores citados, que vale a pena ser transcrita: "Daí as reações e transformações que se operam na estrutura política da maioria dos países, o mal-estar e a inquietação generalizada que trabalha a alma de quase todos os povos, toda essa série de fenômenos políticos e sociais, resumidos em uma expressão que se vai tornando banal - a crise da Democracia".

Essas considerações de caráter histórico e teórico/doutrinário vêm muito a propósito quando avaliamos a questão do relacionamento entre representantes e representados no quadro político brasileiro. Examinemos um exemplo recente de medida adotada pelos Parlamentares: a chamada Lei dos Desaparecidos Políticos.

Juridicamente, não se discute: trata-se de uma Lei criada por quem tem o poder constitucional de criá-la, os representantes do povo. Com base nos princípios de Montesquieu, o ato está correto: os representados não têm nada que opinar nas decisões dos representantes, nem interessa se estão de acordo em conceder os benefícios que concederam, com o dinheiro entregue ao governo sob a forma de impostos. É possível até que fosse aprovada se submetida a um referendo popular (e neste caso, de acordo com Rousseau, que pregava a aplicação desse método de consulta para qualquer lei, sem o que ela seria nula), redigida, como foi, em termos nem sempre acessíveis à massa leiga e precedida de um processo de amaciamento da opinião pública aplicada com muita competência. No princípio, douraram a pílula com um argumento de forte apelo ao sentimento popular: o objetivo era regularizar a situação civil de familiares que há anos sofriam dificuldades devido a que a morte dos seus chefes ou parentes não havia sido oficializada. Mais adiante, surgiu a questão da indenização, sob o pretexto de que a suposta morte ocorreu quando o falecido estava sob a custódia do Estado. E a Lei saiu com a consagração desse dois aspectos, nominando, em anexo, 123 casos a serem apreciados e julgados por uma Comissão de 7 membros designados pelo Governo. Isto deu um ar de aparente seriedade ao processo, fazendo crer que tudo seria minuciosa e perfeitamente investigado e apurado, com lisura e imparcialidade. Até aí tudo correto e assimilável, embora com dificuldades.

Só o que deixou de ser correto e assimilável foram as aberturas contidas nas entrelinhas da Lei, que propiciaram a extensão do benefício a outros indivíduos além dos 123 citados, mesmo que não sendo "desaparecidos", isto é, estando seus despojos em lugar conhecido, portanto podendo ser considerados oficialmente mortos. E o disparate atingiu o seu ponto culminante quando, no dia 12 de setembro, a tal Comissão concedeu a indenização aos familiares de 2 casos não previstos, os terroristas e assassinos MARIGHELA e LAMARCA, este último tão oficialmente morto que a esposa já recebia pensão do Exército, como viúva do próprio.

Neste ponto, já se pode pensar que a citada Lei teria muita dificuldade em passar pelo referendo. Porque certamente o povo não compactuaria com a comédia montada, nem aceitaria pagar do seu bolso um benefício descabido. Tampouco consentiria que a procuração passada aos seus eleitos pudesse ser sub-estabelecida. Porque na realidade, foi isso que aconteceu. Uma Comissão foi criada com os mesmos poderes dos representantes do povo, no momento que lhe foram dados poderes para decidir a quem premiar, usando o dinheiro deste mesmo povo.

São fatos como estes que colocam em cheque a questão da representação popular, alimentando as discussões das teorias da política, provocando a indignação das pessoas de bem, e fazendo com que autores como Azambuja falem abertamente sobre a "Crise da Democracia".

Antes do toque de alvorada, a Petrobras já está acordada. Ela está sempre alerta, marchando junto com as Forças Armadas, dando sua contribuição para o Brasil. Como fornecedora exclusiva da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, a Petrobras vai onde for preciso. Até mesmo às regiões mais distantes do Amazonas, onde ela faz o abastecimento através de barcas. Seja no mar, na terra ou no ar, estamos sempre a postos.



TOQUE DE ALVORADA.



PETROBRAS

CENTENÁRIO DE

EDUARDO GOMES

PATRONO DA FORÇA AÉREA



“O PREÇO DA LIBERDADE É A ETERNA VIGILÂNCIA.”

DA FRASE DO POLÍTICO INGLÊS, O CONSERVADOR EDMUNDO BURKE, EDUARDO GOMES FEZ O LEMA DE SUAS CAMPANHAS POLÍTICAS, EM SINTONIA COM A SUA FORMA DE VIVER: VIGILANTE, ATENTO E ATUANTE CONTRA TODO E QUALQUER ACONTECIMENTO QUE, DE ALGUMA FORMA, PUSESSE EM PERIGO OS PRINCÍPIOS DEMOCRÁTICOS DE LIBERDADE.





ascido no dia 20 de setembro de 1896, na cidade de Petrópolis (rua 7 de Abril), Estado do Rio de Janeiro, era filho de **LUÍS GOMES** e de **D^a GENNY GOMES**.

Existem em sua linha genealógica figuras que deixaram dignificantes exemplos em prol do bem comum e da afirmação de nossa Pátria no concerto das demais nações. Seu pai, durante dezoito anos, foi oficial de Marinha e sua genitora era dotada de formação primorosa, destacando-se o profundo culto e a fiel observância dos princípios cristãos que serviram de lastro ao preparo de sua personalidade.

Em linha paterna, era bisneto de **FELIX PEIXOTO DE BRITO E MELO**, herói das lutas pela nossa emancipação política em solo baiano, também participante da Confederação do Equador e, mais tarde, da Revolução Praieira, em 1848, nas quais a liberdade estava em jogo.

Por linha materna, era trineto de **NICOLAU DE CAMPOS VERGUEIRO** e de **D^a MARIA ANGÉLICA DE VASCONCELOS**, descendente de **FERNÃO DIAS PAES LEME**, o desbravador dos sertões de Minas Gerais.

Em seus ancestrais, estão as raízes dos traços fundamentais que vieram a marcar as ações mais ponderáveis do grande soldado: as lutas pela liberdade, desde a épica jornada de 5 de julho de 1922, até o que foi uma das preocupações fundamentais de sua vida: **O CORREIO AÉREO NACIONAL**.

Desde cedo, nos conceituados educandários de Petrópolis, nos quais lançou as bases de sua formação humanística, começaram a se revelar os pontos principais de sua personalidade: descrição, circunspeção, firmeza de opiniões e atitudes, nenhuma condescendência com o descumprimento do dever.

Essa maneira de ser o elevou à posição de verdadeiro líder entre seus companheiros. Essa capacidade de direção, característica do chefe, em particular do chefe militar, desde cedo manifestou-se como tendência que o impeliu a ser um verdadeiro soldado. **O COLÉGIO SÃO VICENTE**, em que completou seus estudos secundários, aplicava a seu corpo discente princípios e normas militares de organização e disciplina, propiciando-lhe a instrução respectiva.

Nele, **EDUARDO GOMES** alcançou a posição de coronel-aluno, comandante do Batalhão Colegial. Por um ato muito próprio seu, que bem demonstra a integridade e a solidez de seu caráter, totalmente voltado para o bem, viu-se rebaixado a simples soldado. Os alunos se rebelaram contra a transferência do instrutor do Batalhão, a qual foi tornada sem efeito em face do movimen-

to. Às providências de cunho disciplinar que se seguiram, tomadas pela Direção, reage o jovem comandante-aluno, assumindo, integralmente, a responsabilidade pelo acontecido. Era o bom e firme caráter que começava a se manifestar nos gestos exteriores de conduta.

A irresistível vocação para a carreira das armas o conduziu à **ESCOLA MILITAR DO REALENGO**, onde alcançou o oficialato no Exército, na arma de Artilharia, em 1918.

A Aviação Militar ensaiava seus primeiros passos. Alguns moços fardados entusiasmaram-se por ela. **EDUARDO GOMES** é um deles. Faz o curso de observador aéreo, atividade importante na regulação dos tiros de Artilharia.

Iniciava sua vida de cidadão e de oficial.

Para bem compreender-se o civismo deste grande brasileiro, devemos lembrar que a formação dos oficiais das Forças Armadas brasileiras jamais se circunscreveu aos aspectos meramente técnico-profissionais. O preparo desta elite sempre enfocou os problemas enfrentados pela nação e, assim, seus aspectos sócio-político-econômicos jamais deixaram de ser considerados entre cadetes.

Destarte, a geração militar a que **EDUARDO GOMES** pertencia tinha consciência da contribuição que o Exército havia prestado ao advento da República. Sua oficialidade sentia-se em parte responsável pela nova situação. Via, contudo, um Brasil aviltado por inaceitável comportamento político. Estagnação econômica. Acentuado desnível social. Falácia eleitoral. Passaram a sonhar com uma radical mudança em tudo isso. Sobre tudo visando a emancipação econômica, fruto do aproveitamento de todos os recursos com que a natureza dotou nossa terra. Mas, os males se avolumavam. Um candidato à Presidência da Re-



"Jovem tenente de 1918, sobrevivente de 1922." (homenagem do "Diário de Santos").

pública é intrigado com o Exército na tentativa de envolver esta instituição como parte na campanha. E, pior: o emprego de Força Terrestre na consolidação de pretensões de grupos ligados às correntes dominadoras gera protesto do presidente do Clube Militar, velho chefe do Exército. A punição deste é o estopim. Revolta-se o Forte de Copacabana nas primeiras horas de 5 de julho de 1922. **EDUARDO GOMES** estava lá.

Desde então, sua vida é marcada pela **LUTA**. Pela afirmação do homem como pessoa e dos direitos daí decorrentes. Pela liberdade, contra qualquer forma de opressão. Pela redenção dos brasileiros, notadamente do sofrido homem do interior.

É o tenente idealista da inesquecível jornada do primeiro 5 de julho.

É o perseguido pelos poderosos, que não se rende e ratifica, no segundo 5 de julho, o de 1924, sua crença. Nessa insurreição, vêmo-lo, aqui comandando um batalhão da Força Pública paulista; ali, chefiando a luta na estação da Cantareira; lá, a liderar a artilharia revolucionária; acolá, a partir arrojadamente, em avião civil, na tentativa de lançar boletins sobre as tropas adversárias e bombardear o palácio do governo.

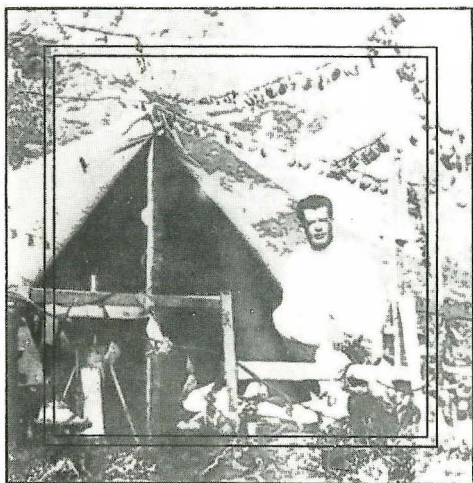
Fracassada essa experiência, parte para novas pugnas, já que o fermento da rebelião cresce em Santo Ângelo, no embrião do que se converteria na Coluna Prestes.

Vem a traição, a denúncia, a prisão, o desterro nos rochedos de Trindade sob o conforto das edificantes páginas da **IMITAÇÃO DE CRISTO** que lhe fortaleciam a inquebrantável fé.

É o foragido, depois o condenado que se apresenta para cumprir o que lhe cabia e novamente voltar ao combate.

Em 1930, na certeza de que o movimento eclodido naquele já distante 3 de outubro iria transformar em realidades os ideais por que tanto sonhara, alista-se e vai à luta nas montanhas de Minas Gerais.

Vitoriosa a revolução, vem a anistia que o reintegra à vida castrense onde está sua destinação, à qual dedicaria sua vida.



Revoltado contra os governos oligárquicos e comprometidos, é preso e desterrado na ilha da Trindade onde cumpre pena de prisão - 1926.

Aqui, **EDUARDO GOMES** inicia nova fase de afirmação em sua existência. Nela, outro dos atávicos fatores que remontam a seus ancestrais de origem materna, vai se manifestar. É, agora, o desbravador. É um bandeirante do século XX. É o guia de uma plêiade de outros idealistas, que vão "descobrir aeronauticamente" o Brasil.

É o elo de união entre duas admiráveis aspirações de brasileiros portadores de alto espírito cívico: a dos moços aviadores do campo dos Afonsos e a do ilustre varão que exercia o cargo de ministro da Guerra. Aqueles, desejosos de se livrarem das peias que os obrigavam a voar apenas em um cilindro imaginário de 10 km de raio tendo aquele campo por centro. Este, cogitando de empregar a Força Terrestre no desempenho de várias

Eduardo Gomes e sua mãe, Sra. Geny Gomes. Considerada a sua "musa inspiradora", recebeu dele carinho e dedicação até os seus últimos dias de vida.



ações a benefício da sociedade para que assim retribuísse, em obras sociais, o que a Nação dispndia com sua manutenção.

Defende, como oficial-de-gabinete do Ministro da Guerra, a idéia do **CORREIO AÉREO MILITAR**, que haveria de permitir não só um melhor preparo técnico dos aviadores militares como também o assentamento das bases da integração nacional.

Às tantas, é novamente chamado para operações militares reais. No vale do Paraíba e no sul de Minas, comanda seus aviadores na sufocação do movimento revolucionário de 1932.

Depois, continua a luta pela liberdade, em defesa dos supremos valores do homem. É quando, na calada da noite, companheiros se revoltam sob a inspiração totalitária e vão encontrá-lo de armas na mão, ajudando com seu sangue a abortar o ameaçador movimento.

Mais tarde, prossegue em sua trajetória de defensor da liberdade e de moderno desbravador.

Enquanto com seus comandados busca o interior do Brasil, opõe-se, também, vigorosamente, à autocrática forma de governo imposta em 1937, por um golpe de Estado. Entrega o comando por não compactuar com aquele estado de coisas.

Volta-se, então, exclusivamente, à supervisão do **CORREIO AÉREO MILITAR**.

Os fatos, contudo, voltarão a acionar o atávico lutador pela valorização do homem. A eclosão da Segunda Guerra Mundial encontra **EDUARDO GOMES** alinhado entre os defensores da causa liberal, em posição oposta ao totalitarismo nazi-facista.

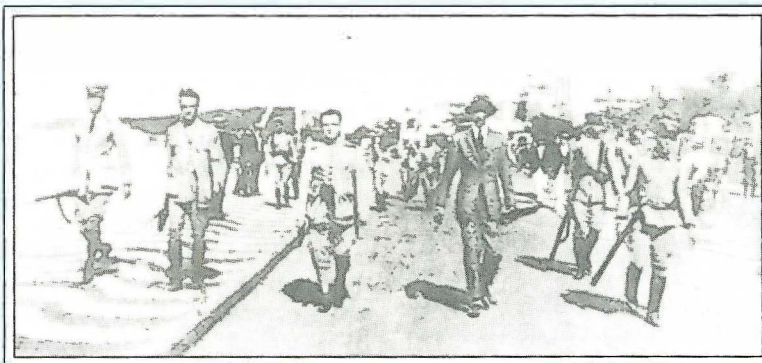
Recém-criados o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira, atinge o generalato.

O Brasil condena o traiçoeiro ataque a Pearl Harbour. As forças da autocracia, então, atacam pacíficos navios mercantes brasileiros até mesmo em nossas costas.

O tenente de 1922, agora o brigadeiro de 1942, assume o comando da 2ª Zona Aérea, situada na porção do território pátrio em cujo mar trava-se vigorosa campanha contra os submarinos agressores. É a Aviação de Patrulha, incansável, dia e noite, sobre o mar. É a construção de novas bases. É o recebimento de novos aviões e a adaptação das equipagens. É a reciclagem dos pilotos, sua adaptação a novas técnicas de voo. É o preparo do pessoal subalterno. É a preocupação com o homem, com o atendimento de suas necessidades pessoais e de suas famílias. É a convivência com nossos aliados que combatem, lado a lado, conosco, em nossas bases, sobre o oceano, no esforço comum de guerra.

Aqui, um episódio atesta, uma vez mais, o imbatível caráter de **EDUARDO GOMES** e sua indômita coragem quando se tratava de defender o pundonor da Pátria. Interpelado sobre a cessão

OS 18 DO FORTE



O episódio, louvado em prosa e verso pelos jornais da época, passaria à história com o nome de "Os 18 do Forte", título do poema de autor desconhecido publicado no *Correio da Manhã*, em setembro de 1923. Na ocasião, o jornal publicou também uma fotografia do grupo marchando em linha, na qual não aparecia Siqueira Campos, que havia avançado, distanciando-se dos demais. Segundo Eduardo Gomes, Siqueira Campos lhe dissera haver identificado dez combates naquela foto. Na verdade, o contingente de 27 homens que havia permanecido no forte não participou da marcha em sua totalidade, pois alguns não chegaram a sair para a rua, enquanto outros abandonaram o

grupo durante a caminhada. Assim, participaram dos enfrentamentos finais cerca de 11 combatentes, e não 18 como registra a história. Anos mais tarde, porém, durante uma homenagem aos 18 do Forte, Eduardo Gomes afirmaria haverem sido 13 os combatentes.

A foto histórica é da autoria de Zenóbio Couto para o periódico "O Malho". Da esquerda para a direita vemos, na primeira linha: Ten. Eduardo Gomes, Ten. Mário T. Carpenter, Ten. Newton Prado e o Civil Otávio Correia, que juntou-se ao grupo, durante a caminhada. Destes aqui relacionados, apenas Eduardo Gomes sobreviveu, com fratura exposta do fêmur esquerdo.

do comando de nossas bases ao poderoso aliado estrangeiro, respondeu seca e altaneiramente: - "NEVER"!

Em que pesem as dificuldades inerentes aos tempos de guerra, continuou à testa do **CORREIO AÉREO**. De fato, criado o Ministério da Aeronáutica, fundiram-se o **CORREIO AÉREO MILITAR** e o **CORREIO AÉREO NAVAL**, nascendo o **CORREIO AÉREO NACIONAL**, sob a égide da Diretoria de Rotas Aéreas, que teve **EDUARDO GOMES** a comandá-la cumulativamente com a chefia que já exercia.

Terminada a guerra, dela saiu vitoriosa a liberdade. No Brasil, os setores com ela comprometidos começam a se movimentar para substituir o opressivo regime de governo que aqui se instalara, e representava profunda antítese com a corrente vencedora. Sonha-se com um rejuvenescimento político, busca-se um padrão de dignidade na direção da coisa pública, deseja-se purificar o voto de tal maneira a constituir uma lúdima e garantida manifestação da vontade do povo, pugna-se pela moralidade pública. São os ideais de 1922, ainda não atingidos.

Em face de todas essas aspirações, os opositores da situação se unem em torno de alguém que as represente, um sobrevivente de 1922: **EDUARDO GOMES**.

É ele o homem que se postará à frente de campanha de inigualável civismo. Acenam-se os lenços brancos, símbolo do espírito liberal das Alterosas que, partindo das montanhas mineiras, torna-se também dístico da pregação que o ilustre candidato faz.

"O preço da liberdade é a eterna vigilância", ele nos diz, num alerta contra os "falsos Cristos e falsos profetas" da democracia.

Mostra que, de acordo com a índole e as tradições de nossa gente, o ideal para o Brasil é um "regime social em que se poupem os valores espirituais e se assegure a todos a prosperidade material sem desperdício de vidas, destruição de classes, fermentações de ódios e redistribuição de misérias".

Para o equacionamento do problema da Educação e posterior solução, pontifica que são os pais, pelo "hodierno conceito de pátrio poder, os primeiros e diretos líderes e educadores, pela influência que exercem sobre as gerações novas, na órbita familiar".



Candidato à Presidência da República, discursa em comício na cidade de Porto Alegre (1945).

E enuncia a essência de seus compromissos no campo educacional.

Primeiro, um de natureza fundamental:

"A educação é direito de qualquer indivíduo, devendo lhe ser assegurado e possibilitar a todos as mais variadas oportunidades que lhes abram o acesso a qualquer profissão".

Depois, outro, também de elevado alcance social por permitir, segundo rigorosa concepção democrática, que todos tenham condições de se habilitar para tornarem-se úteis à sociedade e terem condições de atender dignamente a seus deveres por esforço próprio.

"O trabalho é um dos problemas substanciais do homem e deve ser considerado pelas escolas de todos os graus e tipos".

E, mais adiante, um primor de filosofia democrática em matéria de educação:

"As verdadeiras elites, de que necessita a sociedade moderna, são as que resultam da seleção geral de valores, e não de condições econômicas ou diferenças sociais dos indivíduos, cabendo, pois, aos sistemas de educação prover à sua formação e aperfeiçoamento".

Prossegue com outra afirmação doutrinária de inestimável valor:

"A propriedade é, a um só tempo, individual e social - o que urge ter em vista não se circunscreve à própria utilidade, mas se amplia ao bem comum".

Conclui, como corolário, que "só a união do trabalho e do capital pode conduzir à felicidade dos cidadãos que é o fim do Estado".

Pelos excertos acima, extraídos da pregação desse inigualável candidato, pode-se avaliar a qualidade do governante que o Brasil teria na pessoa de **EDUARDO GOMES**.

