

Revista aeronáutica

Novembro/Dezembro 1996

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

Número 213



1
9
9
7
1
9
9
7
1
9
9
7
1
9
9
7
1
9
9
7

1997 1997 1997 1997 1997 1997



VASP
A COMPANHIA AÉREA
QUE MAIS CRESCE
NO MERCADO
INTERNACIONAL

CONSULTE SEU AGENTE DE VIAGENS
OU LIGUE GRÁTIS 0800-998277



VASP

TRI-CAMPEÃ EM PONTUALIDADE

Mais um ano que finda...

Em nosso Hemisfério ele fecha com o verão, após passar por um outono, um inverno e uma primavera. Da mesma forma que as estações se sucedem, numa transmutação suave,

continua, mas firme, a vida se desenvolve numa inutável sucessão de fases que marcam profundamente a nossa existência.

A fase do vigor, fulgor, calor e sucesso é precedida por um tranqüilo, alegre e entusiasmado período de esperanças e sonhos, e é sucedida pelo amadurecimento, pela sabedoria e pela experiência, que caminham para o fim: o inverno.

A natureza nos ensina a vida, basta observá-la e segui-la, que estaremos no caminho estabelecido pelas relações sociais como sendo o da normalidade.

Mas o que é normalidade?

Normalidade nada mais é do que viver sem ferir o próximo, observando os seus limites, respeitando os seus semelhantes e esperando deles, a reciprocidade.

A nossa Revista Aeronáutica, ao longo da sua existência, tem primado por estas posições, longe de

serem confundidas com covardia, indiferença, ou mesmo, submissão.

Procuramos estar atentos e alertas para o tratamento recebido, a fim de que, na mesma moeda, possamos mostrar que estamos vivos e somos dignos de um tratamento à altura.

Tudo isto, no entanto, não seria possível, não fosse a compreensão e a colaboração do nosso quadro social, amigos e colaboradores.

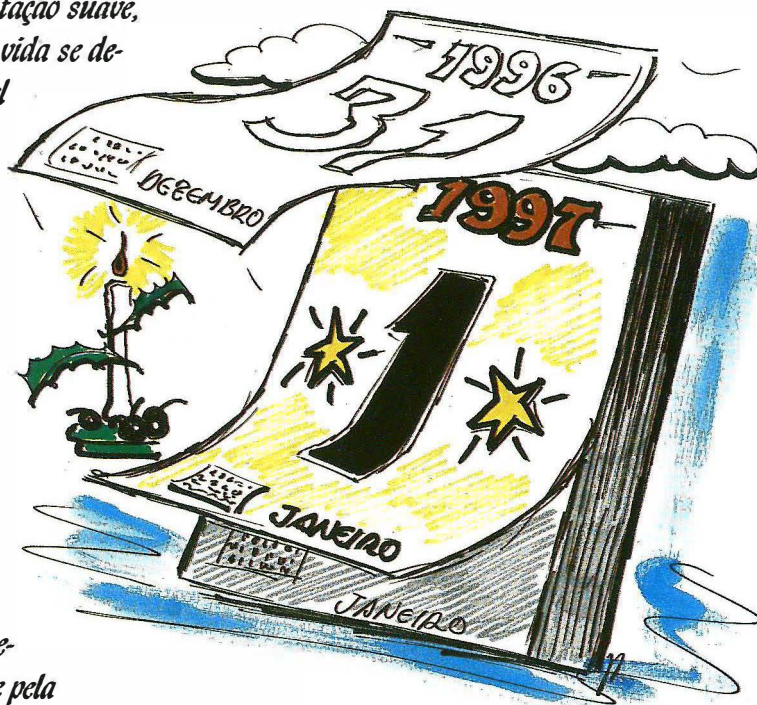
É por este motivo que, no entardecer do ano que ora finda, já vislumbrando o clarão do **ANO NOVO** que se avizinha, gostaríamos

de formular a todos, os nossos mais sinceros agradecimentos pela colaboração recebida no ano de 1996, esperando contar com a mesma compreensão e camaradagem em 1997.

Não se esqueçam: o *Clube de Aeronáutica* e a *Revista Aeronáutica* são de vocês; nós, apenas, em seus nomes, os administramos.

Feliz e Venturoso 1997.

A Redação



Revista **aeronáutica**
Nov/Dez Nº 213 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
Jorge Longuinho
Aloísio Quadros
Araguairino 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. Ref. Adelino Franklin L. de Freitas

Serviços Especiais

CHICAER

Cel.-Av. R/R Pedro Baptista

COOPCAR

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

Edição e Publicidade:

ENREVISTAS Publicidade Ltda.