Todavia, o destino não permitiu que tal acontecesse. Outros foram os vitoriosos. Com seu idealismo, volta a seus aviões, ao **CORREIO AÉREO NACIONAL**, à assistência aos brasileiros do interior. Nessa cruzada empenha seus próprios recursos pessoais.

Os ideais de 1922 não feneceram.

Continua a sonhar com a regeneração dos costumes políticos no Brasil. Com um regime de governo que, deveras, torne em realidade os valores supremos da dignidade humana.

EDUARDO GOMES é convocado para, novamente, lutar pela suprema magistratura da Nação. E, após outra pregação de alto teor cívico, não é eleito. Incita, porém, os brasileiros a se manterem fiéis à democracia porque, só no seu exercício encontraria florescimento a defesa contra os riscos a que a liberdade individual, um dos valores fundamentais do homem, está exposta. Sua grandeza, nas adversidades, representa uma enorme contribuição à sobrevivência destes valores.

Depois, em momento de crise nacional, ao conduzir ao sepulcro o corpo de um companheiro vítima de desmandos, populares o ovacionam e bradam, reconhecendo-o como lídimo líder liberal:

"Brigadeiro, não deixe a Democracia morrer!"

O desdobramento da crise, em que a Aeronáutica se envolveu profundamente, o conduz ao cargo de ministro da pasta respectiva, pela autoridade moral que detinha e o respeito que infundia.

Na passagem de apenas pouco mais de um ano pela direção da Aeronáutica, pôde transformar em ações algumas de suas preocupações fundamentais: o reequipamento da Força Aérea Brasileira e a ajuda à solução dos problemas de seus homens. Assim, em setembro de 1955, são adquiridos os aviões C-82, "Fairchild", conhecidos como "Vagões Voadores", com capacidade para 4 toneladas, para equiparem o 1º Esquadrão de Transporte de Tropa com sede no campo dos Afonsos. Tiveram destacada participação no transporte de material para a construção de Brasília. Igualmente, nessa sua gestão, foram construídas, inúmeras casas para moradia do pessoal da Aeronáutica, suavizando as dificuldades que ocorrem de movimentações constantes.

A vida política do Brasil, à época, assemelhava-se ao mar batido por fortes procelas. Assim,

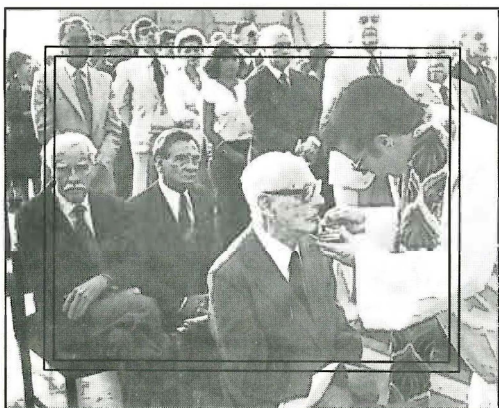
em fins de 1955, face à nova crise, **EDUARDO GOMES** deixa o Ministério.

Uma vez mais, volta ao **CORREIO AÉREO NACIONAL** e, um dia, no comando do C-47 2015, realiza seu último vôo e deixa o serviço ativo, a 20 de setembro de 1960, quando completou a idade limite para tal serviço. Não abandona, contudo, a Força Aérea Brasileira. Jamais olvida os problemas do Brasil. Tal não seria possível. Ambos eram a razão de ser de sua vida.

Já na Reserva, em outro momento difícil, volta ao cargo de Ministro da Aeronáutica. Decisões espinhosas têm que ser tomadas. Não convive com a indecisão.

Bastante fecunda foi essa sua passagem pela pasta da Aeronáutica.

Sempre preocupado com o reequipamento e a modernização da Força Aérea Brasileira, sob sua direção foram criadas as Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque, ancestrais dos Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque; foram adquiridos aviões quadrimotores "Hércules", para o transporte; "Cessna", T-37, para a instrução avançada da Academia da Força Aérea; "Buffalo", para o transporte de tropa e a utilização na Amazônia. Realizou-se o vôo experimental do avião "Uirapuru", T-23, no Centro Técnico Aeroespacial, destinado ao treinamento primário; são aprovados os estudos do "Bandeirante"; é criado o Grupo de Suprimento e Manutenção do Galeão.



Eduardo Gomes em sua última aparição pública, comungando na Missa do Cinquentenário do CAN - 12 de junho de 1981. À sua direita, na fila atrás, o Marechal-do-Ar Casemiro Montenegro Filho, um de seus primeiros instrutores de pilotagem, em 1927.

Como decorrência da solução dada ao problema da Aviação Embarcada, transfere-se para a Base Aeronaval de São Pedro D'Aldeia a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação, destinada a operações em prol das Forças Navais.

Realizam-se manobras reais com a participação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

Desenvolve-se o programa assistencial com a construção de inúmeras moradias.

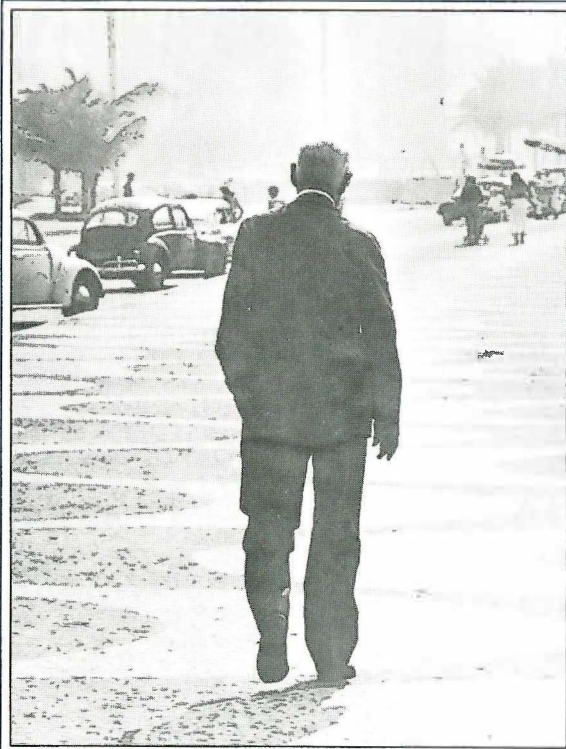
Cumprida mais essa importante missão, recolhe-se o grande chefe ao santuário de seu lar. Jamais se afasta de Deus e dos valores cristãos. Está

sempre atento aos problemas do Brasil. Sempre ligado aos homens e às coisas da Aeronáutica da qual nunca deixou de ser incontestável e respeitado conselheiro até o momento derradeiro de sua vida, um dia depois do cinquentenário do primeiro vôo do **CORREIO AÉREO MILITAR**. Vida que foi um exemplo, altamente significativo, de coerência, de dignidade, de inarredáveis convicções, de vontade férrea.

As virtudes que respaldavam seu sólido caráter e as ações cívicas e morais que empreendeu, de muito, contagiaram gerações de brasileiros, militares e civis, homens e mulheres, seus contemporâneos, admiradores e seguidores.

EDUARDO GOMES é um símbolo. Padrão de cidadão e de soldado, pertence ao Panteon da Pátria.

Como Patrono da Força Aérea Brasileira, forma ao lado de Tamandaré e Caxias, no supremo destino de representarem a honra, a dignidade e o valor das Forças Armadas do Brasil.



Adeus "velho" Comandante...

Em breve todos poderão contemplá-lo novamente, desta vez no pedestal dos grandes vultos da história do nosso País. Notável pela sua coragem pessoal, audácia, dignidade e correção de atitudes, constitui um grande orgulho para a Força Aérea Brasileira tê-lo como Patrono.

Faleceu no dia 13 de junho de 1981, no Rio de Janeiro, aos 84 anos de idade.

Colaboração do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica - INCAER

OBRIGADO SENHOR PELAS GRAÇAS RECEBIDAS, DEZ DELAS, ATRAVÉS DO CORREIO NACIONAL E QUE ME FIZERAM SER MAIS BRASILEIRO....

(Lembranças de um veterano do CAN)

*Walter Feliu Tavares

1º - A grandiosidade das Anavilhanas, o maior arquipélago de ilhas fluviais do mundo, no rio Negro, quando se voa de Manaus para Moura, sobre o curso desse rio, na Amazônia;

2º - A dimensão da foz do Tapajós ao desembocar no Amazonas, quando se voa de Santarém para Manaus;

3º - Quando se decola de Paranã, ex-Palma, com rumo a Formosa, e se atravessa todo o Chapadão dos Veadeiros em uma hora e trinta de voo, sobrevoando rios, vales, chapadões e cachoeiras de grande beleza;

4º - Quando se voa de Parnaíba, no Piauí, com proa para São Luís do Maranhão, encontra-se uma região única no Brasil, com dunas, oásis e palmeiras completamente saarianos, só faltando os camelos, os toaregues e as odaliscas, para nos sentirmos em pleno Saara africano - um mini Saara de 270 km de extensão;

5º - Quando se chega em foz do Iguaçu em dia de sol claro e nos deparamos com aquele conjunto de cachoeiras, como não há igual no mundo, e com seus múltiplos arco-íris e nuvens de vapor, devido ao potencial das quedas brasileiras e argentinas irmanadas;

6º - Quando se decola de Campo Grande, em Mato Grosso do Sul, com proa para Cuiabá, e após os primeiros 15 minutos de voo, depois de transpor a Serra de Aquidauana, depara-se com o grandioso Pantanal, com milhares de lagoas, fazendas de gado, e rios paralelos que desaguam no caudaloso Paraguai, constituindo uma região única no mundo: os pantanais associados do Aquidauana, do Taquari e do São Lourenço, com mais de 300 quilômetros de diâmetro;

7º - Quando se sobrevoa São Paulo, procedente de qualquer quadrante, de dia ou de noite, e se conclui que o Brasil já tem a terceira maior metrópole do mundo;

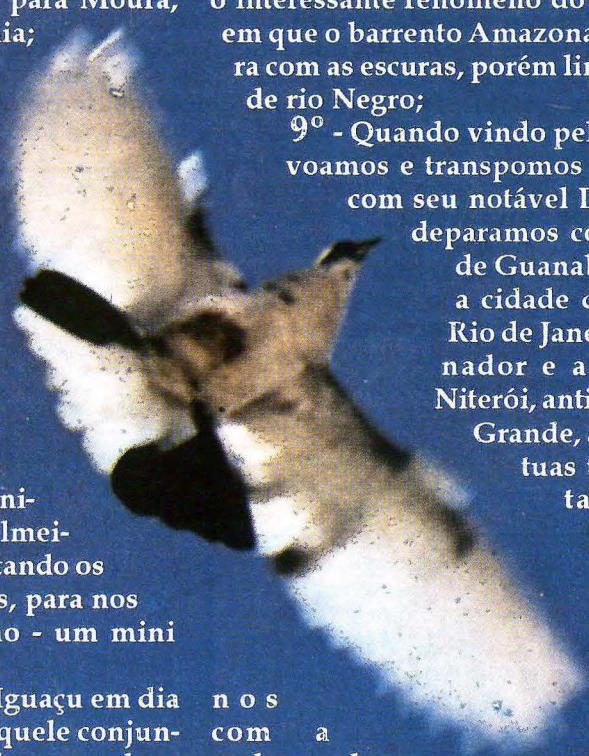
8º - Quando se avista Manaus na confluência do Amazonas com o caudaloso rio Negro e se vê o interessante fenômeno do encontro das águas, em que o barrento Amazonas não aceita a mistura com as escuras, porém limpas, águas do grande rio Negro;

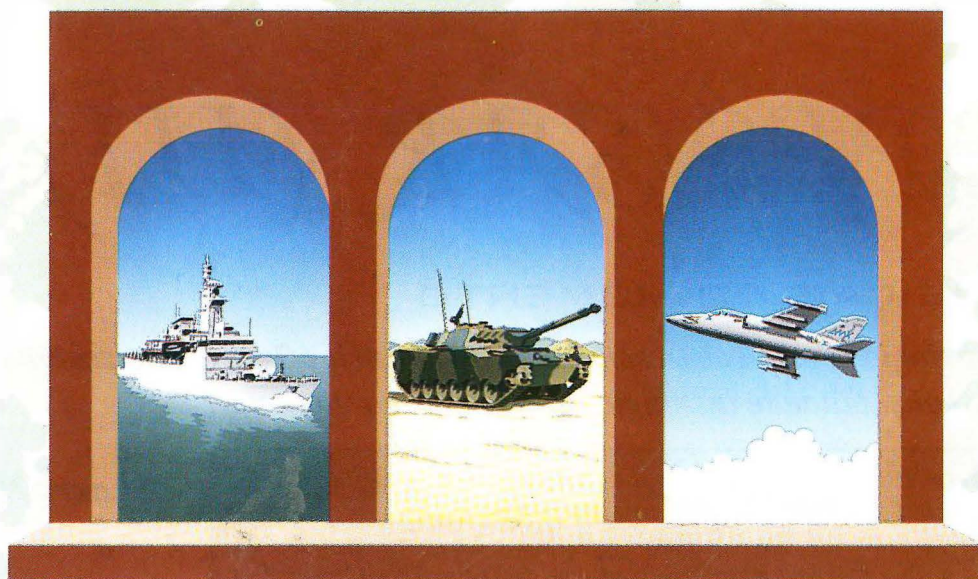
9º - Quando vindo pelo setor norte, sobrevoamos e transpomos a Serra dos Órgãos, com seu notável Dedo de Deus, e nos deparamos com a belíssima baía de Guanabara e suas três jóias: a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, a Ilha do Governador e a cidade-sorriso de Niterói, antiga Vila Real da Praia Grande, além das duas perpétuas testemunhas de tanta beleza: o Pão de Açúcar e o Corcovado;

10º - Quando se chega em Recife e deparamos com a cor verde clara de suas notáveis praias de Boa Viagem e Piedade, que muito sobressaem em dias de céu azul e que sugerem logo dias maravilhosos de verão com muita água-de-coco verde, lagostas ao Termidor, casquinhas de siri e muitas outras maravilhas que são típicas desse grande Havaí brasileiro, que é o querido, heróico e histórico Nordeste.

Poderia citar muitos outros motivos pelos quais, ao pilotar nas inúmeras rotas do CAN, nas décadas de 40, 50, 60, 70 e 80, nos maravilhosos aviões DOUGLAS C-47 e AVRO C-91, qualquer piloto do CAN certamente se sentia mais brasileiro e, principalmente, artífice do grande ideal do CAN: "INTEGRAR PARA NÃO ENTREGAR".

*O autor é Maj.-Brig. Ref.





BANCO REAL. ALIANDO FORÇAS COM VOCÊ.

O Banco Real oferece aos integrantes das Forças Armadas um arsenal de produtos e serviços com a missão de facilitar o seu dia-a-dia: Caixa Real Automático, para você fazer saques e depósitos rapidamente; Disque Real, o seu banco completo por telefone; Pagamento Automático de Contas, para você ficar em dia com seus compromissos; Realmaster, o único cheque especial que dá 10 dias por mês sem juros; e os Cartões de Afinidade Visa - Cartão Naval, Clube do Exército e Clube da Aeronáutica. Como Cliente Real, você conta ainda com a solidez de um banco com 70 anos de tradição no País. Abra uma conta no Banco Real. O aliado perfeito para quem procura qualidade.

BANCO REAL

Para quem precisa de qualidade.

Para abrir sua conta, preencha e envie este cupom para *Banco Real S.A., Diretoria de Pessoas Físicas (Subsegmento Forças Armadas)*, Caixa Postal 5766, ou entregue em uma de nossas agências.

Nome

CPF..... Matrícula

Endereço Bair ro CEP

Cidade..... Estado..... Tel..... Melhor horário p/ contato.....

REPENSAR (III)

A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO

*Ciência/Tecnologia+Pesquisa/Desenvolvimento+Ensino/Indústria aeroespacial:
responsabilidade institucional ou encargo nacional?*

A série "REPENSAR" aborda em sua essência assuntos afins, porém sem a obrigatoriedade de um encadeamento sequencial.

Tal característica facilita o nosso trabalho editorial, quanto ao balanceamento da revista, permitindo a sua publicação em números alternados.

O final da série permitirá uma visão do todo proposto pelo autor, com o conhecimento das partes, independente de ordem ou seqüência.

**Lauro Ney Menezes*

INTRODUÇÃO

A aceitação da "multidisciplinaridade" do Ministério da Aeronáutica, após sua fundação, compeliu-o(?) a assumir um sem-número de novas facetas no cenário aeroespacial até então não ocupado e, portanto, carente de gestores e responsáveis. E, dentre elas, o segmento de *Ciência e Tecnologia* dedicado à *Aeronáutica* e ao *Espaço* - que ganhou vida com as iniciativas ousadas dos pioneiros dos anos 40/50, principalmente dos criadores do IIA e CTA.

Em que pese a inexistência de "candidatos" (personalidades ou instituições) à ocupação do "espaço vazio", o então recém-criado Ministério - com competência e rapidez ímpares - arvorou-se em seu "proprietário incontestante..."

Para tanto, elaborou-se uma "rationale", cuja conceituação dura até hoje, e que se fundamenta nas teses abaixo expostas, que contêm as posturas esperadas (nacional e institucional), no que se refere à ciência/tecnologia/pesquisa/desenvolvimento aeroespaciais.

NO DISCURSO ANTERIOR:
a "rationale" dos anos 50.

● A POSTURA NACIONAL (comunidades política e científica)

"A atividade aeroespacial (nela incluída o ensino, a P+D e a indústria aeroespacial) é altamente dependente da vontade política da nação. É um componente que integra não só o complexo industrial de defesa, mas é um dos mais eficazes instrumentos para o avanço na capacitação tecnológica de um país. Virtual-

mente, todos os empreendimentos industriais do mundo, na área aeroespacial, são de alguma forma politicamente acompanhados, suportados, controlados ou inspirados pelo Governo.

Assim pensa e age a nação brasileira...

Mas o Brasil não está só, pois foi sob esse mesmo tipo de estímulo que diversos países emergentes aceleraram sua corrida no sentido de implantar sua próxima indústria aeronáutica/espacial. Em uma rápida análise global, é possível determinar a existência de fatores constantes que determinaram a decisão de implantar a capacidade industrial aeronáutica/espacial nesses países. E aqui estão alguns preceitos dessa "rationale":

■ uma indústria aeroespacial reduz os custos de mobilização industrial, no caso de transição para uma economia de guerra;

■ uma indústria aeroespacial bem sucedida exige uma presença permanente de tecnologia avançada, o que estimula a participação de outros setores da vida nacional;

■ a prosperidade da indústria aeroespacial é largamente influenciada pelas condições econômicas mundiais, pelas políticas de comércio exterior e pelas de pesquisa e desenvolvimento estabelecidos pelos Governos.

Em função desses (e possivelmente outros) fatores, uma atitude mental ou um consenso público a respeito da importância de investir na implantação, consolidação e preservação do complexo industrial aeroespacial de uma nação qualquer passa a ser fundamental".

● A POSTURA INSTITUCIONAL (comunidade aeronáutica civil e militar).

“O Ministério da Aeronáutica não é uma organização exclusivamente voltada para compromissos militares. Razões de ordem conceptual (unidade de doutrina, economicidade e racionalização, organização e métodos) conduziram à incorporação, em uma só Secretaria de Estado, não só de uma Força Aérea mas, também, de todo o complexo aeroespacial: a indústria de transporte aéreo, assim como a indústria, o ensino, a pesquisa e o desenvolvimento aeroespaciais.

Embora esteja o Ministério da Aeronáutica classificado no Orçamento da União, no Grupo da Defesa Nacional, cumpre observar que uma substancial parcela dos seus recursos é utilizada em atividades diretas e unicamente destinadas ao atendimento dos interesses sócio-econômicos da nação: proteção ao voo e controle do tráfego, aviação comercial, infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, ensino superior, etc.

Para atender tais atribuições, tão diversificadas, mantendo adequada eficiência em todas as suas atividades, o Ministério da Aeronáutica depende grandemente dos avanços da ciência e da tecnologia. A necessidade de uma sólida base técnica não significa apenas equipar adequadamente, em pessoal e material, as várias Organizações do Ministério mas, principalmente, poder dispor de uma indústria desenvolvida, autônoma progressista e criativa no que se refere às exigências e requisitos do país.

Fundamentado em tais razões, o Ministério da Aeronáutica adotou, a partir de sua primeira década de vida (1941-1951), uma postura e um planejamento de longo prazo capazes de satisfazer o seu papel de incentivador, moderador e regulador das atividades industriais voltadas para a aeronáutica/ espaço.

O domínio de uma sofisticada tecnologia industrial, que permitiu ao Brasil ser um dos poucos países do mundo a fabricar aviões e a projetar e/ou desenvolver seus próprios vetores, não foi obtido de forma acidental ou repentina. Na realidade, essa capacitação tecnológica foi consequência dessa postura já mencionada e de audacioso salto ocorrido há mais de 40 anos, quando o Ministério da Aeronáutica (pondo em execução os sonhos do Mal. CASIMIRO MONTENEGRO FILHO) decidiu criar uma entidade de ensino superior (ITA). Voltado para a formação de engenheiros destinados a guarnecer o sonhado complexo industrial aeroespacial, essa formação visava à conquista de EXCELENCIA, que é padrão básico dos métodos, normas e produtos aeroespaciais.