Rua Cachambi, 467 / Conj. 08 - Cachambi

Tel.: (021) 201-9009 / 241-0088

Fax.: (021) 581-7869

Cep 20771-630 - Rio de Janeiro - RJ

Diretor Geral: Edison Alves de Azevedo

Publicidade: Jorge Leal Leite /

Lúcio Magalhães de Azevedo

Produção Gráfica: Carlos Braga /

Nadir Marchetti

edição



NOSSA CAPA:

**O Clube de Aeronáutica
deseja a todos um
Feliz 1997**

5

Paulo José Pinto

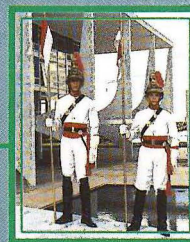
II Guerra Mundial

OS B-29 e NATAL PARNAMIRIM

10

Murillo Santos

O COMANDANTE SUPREMO



Opinião

14

Umberto de Campos Carvalho Netto

História Política

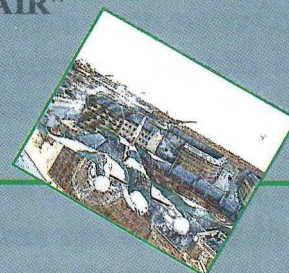
A EVOLUÇÃO DAS POLÍTICAS EM CONFRONTO

17

Jorge Longuinho

Caricatura do Fato

HOLLYWOOD IN THE AIR"



20

Antonio G. Moreira Neto

Conflito

OPERAÇÃO CARTAGO

24

Lauro Ney Menezes

Força Aérea

REPENSAR - IV



27

Antonio Pinto

AS REFORMAS NOS PAÍSES DO LESTE-EUROPEU



Atualidade

30

Aloísio Quadros

TEN. JUVENTINO



História

33

Mauro José Miranda Gandra

QUEREMOS UMA "LEOPOLDINA RAILWAY" NO AR?

Aviação Civil

36

Renato Paiva Lamounier

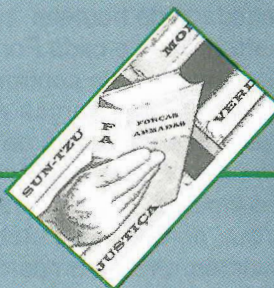
A Estratificação Social nas FORÇAS ARMADAS

Conjuntura

38

Amaury Dabul

"APEANDO DA NASCELE POR BOMBORDO"



Forças Armadas

41

Gerseh N. Barbosa

A DOUTRINA AÉREA DOS EEUU



Doutrina

Seções

1

Página Um

MAIS UM ANO QUE FINDA...

46

FATOS & GENTE

AVIAÇÃO

48

A VISÃO DO PRESIDENTE

O EFETIVO DAS FORÇAS ARMADAS

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



caba de ser emitido pela Presidência da República o documento intitulado "Política de Defesa Nacional", que certamente trará implicações na estrutura militar de defesa do país, bem como no planejamento, preparo e emprego das três Forças.

Um dos problemas que sem dúvida virão à tona, é o dos efetivos militares, que já têm sido objeto de debates esporádicos. A questão é dimensionar-se estes efetivos em tempo de paz, para que as Forças Armadas estejam preparadas para cumprir as suas obrigações mesmo na ocorrência de um estado de guerra. Trata-se de questão polêmica, sujeita aos mais diferentes conceitos, não só no Brasil, porque não é tarefa simples chegar a uma conclusão: qual o efetivo ideal das Forças Armadas de um país? Obviamente, o dimensionamento pretendido deverá levar em conta uma variada gama de fatores, entre eles os aspectos econômicos, históricos, geopolíticos, extensão territorial, possibilidade de conflitos, e muitos outros. Com menção especial, o objetivo dissuasório, que sempre estará ligado à quantidade de homens em armas no país, além do poderio bélico de cada Força.

O estudo da questão começa pelo confronto entre duas opções: ou o país opta por Forças Armadas profissionalizadas, ou por um efetivo mínimo em tempo de paz, dispondo de uma reserva mobilizável que atenda às necessidades em caso de guerra. A primeira opção é a mais onerosa, porque exige efetivos elevados em caráter permanente, embora proporcione um grau de prontidão muito maior e, em consequência, maior poder de dissuasão. A segunda opção, mais econômica, é a mais aplicável a países com menores possibilidades de conflitos, em que se balanceia um poder dissuasório menor com uma capacidade de mobilização eficiente.

Quanto às possibilidades de conflitos, é bom não esquecer que não basta a nação ser reconhecida como de índole pacífica, e declarar em um texto constitucional que procurará sempre resolver suas pendências externas por meios não belicosos, que é a favor da autodeterminação dos povos e da não interferência nos negócios internos dos outros países, e coisas assim. Isto só seria válido para induzir ao subdimensionamento ou até a inexistência de suas Forças Armadas, se todos os demais países do mundo tivessem a mesma índole e os mesmos compromissos constitucionais, e houvesse uma garantia plena de que nada disso seria jamais violado. Mas é evidente que a história da humanidade não estimula tal ingenuidade de pensamento.