Sabedores, ainda, de que o progresso industrial

está intimamente ligado às conquistas obtidas através da pesquisa e do desenvolvimento, fatores inseparáveis, era óbvio para os pioneiros brasileiros que não bastava que os equipamentos e produtos fossem fabricados no Brasil: era necessário que o resíduo mais nobre do processo - a capacidade de conceber e projetar - fosse, da mesma forma, totalmente nacionalizado. Por tais razões era imperioso que fosse adotada uma nova postura capaz de criar e ativar um “brain tank”, não só para permitir que o material fosse nacional mas, também, para manter o processo decisório no interior de nossas fronteiras. Com uma indústria que dependesse de uma matriz alienígena, estaríamos julgados à implantação de soluções, métodos, processos e produtos adequados a outrem...

Considerando todos esses aspectos, o Ministério da Aeronáutica decidiu criar uma Organização voltada para o ensino superior, para a pesquisa e o desenvolvimento, para o fomento e a coordenação industrial, a homologação e certificação de produtos, processos e métodos aeroespaciais: o Centro Técnico Aeroespacial (CTA). Do bojo dessa Instituição partiram todas as ações e iniciativas que, viessem dar à luz entre outras, a uma Indústria Aeronáutica.

E com base nesses conceitos, nos homens formados pelo ITA e na tecnologia acumulada nos laboratórios do ITA e do CTA, é que foi possível projetar e desenvolver os produtos brasileiros de aceitação mundial como os aviões, os sistemas bélicos, os produtos da aeroeletrônica e os materiais especiais, os foguetes e os vetores espaciais.

Para tanto, o Ministério da Aeronáutica assumiu os encargos de gerar projetos ajustados à demanda e à realidade brasileira, construir e preparar um grupo de homens capazes de liderar os projetos (e viabilizá-los industrialmente), arcando com os encargos financeiros dessa opção, por mais de quatro dezenas de anos.

Após tudo isso, o Ministério da Aeronáutica abdicou à propriedade de todas essas conquistas e propiciou a criação de empresas que, além dos projetos, absorveram os homens preparados pela Aeronáutica e a “custo zero” para as indústrias, a fundo perdido.

E tem sido nessa tônica que vem agindo o Ministério da Aeronáutica gerando, com isso, novas possibilidades e empreendimentos não só no domínio de aeronaves como no de sistemas bélicos, nas atividades espaciais, na área de engenharia dos materiais e da aeroeletrônica”.

Com base nas amplas posturas acima, o Governo brasileiro e o Ministério da Aeronáutica tomaram iniciativas e implantaram/ implementaram tudo aquilo que se referia à ciência e à tecnologia (C/ T), que fun-

damentaria toda a pesquisa e desenvolvimento (P/D) assegurado pelo acervo humano graduado em instituto de ensino (E) e, ainda, alimentador da indústria aeroespacial (IA). Estava assim montada a famosa equação $C/T+P/D+E+IA$ ou o tão celebrado triângulo com vértices E-P/D-IA, com seus lados harmônicos e equilibrados”.

NO NOVO MILÊNIO: NOVA POSTURA?

Passados mais de anos da tomada da heróica decisão por parte do Mal. CASIMIRO MONTENEGRO FILHO, medidos os efeitos salutareis desse posicionamento e eliminadas as consequências das “maladie de jeunesse” que acometeram a comunidade científica/tecnológica aeroespacial e seus elementos de trabalho, no seu período de maturação, cabe uma análise crítica retrospectiva.

A aproximação dos anos 2000, que a todos intimida, imporá, inexoravelmente, o surgimento de novos critérios, profundamente marcados pela rotura de antigas amarras. Entre elas a “mutação tecnológica”, cujas premissas já vivemos nos nossos dias e que os escritórios de estudos antecipam. Dentre elas estão a “sociedade robótica e informatizada”. É em função dessas outras constatações que diversos organismos da análise e previsão de dados, de diversos Governos e autoridades mundiais e de reconhecida competência, prevêem e enfatizam - como antídoto para esse novo mal(?) - um crescente esforço na direção do “investimento intelectual”. Com tal investimento, concluem, seria possível tornar mais facilmente ajustáveis as inovações tecnológicas às sociais.

Percebe-se daí que a formação a ser adotada para a aplicação da equação $E+P+D+IA$ passa, compulsoriamente, por atos e ações que assegurem, antes de mais nada, capacidade de durar à “rationale” ou a qualquer “rationale” que se pretenda implantar. Daí a razão de ser do investimento intelectual: O HO-MEM.

Não estavam longe nossos ideólogos, pensadores e pioneiros quando, antecipada e corajosamente, iniciaram a “caminhada para as estrelas”, implantando a célula-máter - o ITA - da qual surgiram (sem exagero nenhum) todos os frutos colhidos decorrentes da criação da atividade aeroespacial no país.

É, ainda, bem próprio e justo que se reconheçam iniciativas desse tipo, tomadas à época dos anos 50, que se coadunavam “in totum” com o momento desenvolvimentista que agitava o Brasil e, principalmente, as comunidades militar e científica.

Decorridos quase cinquenta anos de indiscutível sucesso na manutenção do equilíbrio da equação, percebe-se um “desarranjo” nessa harmonia, nos últi-

mos anos, a começar pela manifesta ausência (ou redução) da *vontade política* em perseguir as teses da “rationale” dos anos 50.

O primeiro “desarranjo”, sentido há algum tempo atrás pelos mais sensíveis ou melhor observadores, aparece no membro *E(ENSINO)*. A nossa célula-máter, geradora de tudo, antes mantida em nível de *EXCELENCIA*, passou a lutar (silenciosamente) pela própria *subsistência*, e não só pela sobrevivência...

Do outro lado da equação, a *indústria aeroespacial* (IA) desaquece e abandona(?) a composição do universo aeroespacial governamental da forma antes concebida, reduzindo as imposições de demanda aplicadas ao outro componente da equação: *E(ENSINO)*.

Resta, portanto, curiosa e incrivelmente sustentado(?), o elemento *pesquisa/desenvolvimento P/D* (sustentado seria o termo adequado a usar?)...

Se, na arquitetura (ou na matemática) da equação os outros componentes se desequilibram (ou se desarranjam), como é possível entender a sobrevida da *pesquisa e do desenvolvimento* da mesma forma que antes?

É primordial entender que, com base na “rationale” dos anos 50, a comunidade científica aeroespacial (civis e militares) entendia (e praticava) que a *capacitação do parque industrial brasileiro* lhes cabia. Para tanto, *todos os esforços* (inclusive os financeiros) estavam plenamente justificados. Atitude puramente *institucional*. Em assim agindo, teríamos nós esquecido que, se a atividade aeroespacial é (totalmente) dependente da vontade política da nação, como deverá ser, portanto, percebida a atuação do Estado face a essa atitude do MAER? Como entender a *capacitação do parque industrial brasileiro* e o *ensino superior* para os assuntos aeroespaciais sem que esteja presente a *nação* como um todo e não somente a *instituição* (MAER)?

Estariam nós, estaria o Ministério da Aeronáutica INFERINDO esta missão? E, mais (e pior ainda): estará a sociedade nos cobrando realmente a execução dessa tarefa? E como executá-la sem estar em compasso harmônico com as *prioridades e ações da vontade política*, cujos atos nem de longe nos apóiam?... Estaremos perseverando em um sonho que, após 50 anos, nos trouxe à realidade amarga? A persistirmos pergunta-se: e a que custo e a que preço? Basta olhar para dentro... Cabe portanto questionar:

A “rationale dos anos 50” será praticável no novo milênio?

Repensar é a imposição do momento...

* O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R



EVITEMOS QUE O ORÇAMENTO DE HOJE ARRUÍNE AS FORÇAS AÉREAS DO FUTURO

** Tradução de Edívio Caldas Santos*

R

ESUMO DA PALESTRA FEITA PELO
GENERAL JOSEPH W. RALSTON,
COMANDANTE DO COMANDO DE
COMBATE DA FORÇA AÉREA DOS
ESTADOS UNIDOS EM UM
SIMPÓSIO DA ASSOCIAÇÃO DA
FORÇA AÉREA REALIZADO NO FIM

DE 1995, EM LOS ANGELES.

A última vez em que a Força Aérea enfrentou um dilema de opções como o que se apresenta agora foi na década de 70 quando os orçamentos foram drasticamente reduzidos. O caminho que escolhemos então foi manter em atividade todas as bases que possuíamos. Conservaríamos todos os aviões e todos os esquadrões que pudessemos.

Para conseguir este objetivo reduzimos as ho-

ras de vôo e diminuímos a aquisição de peças de reposição. Foi uma escolha desastrosa.

Nós, que éramos comandantes de esquadrão nos anos 70, decidimos: "Se um dia chegarmos a uma posição de liderança faremos uma escolha diferente. Seja qual for a estrutura da Força que tivermos vamos garantir as horas de vôo e as peças de reposição necessárias para que ela mantenha a sua capacidade de combate".

Doloroso como tem sido, nós realmente fechamos mais de um terço das nossas bases. Reduzimos nossa força de caça de 40 para 20 brigadas e desativamos dois terços da nossa força de bombardeio.

A década de 70 foi a da modernização da caça. Foi quando incorporamos os F-15, os F-16 e os A-

10. A década de 80 foi a da modernização estratégica - o míssil *MX*, os mísseis balísticos intercontinentais pequenos, os lançadores ferroviários, o *B-1*, o *B-2* e a modernização dos *B-52*. A década de 90 representa a modernização da mobilidade - o *C-17* e o *C-130 J*.

No ano 2000 estaremos novamente no ciclo da modernização da caça. Nós pensamos no *F-15* como o nosso caça mais moderno, mas eu era capitão quando assisti ao primeiro voo do primeiro *F-15* na base de *LANGLEY*, em 1972. Hoje, ainda estamos 10 anos longe do *F-22* que vai substituí-lo. Com os *F-16* ocorre a mesma coisa. O primeiro voou em 1974. Hoje estamos pelo menos 15 anos distantes do primeiro avião de combate para substituí-los: o "*Projeto Jast*" (Tecnologia Avançada Conjunta de Ataque).

Falemos agora sobre nossos bombardeiros. O que mais precisamos para todos os nossos *B-52* é de armamento teleguiado de precisão. Os *B-1* devem ser a espinha dorsal da nossa força de bombardeio. Com 95 aviões hoje, depois do fim do século nós ainda teremos 65 em nossa Força. Estaremos passando de um avião de penetração a baixa altura com armas nucleares para um bombardeiro convencional de média e alta altitude. Aqui, novamente, a necessidade mais urgente é a de armamento teleguiado de precisão para os *B-1*. Precisamos também trabalhar no sistema de contra-medidas eletrônicas deste avião.

Vamos gastar, ainda, mais de 1 bilhão e meio de dólares no aperfeiçoamento dos *B-2*. Somente próximo do ano 2000 é que conseguiremos os da categoria chamada Bloco 30 que deverá se aproximar do que desejamos em termos de assinatura no radar.

Tem ocorrido uma grande agitação na comunidade da guerra eletrônica. Este ano estamos aposentando os *F-4G*. Temos que nos livrar desses sistemas antigos, que são caros para manter e operar e que não têm a eficiência que deveriam ter. No caso do *F-4G*, este foi substituído pelo *F-16* Bloco 50-HARM (Míssil anti-radiação de alta velocidade), que tem uma capacidade muito superior à dos *F-4*. Seu campo de visada não chega a ser de 360 graus, como no caso dos *F-4G* Wild Weasel, mas esta deficiência pode ser compensada por uma tática mais apurada.

Vale a pena falar sobre o debate entre o *EF-111* e o *EA-6B*. Possuímos vinte e quatro *EF-111* em atividade. Mantê-los até a virada do século iria nos custar 1,5 bilhões de dólares. Seu sistema de eficiência eletrônica data de 1974. A Marinha possui cento e vinte e sete *EA-6B*. Se vamos manter uma capacidade de interferência eletrônica, por que não fazê-lo com um avião do qual possuímos uma frota viável? No que diz respeito à idade, o *EF-111* está em serviço há 30 anos. A idade média dos *EA-6B* é de menos de 12 anos.

Fui ao deserto, onde temos equipes que operam sistemas de ataque simulado, e que todos os dias enfrentam os *EF-111* e os *EA-6B*, e perguntei a um operador de radar qual dos dois aviões lhe trazia maiores dificuldades. A resposta foi o *EA-6B*. Considerando todos estes fatores, o *EA-6B* é a melhor solução.

Falemos agora de apoio de combate. O sistema *Joint-STARS* é espetacular. Seu único inconveniente é que 10 anos depois de assinar o contrato, nós ainda o estamos testando. Apesar disso, incorporamos este mês o Esquadrão *Joint-STARS*.

Estou convencido de que temos um enorme potencial em veículos aéreos não-tripulados. Estou igualmente convencido de que enfrentaremos grandes desafios para incorporar esses veículos (*UAV*) à estrutura da nossa Força. Não acredito que haja alguém disposto a dispensar aviões de reconhecimento tripulados com base na promessa dos *UAV*.

Estas são algumas das opções que adotamos para alcançar um equilíbrio entre estrutura da Força, treinamento e modernização.

É claro que gostaríamos de ter mais bombardeiros, caças, *AWACS*, *Joint-STARS* e tudo o mais.

Mas, considerando as nossas prioridades e as perspectivas dos orçamentos futuros, podemos aceitar a troca de 30 bilhões em estrutura da Força, horas de voo e modernização por mais aviões *B-2*?

A resposta é NÃO.

* O autor é Maj.-Brig.-Ref

Original publicado na íntegra no número de 27 de novembro de 1995 da *AVIATION WEEK & SPACE TECHNOLOGY*

FLORES! FLORES...

PARA CARMEM SEVILHA

A FAB DAS MIL E UMA ESTÓRIAS

**Carlos Phillipe Aché Assumpção.*

A rota do **CAN SUEZ**, Rio-Recife-Ilha do Sal (Dackar) - Lisboa-Pisa- El Arish (na faixa de Gaza) -Roma-Lisboa-Ilha do Sal-Recife-Rio, aproximadamente 21.000 km, fora calculada pelo **COMTA** para ser realizada sem grandes problemas, em dezoito, no máximo, em vinte dias. Geralmente pintava uma extra a Londres, Toulouse, Atenas e por este mundo afora, além dos imponderáveis **DCA, DCM e DCT**.

Um avião retido **DEVIDO A CONDIÇÕES DA AERONAVE (DAC)** era muito freqüente no C-54, versão militar do DC-4, devido aos seus tanques de asa que eram integrais e vazavam constantemente. Se o C-47 era uma mãe para os pilotos, o C-54 era um pai. Estes aviões chegaram ao Brasil já bem rodados e voaram feito uns condenados nas linhas do **CAN**, mas isto é uma outra estória. A ocorrência de um **DCM** - retido **DEVIDO A CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS** - não era usual, a não ser que uma tempestade de neve ou areia, um ciclone ou furacão estivesse na rota. Mas, **DCT** - retido **DEVIDO À CONDIÇÃO DO TRIPULANTE** - era o que mais acontecia; o "disparo de hélice" dava de dez a zero! O vinho português ou italiano e os condimentos da cozinha árabe eram uma porretada no fígado dos tupiniquins. Com estes imprevistos e com as extras, as viagens atrasavam até dez dias, para alegria da tripulação e desespero das "madames". Troca de motor em Roma, se o cara não fosse bom de presentes, estava ferado. Tudo se fazia para manter o lema: **"A FAB CONDUZ MAIS ALTO A BANDEIRA DO BRASIL"**. *"It was not easy"*.

João era um dos nove tripulantes do **CAN SUEZ**, formado por três pilotos, dois navegadores, dois mecânicos e dois radiotelegrafistas. Estava em Lisboa e já regressando ao Brasil. Depois de um lauto jantar de despedida regado com muito vinho (eu não disse?), ele caminhou com a tripulação até a porta do hotel e se deteve sozinho



na calçada. Tirou largas baforadas do seu charuto cubano (iria fumar charuto outra vez quando fizesse outro Suez- era o estribilho) e contemplou o céu. Era a sua última noite em Lisboa. Egito e Itália tinham ficado pra trás. Lembrou que no dia seguinte iria às compras de última hora e às encomendas. À tarde, um sono reparador, arrumar as malas, jantar e aeroporto. Decolagem para a ilha do Sal à meia-noite. Consultou o relógio: 2h30min. A sua família lá no Rio estava vendo a novela das sete e ele, em Lisboa! Quem diria! Inflou o peito com o ar frio da noite e disse baixinho pra si mesmo: "stô nas oropas, gente! Mais três dias estarei em São Cristóvão. Será que não voltarei aqui? Será esta a última viagem? Primeira e única?" Teve um sobressalto com estes pensamentos. Deu mais uma baforada, jogou fora o charuto e pensou melancólico: "Lisboa! Grande terrinha! Valeu!" Sentiu que alguém tocava-lhe o braço. Era o Sr. Pedro da portaria do hotel que viera se despedir, pois largara o serviço e ia para casa. Como conversa puxa conversa, o Sr. Pedro perguntou-lhe, à queima roupa: "-Vossa Excelência (tratamento dispensado pelo pessoal do hotel aos tripulantes) gostou da casa de Eva?" João explicou que ninguém tinha falado sobre a casa de Eva. "-Que pena!", exclamou o Sr. Pedro. O nosso tripulante então mostrou-se interessado na casa e o Sr. Pedro entrou em detalhes. Era uma casa de fados bem simples, cuja dona, Eva, fora amante de Salazar, adoecera e perdera a voz. Com pena, o presidente dera à ex-cantora a casa, para que ela pudesse tirar o seu sustento. Logo o lugar ficou popular, sendo frequentado por artistas, gente de rádio e jornal que, depois do trabalho, lá se reuniam para a "última algazarra da noite", segundo Pedro. João tomou o endereço e entrou no hotel atrás dos companheiros. Não encontrou ninguém no hall, na portaria e no bar. Todos tinham se recolhido. Estavam no vigésimo-primeiro dia de viagem e "ninguém é de ferro". João vacilou. Tirou do bolso o endereço e olhou. "Última noite nas oropas"! Pensou, rodou nos calcanhares e ganhou a rua. As indicações de Pedro foram precisas. Lá estava a casa em meio a uma ladeira com calçadas em forma de escadaria, frente de rua, pintada de verde claro e as molduras em branco; lembrava muito São Cristóvão. Abriu a porta e deparou com uma cortina de contas de cristal, que tilintaram quando ele passou. No salão, quem percebeu olhou para a porta. O ambiente era simples com as mesas arrumadas ao longo das paredes em fila dupla, deixando pouco espaço para dançar. Num canto, três cadeiras e uma guitarra encostada na parede. Procurou uma mesa vazia, o que foi fácil, pois o salão estava quase deserto. Não fosse uma garçonete bonitinha e em trajes típicos, toda sorrisos, ele teria arremetido. João declinou do oferecimento da garota em jantar, mas concordou em bebericar um vinho branco suave. No ar, uma música tocada por uma vitrola. A madrugada ia adiantada quando, após o primeiro show, o ambiente começou a esquentar, e o nosso João também. O vinho já tomara conta da sua cabeça e o fado derreteria seu coração. Já estava na segunda garrafa de vinho e cantava as músicas brasilei-

ras que a vitrola tocava, liderando os "portugas". Não passava despercebido à garçonete que aquele brasileiro pedia as músicas de uma maneira gaiata.

"-Per favore signorina, toca o Corcovado, please?" Ela induziu-o a comer umas sardinhas fritas, "just in case"! De estribilho em estribilho saía um

"-Viva Portugal", aos gritos, com direito a vinho derramado, na mesa. Felizmente a vitrola foi substituída pelo fado, que tomou conta do ambiente e João já não gritava, chorava! Um relógio antigo de parede bateu três horas e ninguém ouviu. A porta se abriu, as contas tilintaram, e entrou um moço espanhol, a caráter e passou pelo salão sem ser notado. João percebeu o espanhol, quando ele voltou para o salão acompanhado de uma senhora, que deveria ser a D. Eva, e de duas garçonetes que traziam uma mesa. Colocaram-na no único espaço vago do salão, junto à mesa do João. Em seguida, vieram cadeiras, toalha, copos e um balde de gelo com uma garrafa de champanhe. Ao ver o espanhol, João não se conteve: "-Olé!" Depois, pensou: "Será o Salazar que vem aí?" O espanhol retirou-se como entrou: sem ser notado. Como bem disse o Pedro, a algazarra era grande, quando uma garçonete desligou o som e pediu silêncio, conseguido depois de algum tempo. "-Senhoras e senhores! Receberemos aqui a visita de uma grande atriz. Não direi seu nome para que a surpresa seja total". "Pô! Não é o Salazar", pensou o nosso amigo. A certa altura as luzes diminuíram de intensidade e um farolete iluminou a cortina de cristal. Na vitrola, um "passo-doble". Ninguém falava e todos os olhares se concentraram na porta de entrada. Um braço de mulher muito alvo, com os dedos longos e as unhas rubras, atravessou a cortina de cristal fazendo trejeitos tipicamente espanhóis, acompanhando o "passo-doble" que a vitrola tocava. Em seguida, aos poucos, uma mulher começou a surgir por detrás da cortina, de vestido branco, que realçava mais a pele de um branco marfim. No colo, um lindo colar de águas-marinhas e, nos ombros, um xale enorme multicolorido. Seu corpo ondeava ao som da música e suas mãos não paravam de coreografar no ar. Cabelos castanhos claros, boca vermelha, olhos grandes e um sorriso permanente nos lábios este conjunto de mulher linda deixou a platéia sem voz. Ao final da música, ela fez uma reverência, ao público e, só então, uma voz rouca e trêmula encheu o salão: **CARMEN SEVILHA...**!