Também não é suficiente argüir-se que o país há mais de um século não enfrenta um conflito bélico de caráter bi-lateral, como o Brasil, cuja última guerra nesses moldes foi a do Paraguai. Este argumento, que já tem sido usado, é dos mais falaciosos. Em 1º lugar, porque é preciso não esquecer que houve, muito mais recente, a nossa participação na 2ª G.M., que não se deveu somente aos nossos meritórios ideais de defesa da liberdade ameaçada pelo nazi-fascismo, mas foi consequência da imperativa necessidade de reagirmos ante os ataques diretos que sofrimos na nossa costa marítima. E, naquela época, já éramos um país de índole pacífica, etc. Em 2º lugar, porque o raciocínio pode ser exatamente o contrário: não tivemos conflitos freqüentes, por termos Forças capazes de exercer um razoável poder de dissuasão, pelo menos no plano regional.

O Brasil possui hoje um efetivo correspondente à proporção de 2 militares para 1.000 habitantes. Esta proporção é muito baixa, se considerarmos a sua estatura geopolítica e as suas aspirações de ascender na escala de importância mundial, até mesmo o ingresso no Conselho de Segurança da ONU como membro permanente. É muito baixa também, quando vemos que a proporção em países evoluídos anda em torno dos 8/1.000, na ex-URSS, chegou a 10/1.000. O baixo índice brasileiro, no entanto, é compensado em parte pelo sistema de reserva mobilizável, correspondente à 2ª opção, que foi a adotada no país, possibilitando em uma emergência, mobilizarmos recursos humanos adrede preparados, e rapidamente readaptáveis, que poderia chegar a um valor numérico estimado em 1.000.000 de homens.

Esta solução tem como maior vantagem a economia. Do atual efetivo, cerca de 1/3 é representado pelos conscritos que se revezam anualmente e, por serem temporários, recebem remuneração quase simbólica e não são alcançados por outros benefícios que só se justificariam com a estabilidade. Já com a profissionalização, as despesas com pessoal e outras dela decorrentes seriam muito maiores, porque ninguém se candidataria a ser militar para receber pelo resto da vida um salário simbólico. Isto, considerando que o atual efetivo fosse o suficiente. Como não é, uma simples projeção nos mostra que a profissionalização seria muito mais onerosa para os cofres públicos.

Estes são alguns dos dados a serem levados em conta na análise do problema do efetivo das FFAA brasileiras, em consonância com a Política de Defesa agora oficialmente em vigor.

II GUERRA MUNDIAL:

A CAMPANHA DO PACÍFICO

Os B-29 e NATAL

PARNAMIRIM

* Paulo José Pinto

Nos idos de 80, tivemos oportunidade de servir no CATRE em Natal. Naquela ocasião, não demos muito crédito a um antigo servidor civil, “dos tempos americanos”, que certa vez nos contou ter assistido à queda de um B-29 em uma decolagem noturna. Na ocasião, pensamos intimamente que ele não sabia muito bem o que estava dizendo e que provavelmente assistira, sim, a um acidente de B17 ou B-24. Afinal, tentei explicar-lhe, sem muita receptividade, Parnamirim havia sido o trampolim para a Europa, via África, e B-29 não teve nada a ver com Europa.

Pois é, não teve mesmo. Mas Natal teve bastante a ver com o Pacífico, por mais estranho que, geograficamente, possa parecer.

E o velho Severino tinha toda razão...



Quando a Alemanha iniciou a Segunda Guerra Mundial, invadindo a Polônia em 1939, sabe-se, ou, pelo menos, supõe-se, que Hitler vislumbrava, como objetivo político maior, a recuperação dos territórios perdidos em 1918 e a restauração da dignidade alemã tão ultrajada pelas humilhantes imposições do Tratado de Versalhes. A estratégia alemã teria sido avançar e ocupar, para depois negociar uma paz em separado com a Inglaterra que,

em reconhecimento, lhe ratificaria direitos sobre as áreas invadidas.

Quando os planos não correram como haviam sido imaginados, o Führer se deixou levar por sua personalidade extravagante e doentia e passou a conduzir a guerra quase como um assunto pessoal; como se ela contivesse um objetivo em si mesmo. O bombardeio da Inglaterra, a campanha da África e invasão da Rússia não poderiam deixar de dar no que deram. Tem-se a impressão que as ações visavam a derrota tática do inimigo, sem

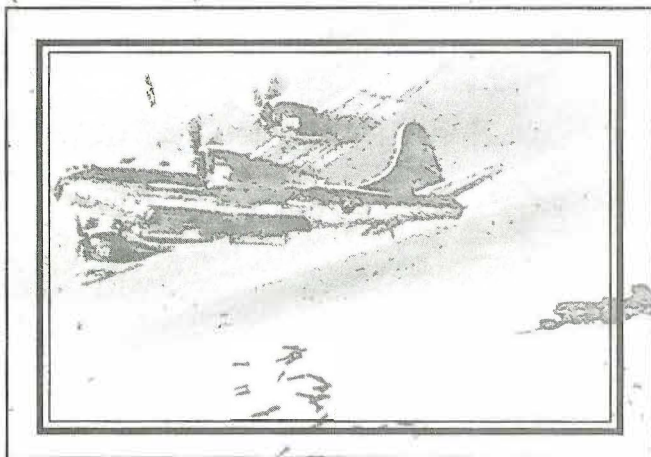
qualquer consideração do “para que” e do “a fim de que”.