Aqui cabe uma explicação. Naquela época, "mulher boa tinha que ser peituda e bunduda". Maria Felix e Maria Antonieta Pons, no México, tinham os seus fáclubes.

Na Espanha, Carmen Sevilla e Sarita Montiel disputavam o cetro e todas já perdiam terreno para o time italiano, que vinha com Sofia Loren, Gina Lollobrigida, Magnani, Carla del Poggio e outras, que "ficaram na geladeira". Adivinhem de quem o João era "fã de carteirinha"? Certo. Ao vê-la e reconhecê-la (mais pela dica), João curou o porre. Ficou em pé, estático feito mármore de Carrara, e de boca aberta. Carmen passou rente a ele, sorrindo, e disse: "-Buenas", e foi se sentar com os ami-

gos e o espanhol, na mesa ao lado de João, que continuava de pé feito um palerma; mas "bota" palerma nisso! Nem quando ele foi a Torre de Pisa, ao Coliseu, às pirâmides, o seu ar ficou tão apalermado. Por felicidade, o carioca de São Cristóvão reagiu. Sentou-se, admitiu que tudo aquilo que estava acontecendo era verdade e que o seu fã-club, arregimentado antes da chegada da atriz, estava ali à sua volta, esperando um gesto seu para voltar à "algararra". Discretamente ele tirou a carteira e separou uma nota de 50 dólares, aliás, a única existente. As outras eram escudos. Tomou meio copo de vinho branco, esperou a música começar na vitrola (era uma canção flamenca, bem a gosto do que ele iria fazer), levantou-se, e sob os olhares que ainda convergiam para Carmen Sevilla, que estava praticamente ao seu lado, começou uns trejeitos com o braço direito, onde a nota dançava nas pontas de seus dedos. Imitando a entrada de Carmen Sevilla e, quando teve a certeza de que todos olhavam para ele, deu o famoso grito de guerra: "FLORES! FLORES PARA CARMEN SEVILHA!" (Este grito ressoa até hoje na FA). A algararra recomeçou e gritos de olé estrugiram no salão. A garçonete, num salto de gata, arrebatou a nota e sumiu. O espanhol veio até o João e convidou-o para uma taça de champanhe com Carmen. Foi só arrastar a cadeira e sentar-se ao lado daquela "mulherzona". De fato, o carioca "da gema" tinha invertido o jogo. De "bebão", palerma, passara a "gentleman" ousado, bem a gosto dos ibéricos. E a noite prosseguia, com João dançando música flamenca ora com Carmen, ora com o espanhol, ora sozinho, para gáudio dos seus fãs portugueses. As flores chegaram lindas de morrer. Eram camélias brancas orvalhadas. O povareu foi ao delírio, quando Carmen Sevilla retirou uma camélia e colocou-a na gola do paletó de João, sapecendo-lhe dois beijos no rosto.

Nesse interim, o despertador tocou no quarto dos mecânicos. O dia estava nascendo. Ambos iriam até o aeroporto virar o avião. Caso aparecesse um problema, eles teriam tempo de sanar a pane. Lá chegando, foram tomar café no restaurante. Logo na entrada os dois pararam de supetão e um disse: "-Olha lá a Carmen Sevilla, nego!" E o outro: "-Olha lá o João!" Ambos não acreditaram, mas lá estava o João enfrentado dois ovos com presunto cercado de pessoas, inclusive a Carmen Sevilla. Foram até ele pedir explicações. João recebeu-os com beijos e abraços e aos gritos. Fez as apresentações pelo meio, pois queria despachar aqueles dois o mais rápido possível. Por fim, declarou solenemente que estava embarcando para Madrid, a convite de Carmen Sevilla, e que voltaria amanhã.

Pelo piscar de olhos do espanhol e de Carmen os dois sentiram que o João estava num tremendo "porre" e seria descartado assim que acabasse o café-da-manhã. Um dos mecânicos ainda arriscou: "-E a decolagem de hoje à noite?" "-Vamos atrasá-la pra amanhã. Passe um rádio DCT. Eu tô ou não tô DVT?", perguntou o João.

Seu "bafo de onça" aturdiu qualquer um. "-Vamos ter que levá-lo na marra!", falou um mecânico "-Antes que vomite este café-da-manhã no colo de Carmen Se-

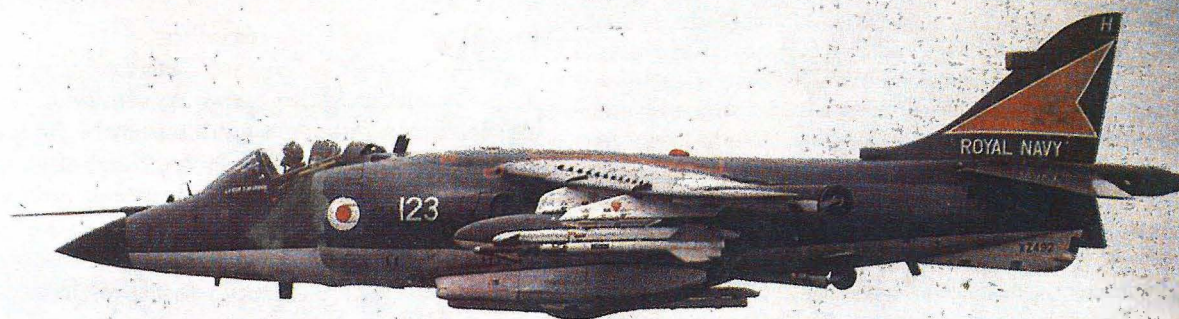
vilha!", respondeu o outro. Ato contínuo, levantaram o João e levaram-no para o banheiro. Este não opôs resistência, porque não tinha com quê. Dali para o táxi foi um pulo. O táxi do "galego" ficou uma lástima; tiveram que dar um "gorjetasso". Antes do hotel passaram numa farmácia, onde foi aplicada Necroton na veia, levando um "bando" de remédios.

João acordou um "bagaço". Seus colegas estavam na rua se despedindo de Lisboa. Às sete da noite, fez uma lauta refeição puxada a água mineral e foi dado como apto para o vôo, pela tripulação. Não houve necessidade de DCT. Até a meia-noite ele estaria pulando corda. A decolagem foi perfeita. Já nivelada na aerovia, aquela velha garça, enfrentando o negrume da noite, rumou para sul-sudoeste, a exemplo de Cabral. João teve a grata surpresa de saber que um dos seus companheiros sabia que ele tinha compras a fazer em Lisboa, inclusive encomendas. Foi ao seu quarto e retirou a lista de sua carteira. Não encontrando dinheiro, pediu auxílio aos colegas, que se cotizaram; as compras estavam ali, a bordo. João chegou às lágrimas. Livrado o cabo São Vicente, toda a tripulação se reuniu na ampla cabine iluminada com luz branca. Os que não estavam a postos conversavam pelo interfone. De repente, uma música espanhola invadiu os fones de todos os tripulantes e um "Olé!" vibrante fez com que todos os olhares se voltassem para a porta situada entre a cabine e os passageiros. Lá estava o João, com as calças do uniforme arregaçadas acima do joelho; na cintura, uma toalha de rosto, como se fosse uma faixa; na cabeça, um lenço amarrado (parecia mais um pirata do que um espanhol) e, entre os dentes, uma régua de navegação à guisa de uma flor. Começou a dançar um flamenco batendo palmas compassadas e o corpo ereto. Nas pontas dos dedos da mão direita ele exibía, fazendo trejeitos, uma nota de cem escudos (dez cruzeiros). Enquanto a música tocava, João embasbacava seus companheiros com passos difíceis e sapateados (aliás, ele tinha treinado a noite toda!). Um "Olé!", gritado por todos ao final da música, coroou a sua performance. Pegando o microfone mais próximo e com a nota na ponta dos dedos, ele largou o seu grito de guerra: "-FLORES! FLORES PARA CARMEN SEVILHA!" Ato contínuo, retirou os fones, abriu a porta de comunicação com os passageiros (só carga) e desapareceu na escuridão. Todos os tripulantes disponíveis correram atrás do João. Ele, finalmente, iria contar toda a sua história!

No último almoço do "Bezerro de Ouro" (componentes do esquadrão e os que concorriam à escala do C-54), um radiotelegrafista asseverava que o João, quando deu o seu grito de guerra pelo microfone, há 35 anos, estava na frequência da FIR OCEANIC, o que quer dizer que todos os aviões num raio de 3.000 km ouviram a mensagem.

* O autor é Cel. Av. R/R.

O OUTRO LADO DA MOEDA - I



Aspectos da Guerra Aérea no Atlântico Sul, vista pelos britânicos.



Um "Sea Harrier" em alerta em voo, sobre o Hermes, a caminho dos mares do Sul. Desta posição foi orientado para interceptar o Boeing 707 da FAA, no dia 21 de abril de 1982.



Conforme dissemos na abertura da série, este capítulo e o próximo envolvem comentários sobre os aspectos logísticos, táticos e estratégicos, que envolveram aquele conflito, desta feita em uma abordagem pelo outro lado da moeda, e Inglaterra.



Quando a 1º de maio de 1982 as Forças Aéreas Britânica e Argentina entraram em combate pela primeira vez, em disputa pelas Ilhas Malvinas ou Falklands,

os analistas militares - profissionais ou amadores - começaram a discutir os méritos e as fraquezas das armas empregadas e, em especial, daquelas que estavam sendo utilizadas pela primeira vez. O Harrier / Sea Harrier era uma dessas armas, principalmente, porque espelhava uma nova concepção de utilização do poder aéreo.

Operando no padrão STOVL (Short Take-Off and Vertical Landing), o Harrier mostrou e justificou a perseverança britânica na idéia abandonada por outros países, em favor de um projeto mais convencional de aeronave. O empuxo vetorado (vectored thrust) dos Sea Harrier foi um sucesso no combate aéreo contra os Mirage/Dagger e Skyhawk, e a capacidade dos Harrier GR Mk3 da RAF de sobreviverem a danos de fogo antiaéreo e de ataques de mísseis terra-ar mostrou que os ingleses estavam corretos.

Quando a Força -Tarefa 317 partiu de Portsmouth no dia 5 de abril daquele ano, estava claro que os 20 Sea Harrier a bordo do HMS Hermes e do HMS Invencible - mais tarde oito novas aeronaves se juntariam àquelas - seriam insuficientes para defender a esquadra britânica de ataques aéreos e de realizar ataques às forças terrestres argentinas. Os Harrier GR Mk3 da RAF eram as únicas aeronaves capazes de reforçar a esquadra e proporcionar uma capacidade de ataque ao solo, permitindo

do então que os Sea Harrier se concentrassem na defesa aérea. O Esquadrão nº 1, lotado em Wittering, único esquadrão desse tipo de aeronave não lotado na Alemanha, foi escolhido para a tarefa, e num grande esforço conjugado da RAF e da British Aerospace (fabricante do avião), os Harrier foram preparados para o transporte, transferência e operação em duas semanas.

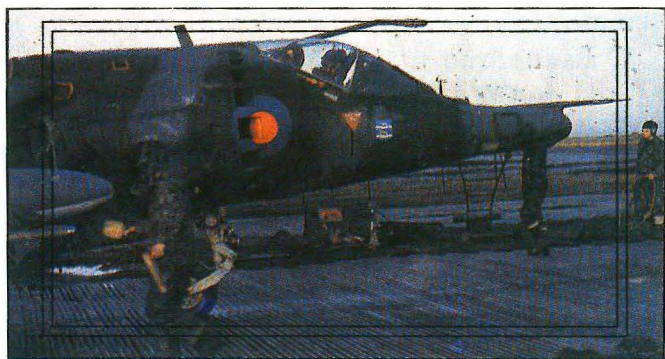
O Esquadrão nº 1 estava lotado na Força Móvel da OTAN, cuja tarefa era a de desdobramentos rápidos e de apoio aéreo aproximado às forças terrestres, por isso diferentemente de outras aeronaves similares, seus aviões estavam equipados para reabastecimento aéreo (sistema que poderia ser montado ou desmontado por dois mecânicos em 30 minutos) e seus pilotos estavam amplamente treinados nas operações de reabastecimento como, também, no uso do sistema RWR (Radar Warning Receivers). Esses Harrier voavam normalmente com dois "pods" com canhões ADEN de 30 mm



O Invencible a caminho dos mares do Sul, levando a bordo 20 Sea Harrier, componentes da Força-Tarefa, mais tarde reforçada com outras oito aeronaves deste tipo.

na fuselagem, um par de tanques de combustível (455 l cada) nos suportes internos e duas bombas cluster BL 755 nos suportes externos. O GR Mk 3 é capaz também de utilizar uma bomba de 1.000 lb (queda livre ou retardada), foguetes MATRA SNEB 68 mm em "pods" com 18. São também equipados com visor Ferranti a laser e marcador de alvo.

Embora bastante equipados para ataque ao solo, os Harrier baseados em terra teriam que ser adaptados para utilização em operações navais; e os pilotos da RAF rapidamente descobriram que, para as operações embarcadas, precisavam muito mais do que simplesmente deixar a barba crescer !! Reuniões entre a British Aerospace e o Ministério da Defesa foram realizadas e em dois dias detalhes foram acertados e, em cinco, os desenhos para as modificações estavam prontos.



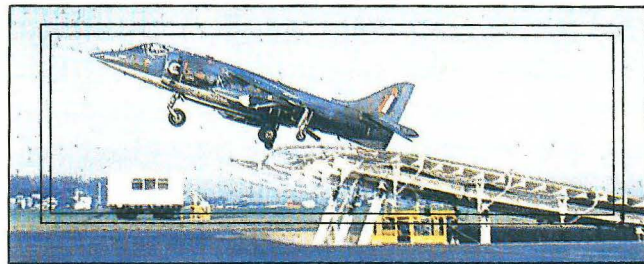
O GR Mk3, na base avançada de S. Carlos. Podemos notar o probe para reabastecimento aéreo; o radome com as antenas dos radares de detecção e ataque; dois AIM-9L (Air Intercept Missile) instalados, além dos tanques alijáveis, com capacidade de 455 litros.

As primeiras modificações diziam respeito à proteção do Harrier quanto à contaminação por água salgada, amarração da aeronave nos deques, e procedimento de alinhamento do sistema Ferranti FE 541 INS para um deque de porta-aviões em movimento. Trens de pouso dos Sea Harrier disponibilizados, algumas peças foram seladas para evitar ingestão de água salgada e drenos foram colocados para evitar o acúmulo da mesma em outros locais. Transponder com Banda-I, já existentes no Sea Harrier, foram instalados. Uma série de pequenos outros detalhes foi estudada e instalada.

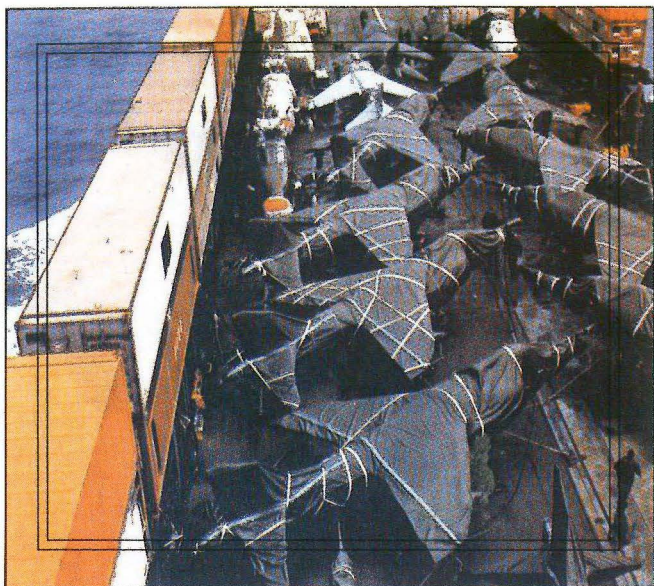
O Esquadrão nº 1, considerando os aspectos operacionais a serem realizados, bem como a possibilidade de serem interceptados por ae-

ronaves hostis, solicitou a colocação de mísseis para autodefesa. Anteriormente essa opção já havia sido considerada pela RAF para suas aeronaves de ataque, mas restrições orçamentárias limitaram a aplicação aos Buccaneer baseados na Alemanha e aos futuros Tornado GR Mk1. O embarque inicial dos Harrier estava previsto para o dia 23 de abril, ficando um prazo muito apertado para colocação dos mísseis. Entretanto, como aconteceu um pequeno atraso, houve tempo suficiente para a British Aerospace produzir uma instalação simplificada e, no dia 26 de abril, foram entregues os primeiros 12 "kits". Em 29 de abril foram instalados os primeiros "kits" e naquele mesmo dia os pilotos do Esquadrão nº 1 já praticavam. Além da instalação de equipamentos, era necessário uma prática na "ski jump", em Yeovilton. Os foguetes MATRA tiveram que ser substituídos pelos RN 2, devido ao alto campo magnético existente nos navios, e a pressão hidráulica dos trens de pouso foi aumentada para permitir operação com peso de decolagem alterado.

A preparação dos Harrier para operarem no Atlântico Sul demandou um alto grau de cooperação e interesse entre as partes envolvidas, objetivando incorporar modificações a baixo custo, no prazo, e com alto grau de confiabilidade. As decisões foram tomadas rapidamente, com o envolvimento de poucas pessoas. Os operários e técnicos trabalharam até 100 horas por semana, ignorando fins de semana e feriados, e o resultado final foi perfeito. A British Aerospace, durante o período de guerra, enviou para a área de combate mais de 10.000 peças de reparo, além de elementos de apoio.



O Harrier em prática de "ski jump", em Yeovilton, antes da partida para as operações nos mares do Sul.



O Atlantic Conveyor navega para o sul, em maio de 1982, levando seis Harrier e oito Sea Harrier. Como proteção pode ser visto em alerta, na proa do navio, um Sea Harrier armado. O sistema de defesa aérea embarcado em containers (SCADS) propicia a transformação, em 48 horas, de um pacífico porta-containers em uma mortífera arma de guerra para aeronaves de empuxo vetorizado.

Enquanto os hangares do esquadrão mais pareciam uma linha de produção de uma indústria aeronáutica, os pilotos, sob comando do Wg Cdr Peter Squire, estavam se preparando para o combate. O primeiro desafio era a familiarização com os procedimentos do "ski jump", e em 14 de abril, os primeiros aviões foram deslocados para Yeovilton para praticarem a decolagem na rampa, tendo cada piloto realizado pelo menos três. Em seguida, as montanhas no País de Gales foram cenário de vôos ultra baixos, bem como alvo para as bombas. Vários Lightning e Hunter participaram dos treinamentos como agressores. Mais tarde, Mirage e Super Etendard franceses se juntaram para simular quase que realisticamente o que seria encontrado no Atlântico Sul, ao praticarem combates dissimilares. Os pilotos da RAF ficaram eufóricos ao perceberem que conseguiam combater e vencer seus oponentes até com extrema facilidade. Essa euforia aumentou quando da realidade, pois a Força Aérea Argentina, praticamente não molestou os Harrier da RAF. Enquanto isso, outros pilotos testavam os Sidewinder e os foguetes RN 2.

Os Harrier não embarcaram no navio Atlantic Conveyor, conforme fora inicialmente planejado, por isso tiveram que voar até a Ilha de Ascensão (7.400 km em vôo com duração de 9 horas e 15 minutos), com apoio dos

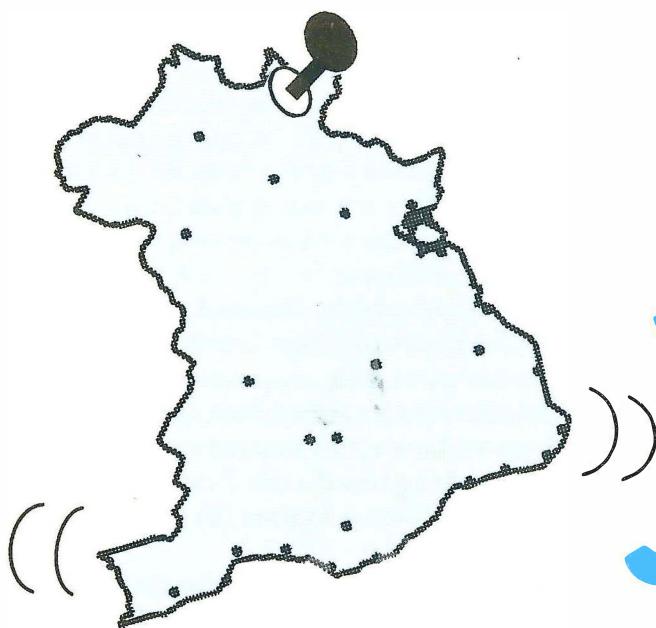
Victor K Mk2 reabastecedores, para então serem embarcados. Dos dez enviados, seis foram embarcados, um retornou à Inglaterra com um problema crônico de vazamento de combustível e os três restantes ficaram lotados na ilha como defesa até que os Phantom do Esquadrão 29 chegassem no dia 21 de maio, quando então foram deslocados para a área de combate.

Empacotados em sacos plásticos, os Harrier da RAF foram colocados no convés do Atlantic Conveyor, juntamente com outros Sea Harrier, e com os helicópteros Chinook (4) e Wessex (6). O Wg Cdr Squire e o Sqn Ldr Bob Iveson acompanharam os aviões, enquanto os demais pilotos e mecânicos foram embarcados no Norland. As duas embarcações saíram da Ilha de Ascensão, na madrugada do dia 7 de maio. Mais tarde, outros pilotos e aviões (8) chegaram à Ilha de Ascensão.

O HMS Hermes, o maior dos dois porta-aviões, era a base do Esquadrão nº 1 e, no dia 18 de maio, os primeiros quatro, voaram do Atlantic Conveyor para o Hermes. No dia seguinte, mais um fez o mesmo percurso, e dessa vez, devido ao mau tempo, foi obrigado a fazer uma parada no Invencible. Os treinamentos começaram imediatamente, e nesse mesmo dia, os Harrier do Esquadrão nº 1 tiveram contato com o inimigo, quando foram vetorados para interceptar um Boeing 707 da Força Aérea Argentina, sem atacá-lo. No dia seguinte, três aeronaves fizeram o primeiro ataque, quando bombardearam barris de combustível que estavam sendo rebocados para a Fox Bay.



No convés do Hermes, as bombas de efeito retardado de 450 kg, mísseis AIM-9L e torpedos Mk 46 AS, estes para os helicópteros Sea King HAS.5. Ao fundo um Sea Harrier decola configurado para patrulha aérea de combate.



Falso Dilema e Desordem

Newton de Góes Orsini de Castro

“É preciso ser idiota para não perceber que o Brasil caminha para trás, como caranguejo”.

(Paulo Francis)

Quase que diariamente surgem escândalos que ocupam as mentes dos brasileiros, fazendo com que não se conscientizem dos graves problemas emanados dos interesses econômicos do Poder supranacional legitimados pela nossa elite dirigente: *quando uma nação é mantida na desordem não sobra tempo para a defesa da pátria*. Hoje, os instrumentos que o Poder supranacional dispõe não permitem que façamos análises considerando somente os meios, os processos, os métodos de influência e de controle utilizados anteriormente. A presente conjuntura é caracterizada por realidades que não estão ao alcance daqueles que raciocinam equacionando unicamente soluções domésticas e observadas preteritamente. Não se trata de nacionalismo mas da necessidade fundamental de termos um lar onde se possa viver decentemente.

Enunciarei os principais problemas que deveriam estar mobilizando, fundamental e seriamente, a nação:

ORDENAMENTO JURÍDICO

Garante a impunidade dos agentes da desordem. Mantém o país instável sócio-político-economicamente. Cabe ressaltar que, se primeiramente não mudarmos o nosso sistema eleitoral o Congresso será sempre, na sua maioria, composto por homens que representarão o dinheiro de pessoas e de grupos e nada mais. O país nunca será tratado com seriedade.

FORMAÇÃO E INFRA-ESTRUTURA ECONÔMICA

Nem educação básica damos a maioria do povo brasileiro. Não profissionalizamos: não temos ensino, em todos os níveis, que integre a maioria ao mercado de trabalho. O nosso ensino despreza o civismo e não cogita da cidadania. A preparação de recursos humanos é básica e indispensável para evitarmos a derrocada e alcançarmos desenvolvimento, bem como a implantação de infra-estrutura econômica.

PESQUISA

Não podemos acompanhar o comércio internacional porque praticamente nada aplicamos nessa atividade, o que fará com que sejamos definitivamente, em pouco tempo, uma nação sem capacidade de influir economicamente no contexto internacional, exportando matérias primas e objetos simples de baixa tecnologia. Estará assegurado o permanente posicionamento de nação subdesenvolvida, com suas sérias conseqüências.

AMAZÔNIA

Existem elementos indiscutíveis que demonstram

que perderemos o controle sócio-político-econômico de áreas riquíssimas desse território.

REFORMA AGRÁRIA

A médio prazo, sua não realização poderá viabilizar uma guerra civil ou a implantação de uma guerrilha rural.

Os múltiplos problemas que temos, que surgem diariamente e que tornam-se motivos de nossas preocupações são produtos da desordem em que vivemos, sendo estimulados como medidas diversionistas, enquanto a nação, gradativamente, é posicionada pelo Poder supranacional, com conivência da elite dirigente que está a seu soldo, como elemento a ser utilizado de conformidade com suas conveniências. A mídia, de um modo geral, tem sido primária, chafurdando no irrelevante e abandonando os sérios problemas que comprometem o nosso presente e o nosso futuro. Entretanto é o nosso melhor poder. Deveria adquirir uma melhor consciência. Os problemas citados não serão solucionados naturalmente com o tempo e veremos o subdesenvolvimento tornar-se irreversível. *A nossa elite dirigente toma decisões mas não estrutura instituições permanentes, úteis e necessárias, particulares e apropriadas à formação de um sistema que represente os nossos legítimos interesses nacionais: segurança, estabilidade sócio-político-econômica e desenvolvimento.* Sempre estaremos envolvidos por ocorrências preocupantes irrelevantes face aos problemas sérios que inviabilizam conquistarmos o status de nação desenvolvida. A elite brasileira politicamente só raciocina dualmente. Foi condicionada de forma prejudicial ao país. Sempre adota como base para suas decisões um falso dilema. Creio que passarão muitos anos para entender que tudo no mundo é sistêmico e que as relações humanas sofrem múltiplas influências. Chega ao absurdo de considerar comunista parte da Igreja Católica Apostólica Romana apesar de prestigiada pelo Vaticano, com sérios prejuízos para a administração pública. Jamais analisou Hegel, Engels, Marx, Trotsky, Lenin, Kautsky, Gramsci, Korsch, Althusser, Block, Sartre e Lefort ou compreendeu os pontificados dos Papas João XXIII e Paulo VI através do Concílio Vaticano II e de suas Incíclicas. Quanto a história da Igreja nada entende. Pavlov ficaria estarecido com o condicionamento dessa elite sem cultura. O Brasil, na realidade, nunca é considerado e não percebe: essa é a verdadeira consequência desse posicionamento. *Países relacionam-se por interesses estratégicos e o Poder supranacional, utilizando as nações, tudo manipula a fim de zelar por seus interesses econômicos. Generalizadamente aí estão os elementos que deveriam ser considerados, precipuamente, ao tratarmos do destino do nosso lar-nação.*

“Quem fala dessa tribuna enfrentou os regimes militares. Todos somos responsáveis pelo massacre do Pará.” (Fernando Henrique Cardoso). Os grandes fazendeiros sonégam R\$ 2,4 bilhões por ano não pagando o imposto territorial Rural (ITR), usando o artifício

tragicômico de isenção de áreas de preservação ecológica, sendo tal realidade de longa data do conhecimento das autoridades governamentais. *Torna-se necessário que homens capazes, justos e honestos estabeleçam um novo ordenamento jurídico e uma nova estrutura burocrática e os imponham à nação. A seguir e imediatamente, deverão estabelecer e conquistar uma nova ordem com uma verdadeira democracia.* Inconstitucionalmente querem fazer com que as Forças Armadas realizem tarefas que competem a polícia. *Está claro, que quando os militares treinados para o combate receberem ordens para matar e a cumprirem ou forem criadas condições que não permitirão outra opção, os políticos responsáveis irão para os palanques, e dirão que têm muita moral porque combateram os militares, bem como execrarão a tropa, a fim de aplacarem a opinião pública.* Creio que será um dos últimos estágios da desmoralização das Forças Armadas. Com todo respeito cumprimento o chefe do EMFA por não aceitar que cada vez mais nos tornemos milícia a serviço de interesses apátridas.

No Brasil só há política “política”, além da financeira excludente. No campo social só adotam medidas que não constituem sistemas.

A destruição da infra-estrutura sócio-econômica nacional é tão evidente que deparamo-nos com um milagre, algo nunca antes imaginado: uma proposta de greve feita pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pela Força Sindical: grandes empresários e trabalhadores unidos frente a uma situação intolerável. Podemos desse fato histórico tirar uma séria conclusão: no Brasil não há mais como alimentar o falso dilema comunismo X capitalismo. A base do processo comunista, a luta do operariado contra os empresários, deixa de existir. Ambas as classes conscientizaram-se de que o inimigo do nosso lar, aqueles que nos exploram com conivência de uma elite dirigente apátrida são outros que não representam dualizações ideológicas. No Brasil, é o principal acontecimento do século.

O governo absurdamente financia o nosso déficit público de 4,95% do Produto Interno Bruto (PIB), com títulos públicos de 30 dias e juros de 4,2% ao mês, alimentando capitais especulativos estrangeiros fantásticamente. Em consequência, está acontecendo algo perverso, ou seja, a dívida que financia o déficit de 4,95% alcançou 19% do Produto Interno Bruto (PIB). Logo essa dívida passou a alimentar o déficit público. Não há nada parecido em nações que têm responsabilidades com o presente e com o futuro. *Para financiar 4,95% de falta de dinheiro aumentaram a falta de dinheiro em 19%. Loucura, safadeza ou o que é? E ninguém faz nada.* Sangram os cofres públicos dessa forma desonesta e financiam o déficit aviltando salários e impondo impostos escorchantes.

Sabemos que a melhor arma que o Poder supranacional possui é a exigência de que os países satélites mantenham a democracia. Mundo incoerente: o regime democrático é o único aceitável. Entretanto, é poderoso instrumento para os mais fortes domi-

narem os mais fracos, considerando que propicia, facilmente, corromperem as elites das nações subdesenvolvidas, assim implantado a desordem institucional ou, no mínimo, evitando equilíbrio sócio-político-econômico-militar. Para mostrar a bagunça em que vivemos, seria interessante consignar que o Banco do Brasil tem devedores de cerca de R\$ 50 bilhões emprestados somente com um fiador sem bens ou qualquer outro recurso que garanta o pagamento do dinheiro: sistema sócio-político-econômico defendido com todos os instrumentos possíveis por uma elite dirigente que agride verbal e arrogantemente quem sente o país como lar a ser preservado. É essencial para os desmandos dos que manipulam a economia em proveito próprio, numa democracia, que Estado seja despreparado, ineficiente e corrupto. Muito longe estamos de civismo e da responsabilidade: somente o Poder distingue os homens.

Podemos dizer que vivemos em solução de continuidade envolvidos pela desordem institucionalizada. Em consequência, não poderemos nunca estimar o que acontecerá amanhã. Dessa forma torna-se difícil a implantação de doutrinas, planejamentos e infra-estrutura que proporcionarão desenvolvimento como um todo, ou seja, progresso sócio-político-econômico-militar, permanente e crescente. Consequentemente qualquer grupo organizado sem muito esforço, poderá manter a nação estagnada, como está acontecendo. Por tratar-se da principal origem das nossas dificuldades é necessário enfatizar que quase nada neste país é organizado sistemicamente e consolidado como instituição. Seja doutrinária, moral, ética ou estruturalmente. Por exemplo, desde o Real, além dos preços absurdos de tudo menos os relativos à alimentação básica, os custos dos serviços essenciais e inerentes à vida normal da classe média subiram 4 vezes mais que a inflação. As aplicações financeiras que garantiam a manutenção de poder aquisitivo foram eliminadas. Prestadores de serviços aumentaram indiscriminadamente seus preços. Por outro lado, a classe dominante manteve-se em privilégio. A menos favorecida conquistou aumento de poder aquisitivo como o faminto que tinha 10 bananas para comer e passou a adquirir diariamente mais quatro. A renda, a participação dos mais pobres no Brasil é menor do que 1,0%. Consequentemente estaremos permanentemente em fraco equilíbrio sócio-político. Está é a nossa democracia. Deveríamos tratar o Brasil do mesmo modo com que cuidamos dos nossos lares, o que não vem acontecendo. A nossa legislação, a concepção de Poder e de democracia, e a maneira de governar e de assessorar que visa somente interesses pessoais, em síntese, o nosso Sistema sócio-político-econômico induz a não constituírem equipes coesas, probas e capazes. Praticamente prevalecem as amizades o fisiologismo, as prerrogativas, as vantagens, o prestígio, a intocabilidade e a corrupção. Quando entenderemos que poder e democracia exigem respon-

sabilidade? Geralmente os nossos parlamentares somente cultuam sistemas onde prevalecem as suas necessidades eleitoreiras. Levam a cargos e funções seus aliados, parentes, apaniguados e omissos, mesmo quando todos sabem que fizeram carreira a custa do poder corruptor. A minha geração foi condicionada a aceitar esse comportamento como normal. O Brasil é reconhecido, internacionalmente, como uma nação das mais corruptas. Quinta em 174. Até quando a maioria se manterá omissa? Será que não existem lideranças que, revoltadas contra esse comportamento sistematizado, venham a lutar obstinadamente, para estabelecer procedimentos que tragam certeza de melhores dias, com ordem e segurança? Regozijei-me ao ver um general de quatro estrelas da ativa, com hombridade, informar à opinião pública: "É irritante ver aqueles que lutaram por uma causa pouco louvável como o comunismo serem tratados como heróis enquanto os que lutaram pela causa vitoriosa da liberdade e da democracia cristã, são chamados de assassinos e torturadores" (Gen.-Ex. Carlos Leite Filho).

Congratulo-me também, ainda hoje, com a atitude digna do Gen.-Div. Murilo Neves Tavares da Silva, pedindo-lhe acrescentar ao seu pronunciamento feito em momento justo, "que os perdedores comandam os nossos destinos mancomunados com os omissos e com os que se dizem democratas e capitalistas mas que, na verdade, são aproveitadores". Refiro-me aqueles que tem como ideologia unicamente tornarem-se cada vez mais ricos e gozarem dos privilégios consequentes do poder. Não vamos nos enganar: os nossos detratores são os homens que, apoiados num sistema corrupto, dominam politicamente o país. Por outro lado, não concordei como pedido do nosso general para passar para reserva remunerada. Temos que acabar com esse condicionamento injustificado. Pelo contrário, homens capazes de serem honestos, de zelarem pelas instituições e de cumprirem com o dever serão sempre úteis às Forças Armadas, porque irão diuturnamente dignificá-las. O valor e o zelo pelas instituições militares elevarão a moral da tropa e servirão de exemplo para o surgimento de novas lideranças. Aquele que no campo de batalha erguer a bandeira caída e pisoteada deverá conduzi-la até fincá-la vitorioso no terreno do inimigo. Essa é a mentalidade que deve prevalecer no meio militar. Neste contexto temos que concluir que os que usam da expressão "Presidente está tudo bem", acabarão por implantar a indisciplina. As Forças Armadas posicionadas com o respeito que merecem, o que é necessário e conveniente para o país, serão uma garantia da incolumidade dos atos que objetivarem um melhor destino para o Brasil. Ninguém deve abandonar aliados dignos, armados e capazes para conquistar inimigos dignos, mas armados e capazes. Alguns irresponsáveis, que julgam que se tornam respeitáveis porque têm poder e que só querem vida privilegiada, acabarão por ocasionar séria crise, com consequências imprevisíveis. É do domínio

público que as Forças Armadas mexicanas têm desenvolvido uma ação militar pífia para combater a guerrilha instalada naquele país. Não acreditaram. O desaparecimento, o descontentamento e a moral baixa da Forças Armadas mexicanas são notórios. A realidade mostra-nos que no Brasil a maioria dos políticos vem procurando manter como normal a corrupção e os privilégios para a elite dirigente e a miséria e a exclusão para a maioria do povo brasileiro inclusive para as Forças Armadas. JULGAM QUE AS DEMANDAS NACIONAIS SERÃO SEMPRE DIRIMIDAS NA ATIVIDADE FISIOLÓGICA PARLAMENTAR. Irresponsáveis, cegos e inconscientes. As Forças Armadas, num país como o nosso, são essenciais para a manutenção da estabilidade sócio-política. Democracia não é uma palavra mágica que propicia total liberdade, de qualquer natureza, aos que detêm poder.

Nas mais conscientes análises não consegui identificar nada politicamente consolidado neste país. A nossa elite dirigente espelha-se nas decisões do Poder supranacional mantendo um sistema sócio-político-econômico corrupto. O primeiro passo para dignificarmos a nação seria o estabelecimento de um novo ordenamento jurídico que zelasse pela nossa segurança e estabilidade sócio-político-econômico-militar. Todavia, não vejo como alcançarmos esse objetivo porque os nossos parlamentares, muitos conscientes e alguns inconscientemente, estão plenamente integrados à dinâmica viciada em que vivemos. Suas origens estão nas oligarquias do campo hoje integradas a grupos industriais e aos homens de esquerda, deslumbrados com o poder. Sem uma total reforma da nossa legislação nenhum presidente da República conseguirá fazer alguma coisa que imponha seriedade à nação. Como já disse em outro artigo, a nossa Constituição estabelece o regime presidencialista, mas na sua dinâmica, no seu processo político e administrativo é essencialmente parlamentarista, sem prever sanções (queda de gabinete, dissolução do Parlamento e novas eleições). Em conseqüência, só conquistamos governabilidade através do fisiologismo e da barganha, o que dificulta ou impede o atendimento dos legítimos interesses nacionais.

A globalização é uma realidade irreversível. Cabe-nos urgentemente conquistar bom nível tecnológico, estabelecer produção e produtividade competitivas e assegurar permanentemente estabilidade sócio-política, dotando-nos, assim, de condições que proporcionarão participação efetiva no referido equacionamento internacional. A globalização com países poderosos e com nações subdesenvolvidas que vivem na desordem jamais propiciará justas trocas de interesses. Esse é o nosso verdadeiro problema. Chega de discussões diversionistas e falsos dilemas. Alguns Políticos e burocratas estabeleceram um Sistema que confunde aviltamento com participação. Só pensam em eleições para manterem-se em privilégio. Servem incondicionalmente ao Poder supranacional para manterem-se no Poder: não temos no momento líderes e estadistas e sim feitores. Procuram fazer crer que objetivam a

conquista de um melhor destino para o país: sem pesquisa, sem tecnologia, sem infra-estrutura econômica competitiva, sem poupança interna, sem profissionalização, sem educação, sem civismo, sem cidadania, sem legislação que estabeleça ordem e justiça e com muita demagogia e falta de discernimento não conquistaremos um futuro com desenvolvimento e segurança. Essa é a realidade brasileira. Penso no futuro com muito medo, sentindo-me triste com o que estimo para as próximas gerações. "O Brasil terá que sobreviver com o trabalho e a qualidade de seu povo." Kenichi Ohmal

Temos que apoiar àquele que lutar contra o sistema corrupto e desumano, hoje excepcionalmente estruturado. "Quero que fique registrado que eu favoreceria o fechamento do Congresso ou quaisquer outras dessas instituições reacionárias que impedem o progresso do país" (Paulo Francis).

As decisões que hoje estão sendo tomadas significam indiscutivelmente a pobreza e a desordem de amanhã. Uma sociedade que enfrente uma modernidade selvagem sem que tenha jamais se estruturado não poderá ter um bom destino: Alberto Fujimori implantou na Venezuela o regime democrático após destruir a imoralidade que se alcinha de democracia.

Como conclui anteriormente o Brasil só conseguirá alcançar desenvolvimento suficiente para integrar-se ao primeiro mundo se vier a ser escolhido como sede do Poder supranacional. Desejo que minhas análises estejam erradas e que o comportamento que a nossa elite dirigentes vem adotando represente o verdadeiro caminho para alcançarmos esse posicionamento. Caso assim seja, humildemente, reconhecerei a minha plena incapacidade de identificar a realidade. Em caso contrário, que é o que tudo indica, a classe média e os mais pobres, em médio prazo viverão na angústia e na agressão permanente do subdesenvolvimento. Porque será que os omissos da classe média não admitem que seus netos provavelmente caminharão pelas ruas cercados por milhões miseráveis? Será que já entenderam como o mundo globalizado funcionará daqui há dez anos? Será que já identificaram as possibilidades tecnológicas das nações desenvolvidas? Será que identificaram o fosso que existe e existirá entre nações subdesenvolvidas e desenvolvidas? Será que já observaram que em toda a história da humanidade os povos mais desenvolvidos eliminaram barbaramente comunidades humanas subdesenvolvidas? Será que sabem que até povos da raça branca foram extintos por outros mais poderosos? Deveriam analisar a história da humanidade sob este prisma. Será que são capazes de entender honestamente o que se passa com várias nações africanas e com a dissolução do Líbano e da Iugoslávia?

"Há de se estabelecer relação entre o conhecimento e a razão para que sejam tomadas decisões" (Immanuel Kant).