O Japão, por sua vez, desde o início, ao atacar as instalações navais americanas no Havaí, em 1941, parece que não tinha um objetivo político planejado. É claro que o país estava sufocado comercialmente pela expansão ocidental que já lhe restringia até o acesso ao petróleo da Indonésia, mas a verdade é que parece não existir nenhum documento capturado que especifique claramente o que eles pretendiam fazer depois, se Midway tivesse sido ganha, se as rotas para a Oceania tivessem sido bloqueadas ou, até mesmo, se o norte da Austrália tivesse sido invadido.

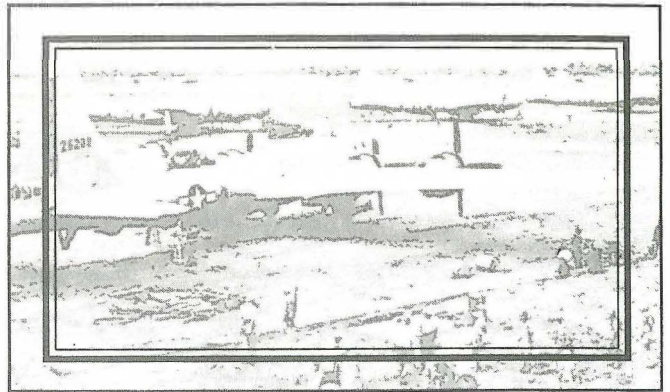
Quando se é atacado, ao contrário, as coisas são mais simples de definir, sem a necessidade de considerações sobre a “grande estratégia”. Em princípio se deseja a vitória militar sobre o inimigo, no mínimo, para retornar ao estado de coisas anterior ao ataque.

Por essa razão, é fácil entender e acompanhar a evolução da estratégia da campanha americana após o ataque à Pearl Harbor e a subsequente consolidação da expansão japonesa no sul do Pacífico. Havia que considerar apenas o objetivo de guerra, sem qualquer injunção sobre o seu propósito ou qualquer objetivo político ulterior. A derrota militar do Japão era o que se queria e ponto final. E para se chegar a isso, havia que assegurar a superioridade aeronaval nos mares, de modo a ocupar as ilhas que permitissem atacar diretamente a “área do coração”, ou seja, o território insular do inimigo. Depois, quem sabe, a invasão.

Esses dois primeiros objetivos táticos, definidos pelo planejamento militar americano, foram inteligentemente transformados em duas expressões que logo se disseminaram como jargão popular entre a tropa, e foram capazes de sintetizar, de forma inquestionável, o que se esperava, em uma primeira instância, do combatente americano no Pacífico, fosse ele do mar, de terra ou do ar: “get the carrier” (pe-



Os B-29 em ação sobre o território japonês.



Aeronaves B-29 engajadas no apoio a Mountbatten, no sudeste asiático e nas missões de apoio logístico em armamentos e combustíveis.

gue o navio-aeródromo) e “extend the bomb line” (avance a linha de bombardeio).