* O autor é Cel.-Av.- R/R

O QUESTIONAMENTO DO VALOR DA REMUNERAÇÃO DOS MILITARES NUNCA FOI UNANIMIDADE ENTRE OS PRÓPRIOS MILITARES. AO LONGO DA VIVÊNCIA DA NOSSA GERAÇÃO, NAS REUNIÕES EM QUE SE ABORDAVA O ASSUNTO, SEMPRE APARECIAM VOZES CONSIDERANDO JUSTOS OS VALORES DAS TABELAS DE SOLDOS E GRATIFICAÇÕES. NÃO IMPORTA AGORA APROFUNDAR-SE NA BUSCA DAS RAZÕES DE CADA UM. AS NOSSAS SÃO AS QUE SE SEGUEM ...

** João Soares Nunes*



profissão militar não pressupõe enriquecimento. Pelo contrário, requer abnegação e exige dignidade, brio e garbo no andar, no falar e no agir dos seus componentes. Em contrapartida, os militares teriam preservados patamares condignos na estrutura social.

É o que acontece nas sociedades organizadas.

A degradação dos valores da remuneração dos militares no Brasil, o que vem resultando a perda progressiva dos patamares que lhes eram assegurados na sociedade, parece ter início logo após a 2ª Guerra Mundial. Teriam concorrido para isso a onda pacifista, que sempre sucede aos grandes conflitos, e a queda do presidente Vargas, depois de governar com as Forças Armadas como fiadoras do chamado Estado Novo e, portanto, valorizadas. Os uniformes começaram a sumir das ruas. Agora, passados 50 anos, qualquer tentativa no intuito de encontrar uma referência para se medir a queda relativa da remuneração militar esbarrará nos números alienados da economia brasileira.

Em várias oportunidades, nossos chefes procuraram antecipar-se antes que surgissem pressões de baixo para cima - na obtenção de reajustes e correções nos Códigos de Vencimentos ou nas Tabelas de Remuneração. Tais correções sempre foram cercadas de muito escrúpulo e parcimônia, como provam os limitados reajustes pagos, inclusive no período compreendido entre abril de 1964 e fevereiro de 1985.

Mas, o mau exemplo que perdura é o de que os reajustes e correções foram concedidos, quase sempre, depois de reconhecidas pressões daquele tipo, principalmente, quando legitimadas por informes colhidos na tropa. O caso do oficial que invadiu uma repartição acompanhado de subordinados, em sinal de protesto pelos baixos vencimentos, e pouco depois se elegeu deputado, é um exemplo contemporâneo.

Os órgãos responsáveis pelas propostas de tabelas de vencimentos, também parcimoniosos, adotaram, no passado, métodos e critérios que transpiravam, ora o mascaramento do real

valor da remuneração, por meio do artifício das gratificações, ora a insensata vinculação do soldo a uma escala hierárquica vertical. A primeira, que visava reduzir a incidência do imposto de renda, levou a uma grande distorção nos valores das gratificações e indenizações. Já o escalonamento vertical veio contrariar a base essencial de qualquer atividade remunerada, que é a lei do mercado de trabalho não paternalista.

Na ocasião, a Indenização de Compensação Orgânica, antiga Gratificação de Serviço Aéreo, minguou para um nível ridículo, que perdura até hoje. Os aviadores, pára-quedistas e submarinistas, certamente muito envolvidos nas suas atividades específicas, não se manifestaram. No caso particular da Força Aérea, a recompensa financeira para um diploma acadêmico tornou-se maior do que para o brevê de aviador. Em termos práticos, a Força Aérea estimula o aviador militar a frequentar uma sala de aula, mais do que a voar. Hoje, no vencimento bruto de um coronel aviador, apenas 5% correspondem à Indenização de Compensação Orgânica, que ele recebe tendo voado mais de 5.000 horas de vôo, com certeza. Não seriam 5.000 horas de desgaste orgânico?

A tabela de vencimentos em escalonamento vertical equivaleu ao estabelecimento de uma razão aritmética entre a remuneração do operador de um Boeing 707 e a remuneração do operador de um jipe, quando no mercado de trabalho um é raro e custa caro, e o outro sobra e é barato. Nem a CUT, hoje prestigiada, proporia uma tabela assim.

O Vice-Almirante Sérgio Tasso Vilar de Aquino, autor de artigo publicado na Revista do Clube Militar nº 323/95 intitulado "A dignidade e a remuneração dos militares", manifesta a sua preocupação ao registrar que "a sobrevivência do Brasil livre e soberano estará ameaçada, se os quadros que vierem a constituir as Forças Armadas, e os outros setores essenciais do Serviço Público, passarem a ser crescentemente desprovidos de talentos, porque recrutados em estamentos menos preparados e menos vocacionados da sociedade, em função das remunerações baixas - aquém do limite de dignidade". Mais adiante, o Almirante Tasso acrescenta: "As Forças Armadas, que sempre tiveram reconhecida sua importância para o Brasil e que sempre foram ouvidas e consideradas ao longo da História, desde 1990

que passaram a desempenhar papel secundário na vida nacional".

Realmente, uma intenção parece delinear-se. Na medida em que setores revanchistas cobram o troco pelos obstáculos que os militares antepuseram aos seus objetivos, com toda a clareza, é ingenuidade imaginar que o anti-militarismo generalizado pela mídia seja circunstancial e passageiro. Está vindo para ficar. Quanto à pressão salarial, que se agrava, e a crescente limitação dos gastos dos ministérios militares, partindo de onde existem seqüelas, traumas e até mesmo ódio, não devem ser entendidas como coincidência.

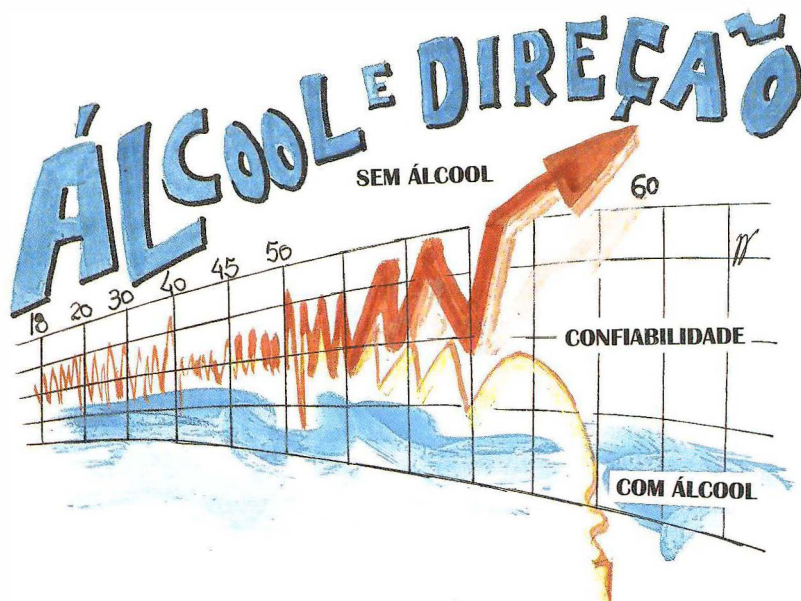
Minha preocupação volta-se para as consequências que poderão advir no futuro, alterando as estruturas tradicionais da instituição militar brasileira. No dia em que as justas pretensões das FFAA e dos seus componentes não forem mais ouvidas pela classe política que vem obtendo a preferência do eleitorado, as hordas populistas se encarregarão de abrir espaços para as vozes dos militares: ali já estarão seus pais, seus irmãos, suas mulheres. Nada mais natural quanto juntarem-se as bandeiras políticas daqueles que se vêm unidos pelo descontentamento.

Mantidos estagnados os níveis de remuneração dos militares e confirmando-se o desinteresse dos mais bem dotados pelas carreiras mal remuneradas, as Forças Armadas passarão a expressar uma parcela da sociedade menos instruída, por conseguinte menos levada em conta. Veja-se o dilema da Igreja Católica, com seus seminários no Brasil.

Na conjuntura econômica que o Brasil enfrenta, compreende-se a necessidade da contenção de gastos, inclusive com a defesa. As Forças Armadas, mesmo, poderiam dar o exemplo, abrindo mão de certas atividades que nada têm a ver com a sua destinação. O que não se entende, e não pode ser aceito passivamente, é a degradação da operacionalidade e o comprometimento da dignidade dos seus componentes. O momento exige decisões rápidas e corajosas. O futuro da FAB está em jogo.

Enfim, esperamos que o questionamento do valor da remuneração dos militares, em breve seja unanimidade entre nós. E que os gastos com a defesa sejam contidos sem imobilizar as Forças Armadas.

** O autor é Ten.-Brig.*



No presente artigo o autor, especialista em Segurança de Trânsito, após acumular experiências como médico da Força Aérea, deixa em sua mensagem um teor generalista, aplicado a todas as atividades do homem, mormente àquelas que envolvem especificamente a condução de veículos, em qualquer meio físico: aéreo, marítimo e terrestre.

* Dr. Lambros Katsonis

Mais de 90% dos acidentes de trânsito são provocados por falha humana, tanto do motorista quanto do pedestre, e a maioria é causada pelo álcool.

O Código Nacional de Trânsito proíbe a todo condutor de veículo dirigir em estado de embriaguez alcoólica. Este estado se evidencia a partir de uma concentração de 0,8 gramas de álcool por litro de sangue. O novo código, em tramitação no Congresso Nacional, prevê uma redução deste limite para 0,4 g/l. No Japão, o nível permitido é zero, ou seja, o álcool é totalmente proibido ao dirigir.

Para entender o quanto é preciso beber para se atingir esse limite, veja a tabela abaixo.

Tabela de concentração de álcool no sangue (quantidade de gramas de álcool por litro de sangue), trinta minutos após a ingestão de bebidas alcoólicas, segundo o peso do indivíduo e o tipo de bebida

bebida	quantidade	peso em quilos		
		60	70	80
cerveja (copos)	1	0,27	0,22	0,19
vinho (copos)	2	0,54	0,44	0,38
whisky (doses)	3	0,81	0,66	0,57

Muitos motoristas não se importam em ingerir bebidas alcoólicas ao dirigir, por acharem que algumas doses não são prejudiciais. No entanto, é importante saber que, mesmo com concentrações de álcool no sangue inferiores ao limite permitido, a capacidade de dirigir com segurança já fica prejudicada.

Observe a tabela dos efeitos de álcool no organismo, em função da concentração de álcool no sangue.

gramas de álcool por litro de sangue	efeitos do álcool no organismo
0,1 a 0,3	- zona de tolerância fisiológica, sem efeito aparente
0,3 a 0,5	- perturbação dos movimentos dos olhos, cabeça, braços e pernas - diminuição da sensibilidade visual, da percepção das distâncias e das velocidades - a probabilidade de acidentes duplica
0,5 a 0,8	- os tempos de reação vão ficando mais longos - a condução já é perigosa - a probabilidade de acidentes é quatro vezes maior
0,8 a 1,5	- reflexos comprometidos - condução perigosa - a probabilidade de acidentes é dez vezes maior
1,5 a 3,0	- condução titubeante - visão de objetos duplicada - condução perigosíssima - a probabilidade de acidentes é 21 vezes maior
3,0 a 5,0	- a embriaguez é total - a condução é impossível
> 5,0	- coma, podendo levar à morte



Na visão externa, a destruição material ocasionada pelo impacto físico; no interior, a mesma destruição com os indícios da irresponsabilidade e do desgaste moral que deram origem ao acidente.



Como podemos observar, quanto mais alta a concentração de álcool no sangue do motorista, maior a probabilidade de acidentes de trânsito.

Além dos efeitos sedativos, o álcool também causa efeitos desinibidores, levando à diminuição do medo e à confiança exagerada em si próprio, o que aumenta ainda mais os riscos de acidentes.

O maior número de acidentes ocorre entre 22 e 2h que, habitualmente, é o período de maior consumo de bebidas alcoólicas. Predominam na faixa etária dos 23 aos 27 anos, e com dois a cinco anos de habilitação, o que caracteriza uma dupla inexperiência: beber e dirigir.

Banho frio, café forte, exercício, não cortam o efeito da bebida. É até perigoso, porque teremos um "bêbado alerta". O melhor é dormir, afinal de contas o álcool demora de seis a oito horas para ser totalmente eliminado do organismo.

O grau de danos ao veículo e a gravidade dos ferimentos, quando o motorista está alcoolizado, são sensivelmente maiores, ou seja, motoristas embriagados envolvem-se em acidentes graves com maior frequência que os sóbrios. O que prova estar a integração com o meio ambiente totalmente prejudicada, já que a concentração de álcool no sangue é diretamente proporcional ao risco de lesões fatais. Mesmo sóbrios, os motoristas alcoólatras se envolvem duas vezes mais em acidentes.

Os alcoolistas também apresentam várias complicações sociais e médicas. Há maior índice de separações conjugais e problemas profissionais, como faltas, atrasos e desemprego. Sofrem de doenças nutricionais causadas por alimentação insuficiente, uma vez que um litro de cachaça fornece 2.500 calorias. E, ainda, doenças causadas pelos efeitos tóxicos diretos do metanol: diarreia, gastrite, úlceras, doenças hepáticas (principalmente cirrose, hepatite alcoólica e coma hepático), pancreatite, neuropatia

periférica, miocardiopatia, anemia, diminuição do número de plaquetas e aumento das taxas de gorduras no sangue, incontinência urinária e até mesmo impotência. O álcool também é um fator que predispõe ao câncer de boca e esôfago, entre outros.

Recém-nascidos de mães que bebem durante a gravidez apresentam, freqüentemente, baixo peso e estatura. Podem, ainda, apresentar a "síndrome alcoólica fetal", que é caracterizada por retardo mental leve a moderado, microcefalia, incoordenação motora, hipotonia e irritabilidade.

O alcoolismo tem um custo social extremamente elevado, pois além de estar presente em mais da metade dos acidentes de trânsito e homicídios, causa grande utilização dos leitos hospitalares.

Vender bebidas alcoólicas nos bares e restaurantes ao longo das estradas colabora muito para aumentar o risco de acidentes. Contudo, a maior incoerência é a distribuição gratuita de doses ou mesmo garrafas de bebidas alcoólicas, em muitos destes restaurantes, como cortesia para atrair fregueses. Por ser gratuito, o consumo torna-se ainda maior. E existem aqueles que já transportam sua bebida no veículo desde o início da viagem.

Nas rodovias paulistas, a Lei estadual nº 4.855, de 27 de novembro de 1985, apelidada de "Lei Seca", proíbe a venda de bebidas alcoólicas às margens das estradas. Contudo, os infratores, de um modo ou de outro, geralmente conseguem burlar a lei ou anular sua penalidade.

O ideal mesmo seria a conscientização de cada motorista, assim como dos proprietários de estabelecimentos comerciais ao longo das rodovias, o aumento da fiscalização e da efetividade na punição dos infratores.

** O autor é 2º Ten. Med. R2 da Aer. e titular da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego.*

M ISSIONÁRIOS do além...

M ISSIONÁRIOS

... e além de

* Paulo Fernando Peralta

CONVITE

Temos, com frequência, chamado a atenção dos nossos leitores para as ameaças, que pairam nos bastidores do mundo atual, sobre as intenções e interpretações políticas, cuja meta é inacreditavelmente a soberania brasileira sobre o seu território.

Como decorrência, alguns comentários têm surgido, identificando em nossas crônicas, traços de xenofobismo e, também, uma visão "unicórnica", isto é, dizem que "vemos chifres em cabeça de cavalo".

Tais comentários, além de aumentarem em muito as nossas responsabilidades, aguçam a nossa inteligência na busca constante de comprovações que não visam fortalecer as nossas convicções mas, sim, tornam os fatos cada vez mais claros e os alertas cada vez mais objetivos.

Em nossa *Revista n.º 208*, publicamos um trabalho do *Cel. Newton de Góes Orsini de Castro*, um de nossos mais assíduos e preparados colaboradores no qual, sob o título *SIVAM e Calha Norte*, o autor alerta a sociedade brasileira para as ameaças latentes na conjuntura mundial da atualidade e cita pronunciamentos de proeminentes políticos como: *"Ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles, mas de todos"* (A. Gore - Senador, atualmente Vice-Presidente dos Estados Unidos); *"O Brasil deve delegar parte de seus direitos sobre a Amazônia aos organismos internacionais competentes"* (Mikhail Gorbachov - Rússia, 1989); *"O Brasil precisa aceitar uma soberania relativo sobre a Amazônia"* (François Mitterrand - França).

Hoje, trazemos para os nossos leitores e os convidamos a ler o presente artigo. Nele, ficam claros os interesses e as articulações alienígenas sobre o território brasileiro, assim como os métodos áéticos, covardes e desleais que demonstram claramente a forma como eles agem.

Trata-se do Anexo D ("Diretrizes do CONSELHO MUNDIAL DAS IGREJAS CRISTÃS") ao estudo nº 001/1a.SC/89, produzido durante o "Christian Church World Council", realizado em Genebra no mês de julho de 1981.



Christian Church World Council Genebra, julho de 1981

DIRETRIZES PARA O BRASIL Nº 4 - ANO "0"

Para: Organizações Sociais Missionárias no Brasil

1. Como resultado dos congressos realizados neste e no ano passado, englobando 12 organismos científicos dedicados aos estudos das populações minoritárias do mundo, emitimos estas diretrizes, por delegação de poderes, com total unanimidade de votos menos um dos presentes ao "I Simposium Mundial sobre Divergências Interétnicas na América do Sul".
2. São líderes deste movimento: a) Le Comité International de la Defense de l'Amazonie; b) Inter-American Indian Institute; c) The International Ethnical Survival; d) The International Cultural Survival; e) Workgroup for Indigenious Affairs; f) The Berna-Geneve Ethnical Institute e este Conselho Coordenador.
3. Foram contemplados com diretrizes específicas os seguintes países: Venezuela nº 1; Colômbia nº 2; Peru nº 3; Brasil nº 4, cabendo a Diretriz nº 5 aos demais países da América do Sul.

DIRETRIZES

- A. A Amazônia Total, cuja maior área fica no Brasil, mas compreendendo também parte dos territórios venezuelano, colombiano e peruano, é considerada por nós como um patrimônio da Humanidade. A posse dessa imensa área pelos países mencionados é meramente circunstancial, não só por decisão de todos os organismos presentes ao Simpósio como também por decisão filosófica dos mais de mil membros que

compõem os diversos Conselhos de Defesa dos Índios e do Meio Ambiente.

- B. É nosso dever: defender, prevenir, impedir, lutar, insistir, convencer, enfim esgotar todos os recursos que, devida ou indevidamente, possam redundar na defesa, na segurança, na preservação desse *imenso território e dos seres humanos que o habitam e que são patrimônio da Humanidade e não patrimônio dos países cujos territórios, pretensamente, dizem lhes pertencer.*
- C. É nosso dever: impedir em qualquer caso a agressão contra toda a área amazônica, quando essa se caracterizar pela construção de estradas, campos de pouso, principalmente quando destinados a atividades de garimpo, barragens de qualquer tipo ou tamanho, obras de fronteira, civis ou militares, tais como quartéis, estradas, limpeza de faixas, campos de pouso militares e outros que signifiquem a tentativa de modificações ou do que a civilização chama de progresso.
- D. É nosso dever: manter a floresta amazônica e os seres que nela vivem, como os índios, os animais silvestres e os elementos ecológicos, no estado em que a natureza os deixou antes da chegada dos europeus. Para tanto, é nosso dever evitar a formação de pastagens, fazendas, plantações e culturas de qualquer tipo que possam ser consideradas como agressão ao meio.
- E. É nosso principal dever, preservar a unidade das várias nações indígenas que vivem no território amazônico, provavelmente, há milênios. É nosso dever evitar o fracionamento do território dessas nações, principalmente por meio de obras de qualquer natureza, tais como estradas públicas ou privadas, ou ainda alargamento, por limpeza ou desmatamento, de faixas de fronteira, construção de campos de pouso em seus territórios. É nosso dever considerar como meio natural de locomoção em tais áreas, apenas os cursos d'água em geral, desde que navegáveis. É nosso dever permitir apenas o tráfego com animais de carga, por trilhas na floresta, de preferência as formadas pelos silvícolas.

F. É nosso dever definir, marcar, medir, unir, expandir, consolidar, independer por restrição de soberania, as áreas ocupadas pelos indígenas, considerando-as suas nações. É nosso dever promover a reunião das nações indígenas em uniões de nações, dando-lhes forma jurídica definida. A forma jurídica a ser dada a tais nações incluirá a propriedade da terra, que deverá compreender o solo, o subsolo e tudo que neles existir, tanto em forma de recursos naturais renováveis como não renováveis. É nosso dever preservar e evitar, em caráter de urgência até que as novas nações estejam estruturadas, qualquer ação de mineração, garimpagem, construção de estradas, formação de vilas, fazendas, plantações de qualquer natureza, enfim qualquer ação dos governos das nações compreendidas no item 3 desta.

G. É nosso dever: a pesquisa, a identificação e a formação de líderes que se unam à nossa causa, que é a sua causa. É nosso dever principal transformar tais líderes em líderes nacionais dessas nações. É nosso dever identificar personalidades poderosas, aptas a defender os seus direitos a qualquer preço e que possam ao mesmo tempo liderar os seus comandados, sem restrições.

H. É nosso dever exercer forte pressão junto às autoridades locais desse país, para que não só respeitem o nosso objetivo, mas o compreendam, apoiando-nos em todas as nossas diretrizes. É nosso dever conseguir o mais rápido possível emendas constitucionais no Brasil, Venezuela e Colômbia, para que os objetivos destas diretrizes sejam garantidos por preceitos constitucionais.

I. É nosso dever garantir a preservação do território da Amazônia e de seus habitantes aborígenes, para o seu desfrute pelas grandes civilizações européias, cujas áreas naturais estejam reduzidas a um limite crítico.

Para que as diretrizes aqui estabelecidas sejam concretizadas e cumpridas, com base no acordo geral de julho passado, é preciso ter sempre em mente o seguinte:

a) Angariar o maior número possível de simpatizantes, principalmente entre pessoas ilustres, como é o caso de Gilberto Freire no Brasil, bem como e principalmente entre políticos, sociólogos,

antropólogos, geólogos, autoridades governamentais, indigenistas e outros de importante influência, como é o caso de jornalistas e seus veículos de imprensa. Cada simpatizante deve ser instruído para que consiga mais 10, esses 10 e cada um deles mais 10 e assim sucessivamente, até formarmos um corpo de simpatizantes de grande valor.

b) Maximizar, na medida do possível, a carga de informações, aperfeiçoar o Centro Ecumênico de Documentação e, a partir dele, alimentar os países e seus veículos de divulgação com toda sorte de informações.

c) Enfatizar o lado humano, sensível das comunicações, permitindo que o objetivo básico permaneça embutido no bojo da comunicação, evitando discussões em torno do tema. No caso dos países abrangidos por estas diretrizes, é preciso levar em consideração a pouca cultura de seus povos, a pouca perspicácia de seus políticos ávidos por votos que a Igreja prometerá em abundância.

d) Criticar todos os atos governamentais e de autoridades em geral, de tal modo que nosso ideal continue presente em todos os veículos de comunicação dos países amazônicos, principalmente do Brasil, sempre que ocorra uma agressão à Amazônia e às suas populações indígenas.

e) Educar e ensinar a ler os povos indígenas, em suas línguas maternas, incutindo-lhes coragem, determinação, audácia, valentia e até um pouco de espírito agressivo, para que aprendam a defender os seus direitos. É preciso levar em consideração que os indígenas desses países são apáticos, subnutridos e preguiçosos. É preciso que eles vejam o homem branco como um inimigo permanente, não somente dele, índio, mas também do sistema ecológico da Amazônia. É preciso despertar algum orgulho que o índio tenha dentro de si. É preciso que o índio veja e tenha consciência de que o missionário é a única salvação.

f) É preciso infiltrar missionários e contratados, inclusive não religiosos, em todas as nações indígenas. Aplicar o Plano de Base das Missões, que se coaduna com a presente Diretriz e, dentro do mesmo, a posição dos nossos homens em todos os setores da atividade pública, é muito importante para viabilizar estas diretrizes.

g) É preciso reunir as associações de antropologia, sociologia e outras em torno do problema, de tal maneira que sempre que necessitemos de assessoria, tenhamos essas associações ao nosso lado.

h) É preciso insistir no conceito de etnia, para que desse modo seja despertado o instinto natural da segregação, do orgulho de pertencer a uma nobreza étnica, da consciência de ser melhor do que o homem branco.

i) É preciso confeccionar mapas, para delimitar as nações dos indígenas, sempre maximizando as áreas, sempre pedindo três ou quatro vezes mais, sempre reivindicando a devolução da terra do índio, pois tudo pertencia a ele. Dentro dos territórios dos índios deverão permanecer todos os recursos que provoquem o desmatamento, buracos, a presença de máquinas pertencentes ao homem branco. Dentre esses recursos, os mais importantes são as riquezas minerais, que devem ser consideradas como reservas estratégicas das nações, a serem exploradas oportunamente.

j) É preciso lutar com todas as forças pelo retorno da Justiça. O que pertenceu ao índio deve ser devolvido ao índio, para que o esbulho seja compensado com pesadas indenizações. Uma estrada desativada já ocasionou prejuízos com desmatamento e morte dos animais. Uma mina já causou prejuízos com buracos e poluição, porém o prejuízo maior foi com o mineral que foi furtado do índio. Os índios não devem aceitar construções civis feitas pelo homem branco; eles devem preservar a sua cultura, tradição e seus costumes a qualquer preço.

k) É preciso defender os índios dos órgãos públicos ou privados, criados para defendê-los ou administrar as suas vidas. Tais órgãos, tanto os existentes no Brasil - Serviço de Proteção ao Índio - como em outros países, não defendem os interesses dos índios.

l) É preciso manter as autoridades em geral sob pressão crítica, para finalmente evitar que os seus atos, aparentemente simples, não se transformem em desgraça para os índios. Nunca se deve deixar de protestar contra qualquer ato que contrarie as diretrizes aqui compreendidas.

SUPORTE E EXPLICAÇÕES

I - As verbas para o início do cumprimento desta etapa já se acham depositadas, cabendo a distribuição ao Conselho de Curadores definir e avaliar a distribuição. Da verba SA 4-81, 60% serão destinados ao Brasil, 25% à Venezuela e 15% à Colômbia. Ficarão sem verbas até 1983 o Peru e os demais países da América do Sul.

II - Os contratados serão de inteira responsabilidade dos organismos encarregados da operação.

III - Os relatórios serão enviados mensalmente e o sistema de arquivo não deverá ser liberado para a normativo do arquivo ecumênico, pelo fato de existirem etapas que não integram o convênio com a Igreja Católica desses países.

IV - É vedado e proibido aos Conselhos regionais instalados em tais países dirigir-se diretamente aos nossos provedores, para fins de requisição de verba, sob qualquer pretexto que seja. Todas as doações serão centralizadas em Berna.

V - Será permitido estipular pequenas verbas, distintas da verba principal, para fins de dar suporte a operações paralelas, não compreendidas nestas diretrizes. As quantias representativas dessas pequenas verbas devem ser devidamente especificadas, tanto quanto à sua origem como em relação à sua destinação.

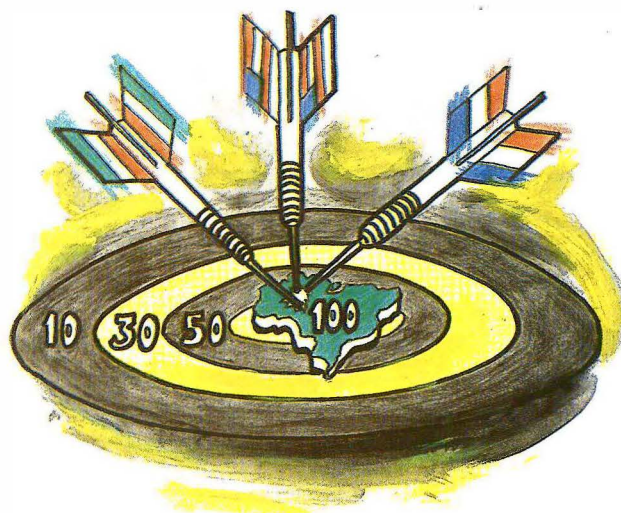
VI - No que concerne à transmissão e tramitação de documentos e informações, são válidas de modo geral as seguintes instruções: para verbas, o Gen. 79-3; para assuntos políticos, o Gen. 80-12; para assuntos de sigilo máximo, o Gen. 79-7 em toda a sua gama e em todos os seus aspectos, sem exceção. O expediente do acordo sobre a presente diretriz deverá chegar aqui ao mais tardar dentro de 30 dias da data do recebimento desta e estará sujeito à Norma Gen.79-7.

VII - O endereço continuará sendo mantido sob a senha "GOTLIEB", principalmente por causa dos colombianos.

É o que foi decidido. (ass. ileg.) - II. V. Hobberg (ass. ileg.) - S. B. Samuelson

W

* O autor é Cel.-Av.



O LEARJET



ELEGANTE E EFICIENTE

** David Branco Filho*

Em operação desde o início da década de 60, a figura ágil e elegante do "Learjet", já é parte integrante do cenário de quase todos os aeroportos do mundo.

Evoluindo com rapidez, a família, hoje bastante numerosa em modelos e forma de emprego, foi pioneira em inúmeras evoluções tecnológicas que resultaram em melhorias nas performances das modernas aeronaves em serviço ao longo do planeta.

A FAB e a Aviação Civil brasileira operam, há alguns anos, diferentes modelos e em diversas formas de emprego. A presente reportagem é, desta forma, dedicada aos seus operadores, militares e civis, buscando aumentar seus conhecimentos através da história e da evolução destas aeronaves.

ORIGENS HISTÓRICAS

O

nome "*Learjet*" perpetua a memória de Willian P. Lear, engenheiro entusiasta da aviação desde 1930, quando fundou a Lear Incorporated. Seu nome está as-

sociado ao desenvolvimento do piloto automático, tendo sido agraciado com o troféu Collier pelo trabalho nessa área. Nos anos cinquenta, Bill Lear se interessou pela aviação executiva e, em 1953, estabeleceu a Divisão de Engenharia de Aviação da Lear Inc., para especializar-se no desenvolvimento de aviões.

Seu primeiro produto foi o "*Learstar*", uma remodelação do interior do Lockheed Lodestar. Algumas conversões foram feitas mas, em 1957, Lear vendeu seus direitos sobre o Learstar de modo a obter recursos para o desenvolvimento do que viria a ser o Learjet.

O "*Learjet*" foi concebido inicialmente como um pequeno bimotor a jato, com capacidade para até oito passageiros e motores turbojatos General Electric de 2.400lb de empuxo. As primeiras ilustrações, divulgadas no começo de 1961, mostravam um monoplano de asa baixa com os dois motores na fuselagem traseira. A empenagem era montada sobre uma deriva baixa e o combustível interno era suplementado por tanques de ponta de asa para se obter um alcance de 3.000 km. A cabine de passageiros possuía apenas uma larga janela de cada lado e Lear pretendia fabricar uma aeronave barata, na faixa de \$250.000 para o modelo básico e de \$350.000 que incluísse toda a instrumentação IFR e tivesse interior executivo.

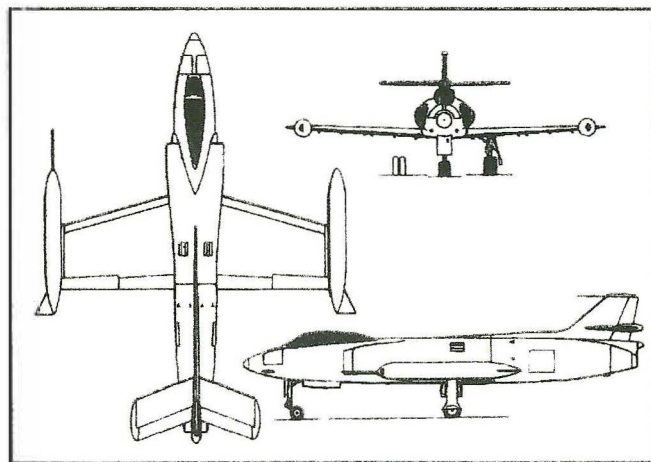
Uma das formas de controlar o custo de produção seria construindo os componentes da fuselagem na Europa, onde o preço da mão-de-obra era bem inferior à americana, e mandá-los para América, onde seriam instalados os motores e os interiores. Para conduzir o projeto foi criada, em abril de 1960, uma companhia chamada Swiss American Aviation Corporation (SAAC) com uma subsidiária em St. Gallen, na Suíça. Nesse país, o projeto inicial de Bill Lear foi refinado com a ajuda de Gordon Israel, projetista dos Grumman "*Tigercat*" e "*Panther*", e do Dr. Has Studer, que havia projetado o protótipo do caça FFA P16. Muitos detalhes de projeto do novo executivo derivaram do caça P16, sendo a asa bastante similar. O avião foi designado como SAAC-23, sendo este número supostamente relacionado ao número total de configurações estudadas.

Antes de iniciar a construção do protótipo, o SAAC-23 foi novamente modificado. A fuselagem traseira foi aumentada em 51 cm para melhorar o balanceamento e controle, e os motores foram recuados, deixando as entradas de ar bem atrás do último assento dos passageiros. O tamanho da empenagem foi aumentado; uma barbatana ventral foi introduzida como precaução con-

tra o "*dutch roll*" e uma empenagem cruciforme adotada em lugar da cauda em T, embora esta última tenha voltado a ser utilizada mais tarde. Companhias na França, Inglaterra, Itália e Alemanha foram incorporadas ao plano de produção e o trem de pouso seria fornecido pelo Japão. A subsidiária suíça deveria construir o protótipo do SAAC-23, mas não se comprometeria na fabricação em larga escala, devido ao envolvimento da Suíça na construção do Mirage III.

Em março de 1962, o preço básico para os primeiros 25 aviões havia saltado para \$350.000 e já havia encomendas para todo o primeiro lote. Entretanto, os planos de produção estavam indefinidos e, no curso do ano, o conceito de fabricação internacional foi abandonado. Bill Lear retornou aos Estados Unidos, fundou a Lear Jet Corp., em Wichita, e começou a montagem dos protótipos com as partes fabricadas na Europa. Para compensar o aumento de peso, foram especificados motores de 2.850lb e o preço do avião construído na América subiu para \$496.500 totalmente equipado.

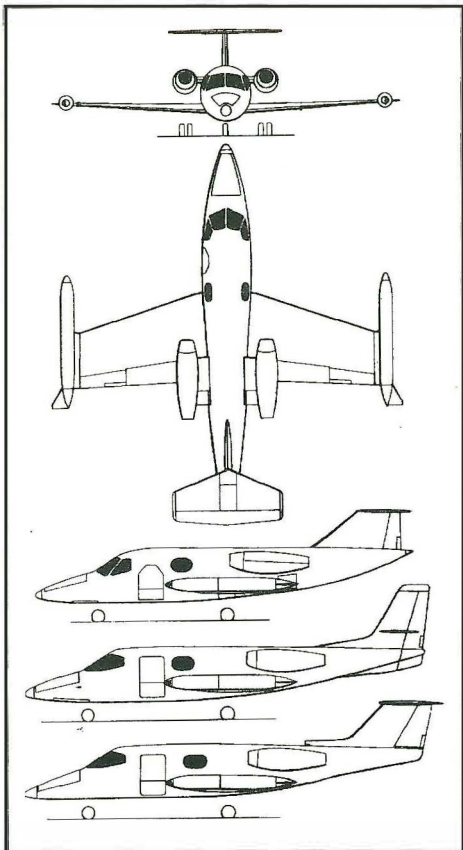
Henry Beaird fez o primeiro voo de 30 minutos do protótipo, chamado de "*Learjet 23*", em 7 de outubro de 1963. O segundo avião se juntou aos ensaios em 5 de março de 1964. A FAA começou a participar oficialmente dos testes em abril, mas os ensaios sofreram um atra-



Caça P16, cuja asa serviu de base para o Learjet 23

so quando, em 4 de junho, o protótipo fez um pouso de barriga, logo após a decolagem em Wichita, pegou fogo e ficou destruído. Os dois ocupantes - o piloto-de-teste-chefe da Lear e o engenheiro da FAA - sobreviveram e a causa do acidente ficou determinada como tendo sido o acionamento involuntário dos "*spoilers*" durante uma decolagem monomotor. O protótipo estava completando 167 horas de voo quando se acidentou, transferindo o trabalho de certificação para o segundo avião.

As exigências da FAA foram atendidas em meados de 1964, com 333 horas totalizadas pelo segundo protótipo. Menos de 10 meses após o primeiro voo, o "*Learjet*

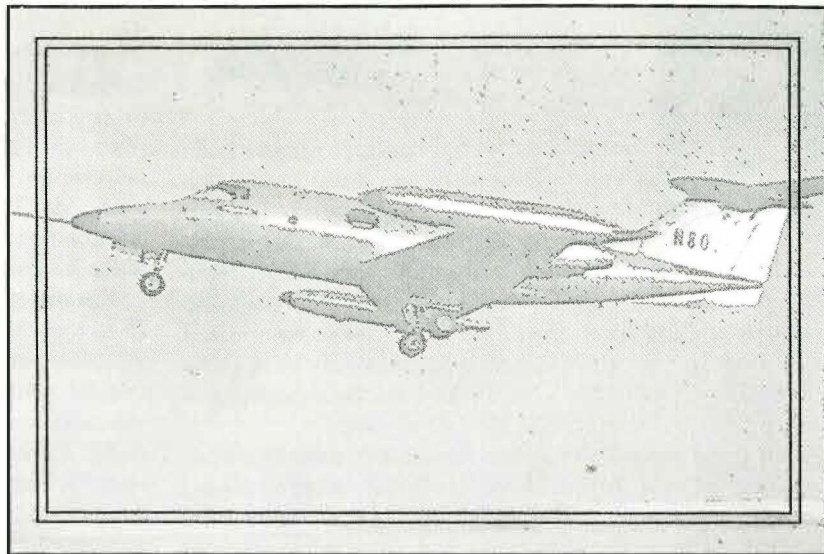


Na figura acima, uma planta em três vistas do SAAC-23 na forma como foi apresentado inicialmente. O segundo perfil mostra um avião um pouco mais alongado e a empenagem modificada. A cauda em T voltou a ser adotada, quando da construção do protótipo mostrado na última vista.

Chemical and Industrial Corp.

O "Learjet" rapidamente ganhou aceitação e a companhia procurou expandir suas instalações de produção para suplantiar o atraso das entregas iniciais. A partir do trigésimo avião, o motor foi substituído e foram incorporadas outras mudanças, como o bordo de ataque em metal ao invés de fibra de vidro, uma nova longarina principal da asa, e um novo painel de instrumentos.

Após a produção de 104 aviões, a companhia apresentou o "Learjet 24". As dimensões eram as mesmas, mas o peso bruto subiu para 13.000lb, e foram feitas melhorias em vários sistemas. O segundo protótipo foi modificado para fins de certificação e aprovado em março de 1966. Após a produção de 80 desses aviões, foi adotado o motor de 2.950lb, no modelo 24B, com peso máximo aumentado para 13.500lb. Em 1970, o modelo 24D apareceu com alguns refinamentos aerodinâmicos, como a retirada da carenagem no topo da deriva e o realinhamento dos "tip" tanques, além da



O primeiro voo do protótipo

23" recebeu a certificação, com peso de decolagem de 12.500lb. Em 13 de outubro, o terceiro "Learjet", o primeiro a entrar em serviço, foi entregue à

adoção de janelas retangulares de tamanho padrão. Simultaneamente, o modelo 24C estava sendo certificado, similar ao 24D, mas com peso de decolagem limitado a 12.500lb, para obter melhor performance de corrida na pista.

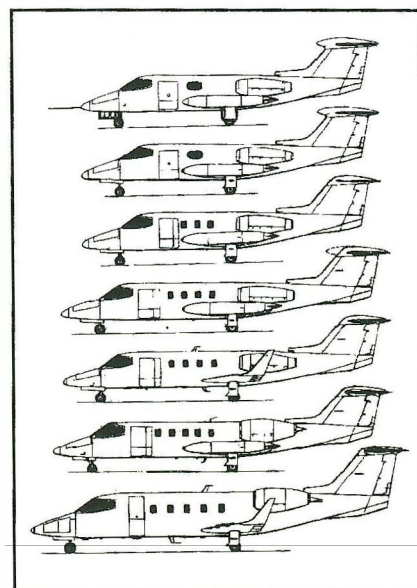
A FAMÍLIA "LEARJET" CRESCE

A primeira versão alongada da configuração básica apareceu com o "Learjet 25". Certificado em 10 de outubro de 1967, o modelo 25 era 1,32m mais longo que a versão original, com um peso aprovado de 15.000lb.

As entregas do modelo 25 começaram no final de 1967, época em que o controle acionário da Lear Jet Inc. foi adquirido pela Gates Rubber Co., de Denver. A com-

Perfis comparativos dos vários Learjet (de cima para baixo):

- 1) Protótipo, com porta única na bequilha;
- 2) Modelo 23 de produção e os modelos 24/24B originais;
- 3) Lear 24D/E/F sem a carenagem no topo da deriva e com os "tip" inclinados para baixo;
- 4) Modelo 25 na forma original;
- 5) Modelos 28/29 com "winglets";
- 6) Modelo 35/36 mais longo e com motores "turbofan";
- 7) Na última vista, o Lear 55, de fuselagem larga e "winglets".





de melhorias aerodinâmicas, sob a designação de "Century III". Basicamente, consistia em modificações no bordo de ataque das asas, combinada com um sistema melhorado de prevenção e aviso de estol, resultando em aumento da estabilidade lateral e da qualidade de pilotagem a baixas velocidades. Os novos aviões foram designados "Learjet 35A" e 36A. Uma última modificação introduzida no Lear 35A foi a adição de mais uma janela em cada lado da fuselagem.

ASAS COM "WINGLETS"

pra marcou o fim do envolvimento de Bill Lear com a companhia. Ele permaneceu como um dos diretores até abril de 1969, quando pediu demissão. No final do ano, o nome da companhia foi mudado oficialmente para Gates Learjet Corporation.

Em 1970, a companhia apresentou o modelo 25B, com os tanques de ponta de asa realinhados 2,5 graus para baixo, e o modelo 25C, que carregava 731 litros a mais de combustível para ter alcance transcontinental. Também durante 1970 foi certificada a instalação de um pára-quedas opcional para reduzir a corrida após o pouso.