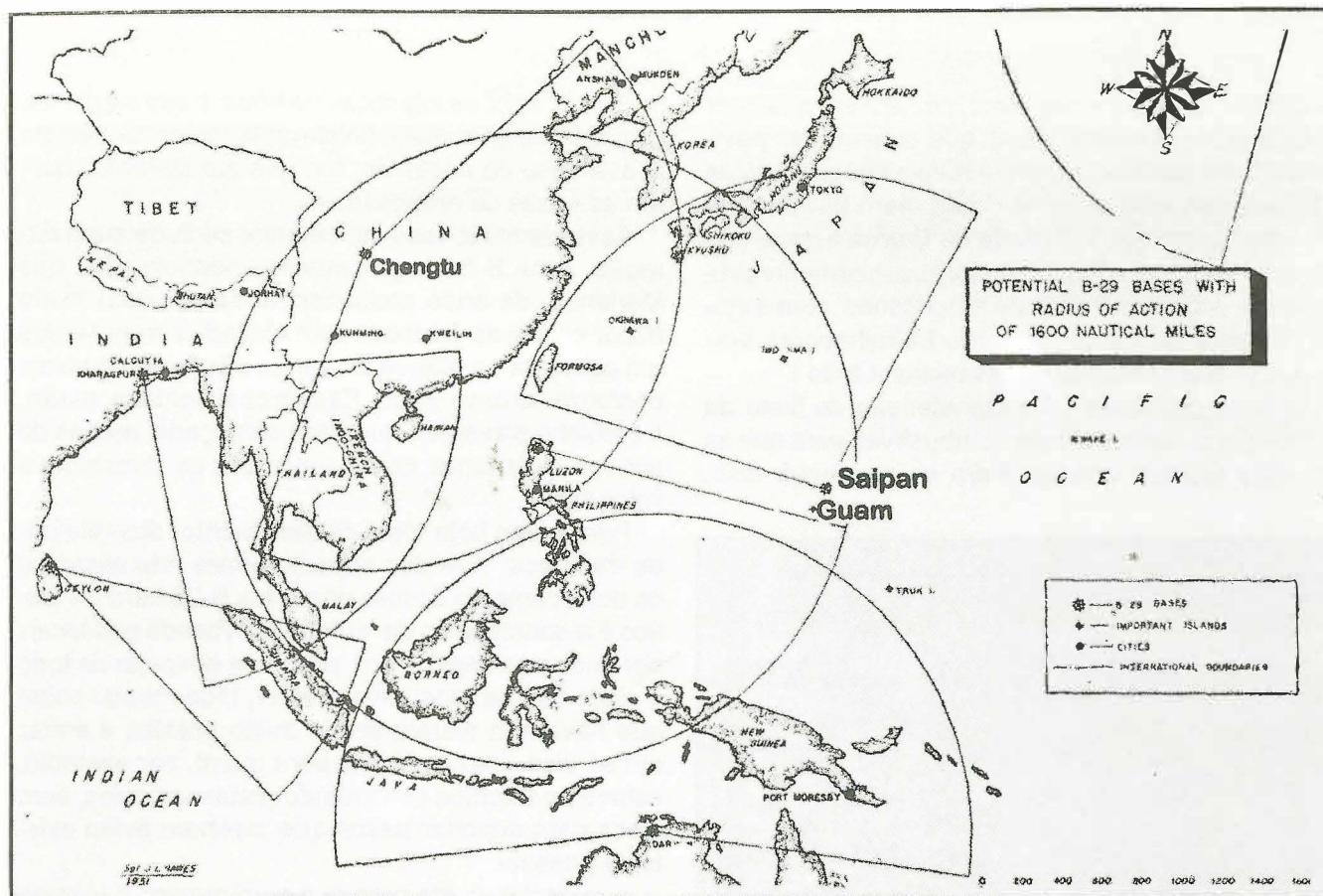
Assim foi conduzida, de modo inflexível, a campanha até a ocupação das Marianas (Saipan, Tinian e Guam) e Okinawa. O “diabo” de uma ilha depois da outra (“one damn island after the other”), conforme resignadamente comentavam os “marines”. Quando isso foi conseguido, não havia mais para onde avançar e era hora de atacar - Iwo Jima foi uma necessidade posterior de se ter, a meio caminho para o Japão, um local para desdobrar os P-51 de escolta e que também pudesse ser usado para pouso de emergência dos bombardeiros.

Mas, ainda assim, havia um impeditivo de ordem técnica: os B-17 e B-24 não tinham autonomia para o ataque ao Japão. É quando surge no cenário, o vetor que há muito havia sido projetado, e que já se encontrava em linha de produção, sendo fabricado exatamente para cumprir essa missão: o B-29, a Super Fortaleza Voadora, que se encarregaria da consecução do objetivo de guerra americano: a derrota militar do Japão.

Em 1943, o Presidente Roosevelt, aceitando uma sugestão de modificação doutrinária inovadora para os conceitos até então vigentes, havia aprovado a criação de uma Força Aérea Independente, a 20ª Força Aérea, subordinada diretamente à Junta de Chefes de Estado-Maior em Washington.

E as razões estavam claras. Desde o início, a Campanha Aliada no Pacífico se caracterizou por falta de unidade de comando e muita confusão. Nimitz no mar, MacArthur em terra, Mountbatten no sudeste, Chiang Kai-Shek na China e Stilwell, ao mesmo tempo, no sudeste e na China. Tudo muito melindroso com todo mundo querendo mandar um pouco. Nada mais lógico que, no advento dessa nova arma estratégica, ela ficasse subordinada a um poder maior e longe dessas rivalidades que não eram só individuais, se não, também de nacionalidade. E poder maior, por poder maior, que mandasse quem iria ganhar a guerra.

Essa nova Força Aérea teria o comandamento das ações de guerra dos B-29 e, em consequência, logo



Bases asiáticas de onde poderiam operar os B-29, e seus respectivos raios de ação.

após sua ativação, seria criado o 20º Comando de Bombardeio, com a 58ª Wing a ser desdobrada, com cinco Grupos de B-29 (cada grupo com três esquadrões de dez aviões cada), na Índia e na China. A missão dessa Wing seria apoiar Mountbatten, Chiang e Stilwell na recuperação dos territórios ocupados no sudeste asiático e na China e, a partir de bases na Índia (Calcutá e Ceilão) e na própria China (Chengtu), levar a termo a missão maior: dar início aos ataques diretos ao Japão.

Simultaneamente a esse planejamento, a Boeing tentava, a todo custo, resolver os incontáveis problemas que assolavam o novo avião, de modo a tê-lo pronto para combate em fins de 1943.

Conquanto o B-29 houvesse, desde os primeiros testes, mostrando o acerto de seu projeto pelo potencial de emprego que oferecia e pelas inegáveis qualidades de voo, um ponto vulnerável começava a aflorar ameaçando o sucesso do empreendimento.

O avião, desde o início, conquistou seus pilotos-de-ensaio. Era dócil de comandos, fácil de decolar e pousar, não possuía vícios e era extremamente ágil para seu tamanho. O problema eram os motores que, com frequência assustadora, se incendiavam.