O interesse em uma versão remotorizada dos "Learjet" já havia se mostrado quando a Gates estava preparando as versões dos modelos 25B e 25C com o motor "turbofan" Garret TFE-731. Os novos modelos apareceram em agosto de 1973, designados como "Learjet 35/36". Nessa época, o total de Learjet entregues já havia ultrapassado 400.

Certificados com peso máximo de 17.000 lb, os Lear 35/36 eram extremamente idênticos entre si e um pouco maiores que o modelo 25. O comprimento foi aumentado em 33cm e a envergadura em 61cm em cada ponta de asa. A diferença entre os dois modelos reside no tanque de fuselagem, com o Lear 35 tendo 3.486 litros e o modelo 36 carregando 4.192 litros em um tanque maior, implicando na redução de passageiros de oito para seis. Graças ao baixo consumo dos motores "turbofan", mesmo o Lear 35 tem capacidade de vôo transcontinental, enquanto o Lear 36 pode fazer vôos transatlânticos sem escalas. As entregas começaram em novembro de 1974, época em que o preço de cada avião estava na casa de \$1.500.000, cinco vezes mais que o preço inicial pretendido para o modelo 23 uma década antes.

Apenas um ano após a apresentação dos modelos 35/36, a companhia ofereceu um pacote

No final de 1977, a Gates Learjet anunciou o desenvolvimento de uma nova asa, com "winglets", a primeira a ser adotada em aviões a jato de produção.

Os "winglets" se originaram de um estudo da NASA sobre as causas e efeitos da turbulência causada pelos vórtices de ponta de asa de aviões grandes, perigosas para os aviões leves, especialmente durante as aproximações. Os "winglets" foram inicialmente estudados como uma forma de reduzir os vórtices por questões de segurança, sendo suas vantagens na diminuição do arrasto só percebidas um pouco mais tarde.

O vôo de testes do protótipo com "winglets", chamado de "Learjet 28", mostrava que o arrasto era ainda menor do que o previsto em túneis de vento, e que o fluxo de combustível em vôo de cruzeiro era 26% menor que o do Lear 25 para as mesmas condições de peso e velocidade. O aumento da área de asa e a redução do arrasto melhoraram bastante a performance do avião, permitindo a operação até 51.000ft de altitude. Os "Learjet 28" e 29 deferiam entre si apenas na quantidade de combustível e configuração interna, ambos possuindo a fuselagem do Lear 25 e a nova asa com "winglets".



Com uma altura de cabine de 1,37m e largura máxima de 1,58m, o Learjet sempre esteve em desvantagem entre seus competidores quanto ao espaço interno. A série 50 surgiu como uma forma de a Gates manter a liderança no mercado na década de 80. Consistia em um avião de fuselagem maior combinada com asas com "winglets". A fuselagem do "Learjet 55", com altura interna de 1,73m, foi projetada basicamente para oferecer maior nível de conforto. Sendo 1,98m mais longo, o novo avião podia levar até 11 passageiros, embora o mais importante seja o incremento na largura da cabine em 40cm na altura dos ombros. Uma vista vertical da nova fuselagem mostra a aplicação do conceito de regra-de-área conhecido como efeito de "garrafa de coca-cola", que aumenta a eficiência em cruzeiro. As janelas dos passageiros também são 25% mais largas que as dos modelos anteriores.

Equipado com os mesmos motores da série 35, o "Learjet 55" começou seus vôos de ensaio, em 1979. O protótipo foi construído em Wichita, mas os aviões de produção seriam feitos em uma nova linha de montagem, em Tucson. A criação da segunda linha foi necessária devido à demanda, que ultrapassava 100 aviões por ano.

Com o Lear 55, produzido até 1981, a Learjet foi pioneira no uso de barbatanas ventrais duplas em aviões executivos. Montadas na cauda, estas barbatanas fornecem sustentação adicional em cruzeiro e melhoram a estabilidade direcional em baixa velocidade e elevado ângulo de ataque.

Em 1987, a Gates vendeu a empresa para a Integrates Acquisition, que a revendeu três anos depois para a Bombardier Incorporated, do Canadá, passando a operar sob o nome de Learjet Inc.

Em 1988, começam as entregas do "Learjet 31". Este avião utiliza a fuselagem de série 30 e as asas com "winglets", tendo uma envergadura 1,40m maior que o Lear 35. Com peso de decolagem de 16.500lb, o Lear 31 foi desenvolvido para ser um avião de baixo custo operacional, capaz de voar no nível 510 e pousar em pistas menores que o '35. No peso máximo, o Learjet 31 sobe direto até 47.000ft, onde existe menos tráfego, podendo escolher as rotas mais curtas e evitar o mau tempo e o vento forte dos níveis inferiores.

A numeração dos modelos Learjet, nota-se, não segue uma sequência cronológica. Na verdade, os aviões são designados segundo critérios que consideram o tamanho da fuselagem, autonomia e peso máximo. Assim, o Lear 31, apesar de mais moderno que o '35, recebeu esta designação por usar a fuselagem padrão da série 30, por ser mais leve e ter autonomia menor que o

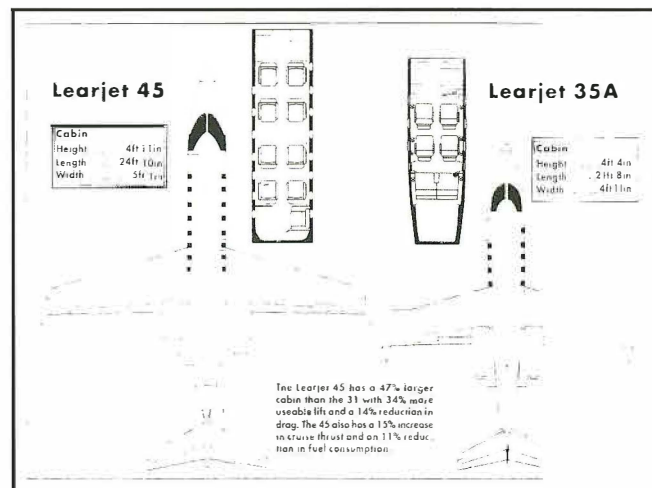
Lear 35. O recém-lançado "Learjet 45" inaugurou uma nova categoria, apresentando uma cabine de tamanho intermediário entre a série 30 e a 50.

Em junho de 1990, a Bombardier anunciou os planos para o primeiro "Learjet 60". Este novo avião, com uma cabine de 1,73m de altura por 1,80m de largura transporta até dez passageiros. Os dois motores PW305A, de 4.600lb, levam o Lear 60 a 51.000ft, com velocidade de cruzeiro de M 0.78, num vôo sem escalas de 2.700nm. Estes motores fazem do Lear 60 o jato executivo mais silencioso do mundo

A ATUALIDADE

Em 7 de outubro de 1995, a Learjet Inc. apresentou o mais recente avião de sua linha de jatos executivos: o "Learjet 45". Com um alcance de 2.200nm, teto de 51.000ft e velocidade de cruzeiro de 460kt, o modelo 45 oferece a tradicional performance dos "Learjets" em uma fuselagem mais ampla, mas com o consumo dos jatos menores. A cabine para oito passageiros é 47% maior que a do modelo 35 e inclui uma "galley" dianteira, um lavatório fechado e um bagageiro traseiro com acesso externo. O Lear 45 foi projetado para oferecer o conforto e a capacidade de um jato médio, com custo de jato pequeno.

A temperatura interna pode ser controlada separadamente para o "cockpit" e a cabine de passageiros. No solo, o APU mantém a operação do ar-condicionado e de todo o equipamento elétrico e aviônico. O modelo 45 oferece um sistema de refrigeração acoplado aos motores que elimina as limitações do ar-condicionado baseado em "freon", podendo fornecer ar a 2° C para uma rápida refrigeração da cabine.



Na ilustração, a comparação entre as cabines do Lear 35 e do recém-lançado 45



APLICAÇÕES ESPECIAIS

Embora a maioria dos Learjet vendidos até hoje sejam dedicados ao transporte executivo, algumas variantes especiais também foram desenvolvidas. Em particular, o avião se mostrou útil em missões de fotografia em altitude. Dois modelos 25B foram entregues com este fim à Força Aérea Peruana, em 1974. Eles levam duas câmeras Wild RC-10 instaladas na fuselagem dianteira. Dois Lear 25 também foram operados pela Cruzeiro do Sul, no Brasil, para aerofotogrametria.

Um "Learjet 24" especialmente equipado entrou em serviço na África do Sul, em 1973 para bombardeio de nuvens, transportando 108 "flares" na lateral da fuselagem. Estes "flares" eram disparados dentro de tempestades para evitar a formação de granizo. Outra utilização incomum é feita pela Suécia, operando dois modelos 24 no reboque de alvos para tiro aéreo. Em 1978, um "Learjet 35" foi equipado com um radome ventral e pontos duros sob as asas para realizar algumas missões especiais, entre elas patrulhamento marinho.

Desde a aquisição da Learjet, a Bombardier é o primeiro fabricante a oferecer uma linha completa de jatos executivos, com os pequenos e médios Lear 31, Lear 35, Lear 45 e Lear 60 e os grandes "Canadair Challenger".

Atualmente, na fabricação do Lear 45, a companhia tem empregado os mais avançados processos de desenvolvimento e construção, por meio de softwares que permitem aos projetistas testarem cada peça dezenas de vezes, ainda nos computadores, antes de se encontrar a melhor solução.

O Learjet continua sendo um padrão de comparação para os outros aviões. É fruto do trabalho iniciado há mais de trinta anos por Bill Lear, que vislumbrou a construção de um pequeno avião executivo com a performance dos grandes jatos comerciais.

BIBLIOGRAFIA

- One thousand Learjets and one Longhorn.... Air International Magazine, May 1980.
- The Complete Book of Fighters - William Green.
- Learjet 1964-1994: thirty years of excellence. Learjet, 1994.
- Learjet News Release. Learjet Inc., Sept. 1995.
- Lear 30 series: brochure.
- Lear 60. brochure. Learjet Inc. 1994.
- Lear 45: brochure. Learjet Inc. 1995.
- Lear 45 Roll out. Professional Pilot Magazine, Oct. 1995.

* O autor é Cap.-Av.

Os motores Garret TFE-731 de 4.400lb (limitados a 3.500lb a 34° C) possuem reversores como equipamento de série. O intervalo entre inspeções da seção quente e entre grandes inspeções de motor aumentou, respectivamente, de 1.400h e 4.200h dos Lear 35 para 2.500h e 5.000h no modelo 45.

Este novo avião está equipado com ponto único de reabastecimento sob pressão e controle digital dos "spoilerons". Outra inovação é o "brake-by-wire", que é o sistema de freios hidráulicos entre os pedais e as asas. No "cockpit", um painel com quatro telas CRT e a melhor integração entre aviônicos reduziram a quantidade de cablagem em 60% , quando comparado ao "Learjet 60".

O fabricante atesta que os custos operacionais são mais baixos que nos modelos anteriores, em função do maior espaçamento entre inspeções e da utilização de sistemas mais simples: o Lear 45 tem 50% menos partes que Lear 35 e exige 40% menos manutenção que os jatos mais antigos. O pára-brisa do novo avião, por exemplo, leva apenas duas horas para ser trocado, enquanto o mesmo procedimento no '35 exige muito mais trabalho e ferramental especializado.

A Learjet Incorporated, com instalações em Wichita, Kansas, opera há seis anos como subsidiária da empresa canadense Bombardier. Sob a direção da Bombardier, a Learjet vem elevando dia a dia seu padrão de produção. Entre as mais recentes aeronaves estão o jato leve "Learjet 31A", o médio Lear 60, líder de vendas em sua categoria, e o mais novo Lear 45.

Mais de 1.700 "Learjet" já foram entregues desde que primeiro avião entrou em serviço em 1964, atendendo às necessidades da aviação executiva e em missões tão variadas quanto aerofotogrametria, reboque de alvos, ambulância aérea e guerra eletrônica.

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.



fatos & gente

O "DRAGON RAPIDE" CHEGA AO MUSAL

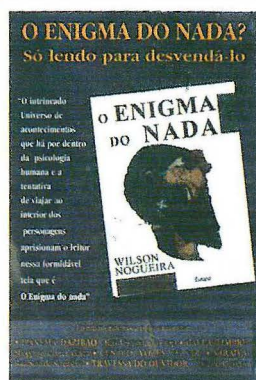


Na foto, o desembarque da aeronave, no pátio do museu e, em menor escala, o modelo original, quando em operação na **BRITISH EUROPEAN AIRWAYS - 1936**.

O Museu Aeroespacial recebeu, no dia 22 de agosto pp, o avião De Havilland DH-89A **DRAGON RAPIDE**, que em breve estará em exposição no "Espaço VARIG".

O "**DRAGON RAPIDE**", que foi adquirido pela VARIG em 1942, tendo sido batizado com o nome "**CHUI**", era um biplano, equipado com dois motores "**GPSY**" de 200 HP cada, desenvolvendo uma velocidade de 200 km/h, em velocidade de cruzeiro; transportava apenas seis passageiros.

Esse "**DRAGON**", comprado em Angola pela VARIG, foi restaurado pela própria empresa, mantendo todos os aspectos originais.



Lançamento

Mais um companheiro lança o seu trabalho no mundo literário. Desta vez o Cel. Av. Wilson Rezende Nogueira brinda-nos com um emocionante romance-ficção cuja trama tem por cenário as praias da Jamaica, o México e a Região Amazônica:

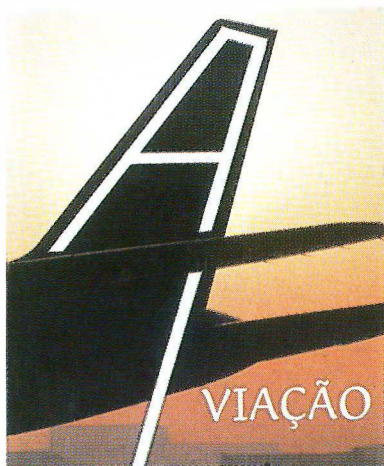
"O ENIGMA DO NADA"

"Trata-se de um enigma para desafiar o interesse de pessoas investigativas."

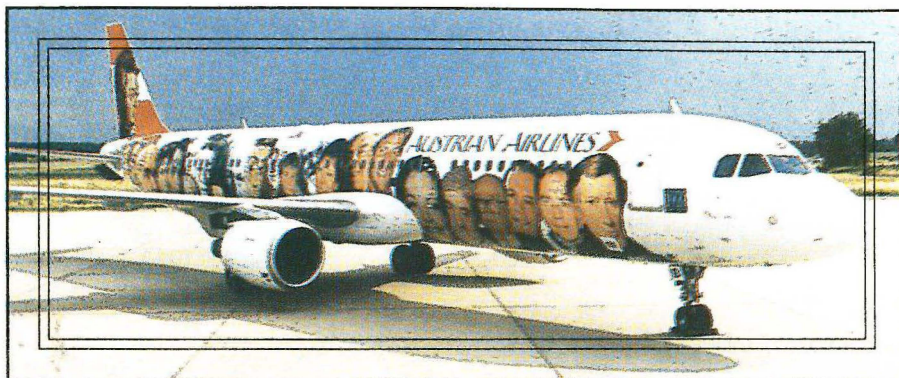
O lançamento foi no "Shopping Center" da Gávea e feito pela Editora Timbre.

Parabéns e sucesso.





LINHAS AÉREAS AUSTRIÁCAS : "CIRURGIA FACIAL"...

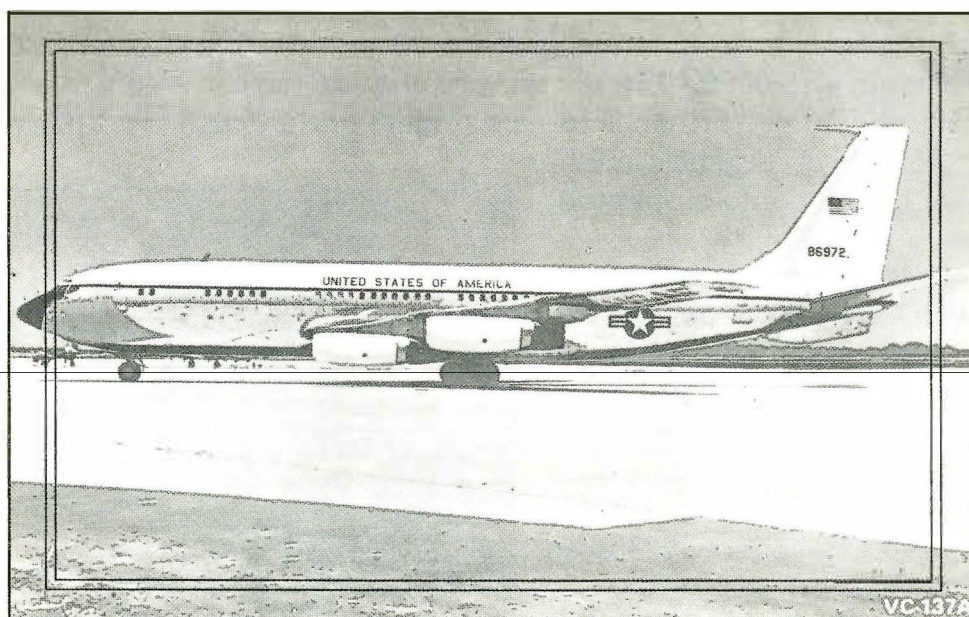


A palavra "ÁUSTRIA" foi ouvida pela primeira vez em 996. A nação está festejando agora o seu milênio. As **LINHAS AÉREAS AUSTRIÁCAS** contribuíram para os festejos comemorativos, decorando a fuselagem de um de seus A321 com rostos de 24 famosos austríacos, entre os quais *BILLY WILDER, ROMY SCHNEIDER, THOMAS MUNSTER, FREUD, SCHUBERT, IMPERATRIZ ELIZABETH VON WITTELSBACH (aliás SISSI), HAYDIN e MOZART*. A tinta especial usada nessa galeria de pintura alada é resistente às variações de pressão e temperaturas enfrentadas durante os vãos, bem como aos fluídos anticongelantes e ao óleo.

Trezentas e vinte horas foram gastas nesse trabalho, fazendo com que seja realmente digno de uma olhada sobre os ombros...

AIR FORCE ONE

O *AIR FORCE ONE*, o Boeing 707 presidencial americano em serviço desde 1959, fez recentemente seu último pouso no Museu do Espaço e do Ar em *Washington - USA*.



AS 30 LASER / SUPER ETENDARD



O míssil ar-solo AS 30 LASER foi testado com sucesso pelo caça SUPER ETENDARD M (M de modernizado) da Aviação Naval francesa. O lançamento foi executado pelos centros de testes em voo franceses, por solicitação da AGÊNCIA FRANCESA DE ARMAMENTOS (DGA).

O teste simulou um ataque a baixa altitude, lançado de um porta-aviões contra um alvo em terra a 9 km de distância.

O acerto foi na "moscã".

EUROCOPTER

Em 14 de junho próximo passado, o Eurocopter EC135, o mais recente helicóptero leve projetado com os últimos requisitos operacionais para transporte civil exigidos, foi homologado pela Agência da Aviação Civil Alemã (LBA) para vôos diurnos e noturnos em condições VFR, de acordo com os atuais regulamentos em vigência na Europa. Esta é a primeira vez que tal certificado é dado a um helicóptero leve, bimotor, válido para ambas as opções de motor, TURBO MECA ARRIUS 2B e o PRATT/WHITNEY canadense PW 206B.

O certificado abarca todo o "envelope" de vôos: altitude máxima 20.000ft/6.000m; pouso e decolagem a 15.000ft/4.500m; temperatura de -30°C a + 44°C; velocidade máxima 141kt/260kph. Tal performance torna o projeto particularmente atraente ao usuário público (serviços de emergência médica, polícia, etc.), bem como a operadores privados.

Este bimotor leve tem toda tecnologia francesa e alemã mais moderna, tornando-o o mais econômico helicóptero do mercado, graças a uma manutenção simples e de baixo custo operacional, além de um perfil extremamente simpático quanto aos custos de consumo e os discretos níveis de ruído e poluição ambiental.





Poder Marítimo

A aeronave de patrulha marítima, o Fokker Maritime Enforcer Mk.2, é a melhor solução no atendimento ao amplo espectro das missões ASW/ASUW necessárias para enfrentar ameaças marítimas.

Recursos offshore e linhas marítimas de comunicação assumiram uma nova e vital importância no bem-estar econômico diário das nações marítimas e, como tal, precisam ser apropriadamente protegidos contra interferência externa.

O Fokker Maritime Enforcer Mk.2, já em operação, possui a autonomia, velocidade e

comprovada flexibilidade para enfrentar em sua totalidade as tarefas de monitoração marítima, desde as missões diárias de proteção de pesca e plataformas de petróleo, até o rastreamento de combatentes na superfície e submarinos

- ✓ Testado.
- ✓ Eficaz e econômico.
- ✓ Autonomia de 10 horas em missão.
- ✓ Sistemas de missão avançados.
- ✓ Já em operação



Plane solutions.



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.