O segundo protótipo, repetindo a tragédia ocorrida com o B-17, quando em fase de testes anos antes, também caiu e, neste caso, no centro da cidade de Seattle, matando toda a principal equipe de ensaios-em-voo da Boeing. Os problemas foram tantos, que

foi decidido congelar o projeto e modificar os aviões à medida que saíssem da linha de produção. Isso fez com que muitos aparelhos dessa série inicial fossem perdidos mais tarde, ainda, por causa dos motores. Ou se não foram, os motores levaram a fama.

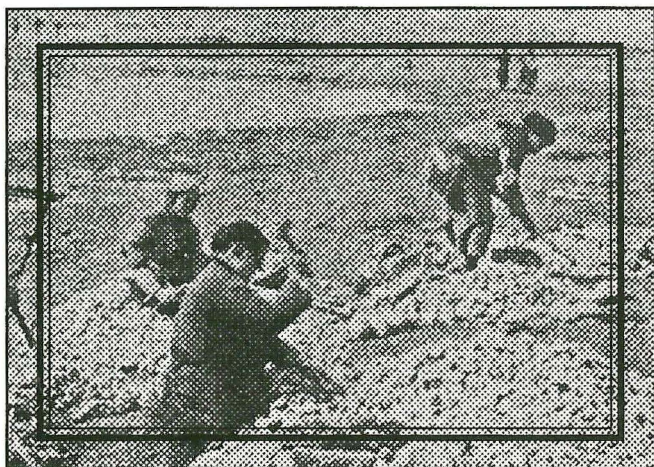
A despeito, entretanto, de todos os problemas, o fato é que, a partir de junho de 1944, os B-29 começaram a operar contra alvos japoneses na China ocupada, na Manchúria, em Formosa e no Japão, decolando de Chengtu e, em Rangoon, Bangkok, Saigon e Singapura, a partir de Calcutá.

Os primeiros objetivos em território japonês atacados pelo novo avião foram as usinas siderúrgicas da cidade de Yawata, no dia 14 de junho de 1944, exatamente no mesmo dia em que era efetuado o desembarque em Saipan, nas Ilhas Marianas, e de onde os B-29 passariam a operar a partir de outubro. Na verdade, não fora coincidência. A intenção era deixar claro para o Japão o poderio que teria de enfrentar caso não se rendesse.

Entretanto para dar início a esses ataques a partir da China, alguns óbices extraordinários tiveram de ser, senão vencidos, pelo menos enfrentados permanentemente. Os dois principais, no campo da Logística. Primeiro, porque não existia infra-estrutura na China capaz de apoiar a construção das pistas de pouso na área de Chengtu. O B-29 era um avião que decolava com um peso máximo de 120.000lb e era comum, em algumas missões, chegar-se até

140.000lb. Consequentemente, não era em qualquer pista que ele operava. Havia que construí-las pavimentadas e com piso estruturalmente adequado. Mas não existiam máquinas na China, nem havia como levá-las, posto que a Estrada de Burma estava sob domínio japonês. E a solução foi absolutamente pré-histórica. Alguns milhares de americanos, com a ajuda de cerca de meio milhão de trabalhadores braçais chineses, construíram as pistas a mão !

O outro problema foi a manutenção do fluxo de suprimento, especialmente combustível, para que as missões fossem voadas. Para se conseguir isso,



A pista de Chengtu, na China, para espanto do mundo, devido à falta de infra-estrutura local, foi totalmente construída à mão, por uns milhares de americanos abnegados e mais de meio milhão de chineses.

houve que ativar uma extraordinária ponte-aérea sobre a rota de vôo mais perigosa e inóspita que existe no planeta: aquela que passa nas cercanias do teto do mundo, sobre o Himalaia; sobre a corcunda ("the hump"), conforme diziam os americanos; próximo às mais altas elevações do mundo; todas acima de 8.000m. E isso com aviões de propulsão a hélice, com motores convencionais e todos, excetuando o B-29, sem pressurização.

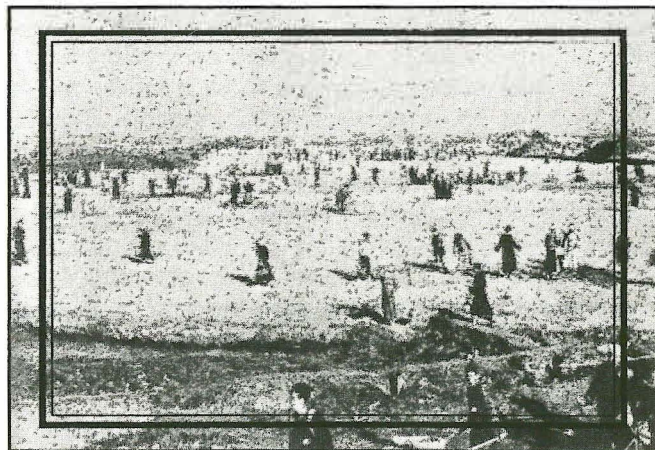
Nessa operação continuada, foram usados C-46, C-87 (versão de transporte do B-24 Liberator) e os próprios B-29, que voaram 1.400 missões desse gênero, nas quais foram perdidos doze aviões ante as brutais condições aerológicas que exigiam demais dos já problemáticos motores (o Himalaia abateu quase tantos aviões quanto o combate, onde as perdas aceitáveis eram normalmente de um por cento). Eram tempestades de neve de extrema violência, absolutamente imprevisíveis, associadas a ventos avassaladores capazes de, em uma única rajada descendente, fazer um avião perder altura de forma quase descontrolada.

E as condições logísticas na Índia, o outro extremo da ponte, se bem que infinitamente melhores, tinham lá sua dose de exotismo, em que até elefantes faziam as vezes de empilhadeira.

Esse sacrifício todo, no entanto, seria de curta duração, e os B-29 logo estariam desdobrados nas Marianas, de onde passariam a operar com muito maior eficiência (embora com elevadíssimas perdas em combate - o ataque ao Japão não foi um passeio conforme se ouve dizer). Estava sedimentado, assim, o caminho da vitória, que seria alcançada, menos de um ano mais tarde, com as missões de Hiroshima e Nagasaki.

Para quem hoje toma conhecimento dos relatos da época, um dos aspectos mais interessantes do deslocamento desses primeiros B-29 para o Pacífico é a constatação da euforia provocada nos locais por onde passavam. Sim, porque a despeito de todo o sigilo que se procurava manter, todo mundo sabia que havia um extraordinário avião prestes a entrar em serviço. Isso era óbvio para quem, por exemplo, estava no Pacífico construindo pistas enormes, com pisos para suportar pesos que nenhum avião existente possuía.

A expectativa era grande e nem mesmo o inimigo ignorava a realidade, pois a maioria das unidades de



Visão da construção artesanal da pista de Chengtu, para operação dos B-29 no sudeste asiático.

B-29 foi "saudada" nas transmissões radiofônicas da "Rosa de Tokyo", ao chegarem às suas bases.

As primeiras levas de Super Fortalezas, que se destinavam à Índia e China, não puderam voar pela rota do Pacífico, porquanto o Japão ainda tinha um enorme domínio do oceano. A solução foi seguir pelo ocidente e o deslocamento teve início em 1º de abril de 1944, em grupos de nove a dez aviões que, na sua maioria, fizeram a rota Gander - Marrocos - Cairo - Karachi - Calcutá.

Uma quantidade menor, no entanto, voou pela rota do Atlântico Sul fazendo a travessia de Natal para Accra e depois seguindo para o Cairo.

A distância a ser voada entre os Estados Unidos e o destino final, Calcutá, era de aproximadamente 12.000 milhas e não foi sem grandes percalços que ela foi percorrida, a tal ponto que, depois de oito acidentes nos primeiros 30 dias, os aviões foram "groundeados",

onde estivessem, para que se avaliasse o que estava ocorrendo. E a causa, quase que invariável, era a de sempre: o motor, associado ao despreparo das tripulações.

Até mesmo em Parnamirim caiu um avião na decolagem. Só que, nesse caso, concluiu-se que o piloto se desorientou ao entrar na escuridão e colidiu com o solo pouco antes de cruzar o litoral. Por esse motivo, inclusive, as decolagens deixaram de ser feitas à noite.

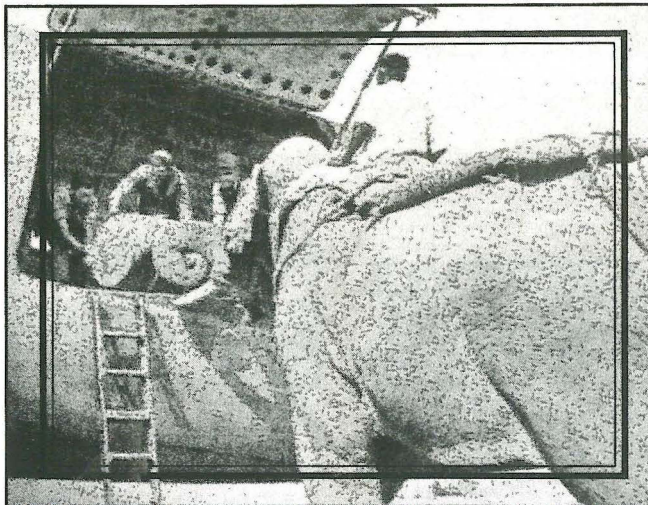
O primeiro pouso de uma Super Fortaleza Voadora em Parnamirim foi feito pelo B-29 número 26235, às 1918Z, de 25 de maio de 1944, procedente de Atkinsons Field na Guiana Inglesa.

O avião desde há muito era esperado por toda a guarnição da Base Unit 1152 da USAAF no Campo de Parnamirim. Era uma questão de tempo, pois todo o movimento de carga e de pessoal de apoio do 20º Grupo de Bombardeio já estava passando regularmente por Natal com destino à Índia em aviões do ATC (Air Transport Command) e ninguém mais estava fazendo segredo de nada.

Oficialmente, no entanto, quando foi informado à base a próxima chegada dos aviões, estes passaram a ser referidos como os VHB (Very Heavy Bombers) e se procurou manter o maior sigilo sobre o movimento.

De pouco adiantou, pois, quando um grande bombardeiro foi visto sobrevoando Parnamirim, ninguém na base teve a menor dúvida; era finalmente o B-29.

O que se seguiu foi uma debandada geral de todo o efetivo em direção à pista e, quando o avião pousou, o perímetro do esta-



Na Índia, o exótico emprego dos meios locais em tarefas de apoio logístico. Um elefante realiza a operação de carregamento de tonéis de combustível em uma aeronave C-46.

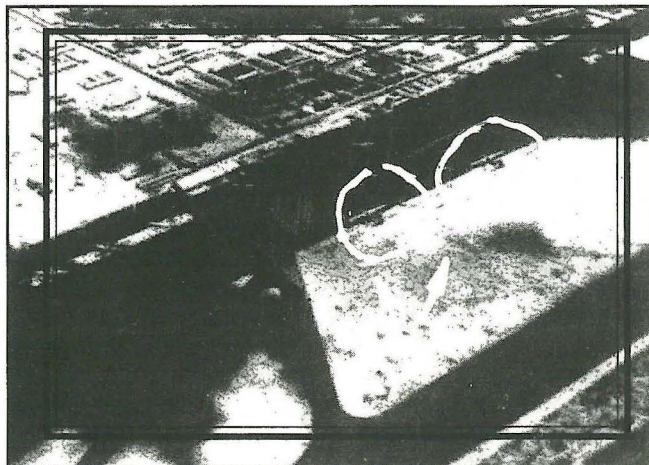
nutenção e, também, pela inexperiência dos próprios tripulantes.

O que se via era a tripulação voar 4.000 milhas até Natal e chegar sem sequer ter-se dado ao trabalho de calcular o consumo-horário de combustível! No início, os tripulantes tinham dúvidas, até, sobre a capacidade dos tanques. A TO do avião dizia que os tanques de asa tinham capacidade para 5.604 galões e os pilotos afirmavam que só cabiam 5400. Alguns diziam que o consumo inicial era de 1.000 galões/hora, enquanto outros falavam em 700, 800, etc. E isso, antes de iniciarem a travessia!

Dos 220 aviões que seguiram via Parnamirim para a África, três foram perdidos. Além do acidente de decolagem, outros dois B-29 não chegaram ao destino do outro lado do "Iago", ambos por problemas de combustível. Um deles pousou no mar, próximo do litoral africano, e a tripulação foi resgatada. Um outro, quando estimava estar 02:30h fora de Accra, informou estar curto de combustível e que iria para Roberts Field, na Liberia. Cerca de uma hora mais tarde, foi solicitado à Roberts Field a meteorologia local e o acendimento de todas as luzes de pista. Foi

o último contato do B-29 nº5203, do qual nunca mais se teve notícia.

Até a rendição japonesa, alguns B-29 avariados, de missão cumprida e restritos para combate ("war weary"), retornaram para casa, também via Natal, contribuindo para aumentar o intenso tráfego de evacuação de pessoal procedente do Teatro Europeu, especialmente nos meses de junho e julho de 1945.



B-29s estacionadas em Parnamirim em frente à atual estação de embarque.

** A autor é Cel.Av. R/R*

O COMANDANTE SUPREMO

* *Murillo Santos*

Uma das mais honrosas tradições militares é o respeito que as Forças Armadas devotam ao democrático controle civil, significando este, no Brasil, o conjunto dos três poderes - executivo, legislativo e judiciário - exercitado diretamente pelo Comandante Supremo ou Comandante-em-Chefe das Forças Armadas, o Presidente da República.

R

ecordo, aqui, o que Samuel Huntington, em seu livro intitulado **The Soldier and the Nation**, ... "caracteriza como controle civil com sentido objetivo, correspondendo à maximização do profissionalismo militar, isto é, aquela situação em que as Forças Armadas têm atribuições claras, relacionadas à

defesa, dispondo de um corpo de oficiais rigorosamente profissionalizado. A essência do controle civil objetivo é o reconhecimento do profissionalismo militar autônomo; a essência de sua antítese, o controle civil subjetivo é a negação de uma esfera militar independente. Historicamente, a demanda por um controle civil objetivo provém da própria profissão militar, a demanda por controle civil subjetivo advém dos variados grupos civis ansiosos por maximizar seu poder em assuntos militares.

O essencial para qualquer controle civil é minimizar o poder dos militares. O controle civil objetivo obtém esse resultado pela profissionalização dos militares, tornando-os politicamente estereis e neutros. Isto produz o mais baixo nível de poder político dos militares em relação a todos os grupos civis. O corpo de oficiais altamente profissionalizado encontra-se pronto para sustentar as aspirações de qualquer grupo civil que exerça autoridade legítima no interior do Estado". (1)

Analisando atentamente tais pensamentos, é possível caracterizar a imensa responsabilidade e correspondente autoridade de que se investe o Comandante Supremo.

Nesse cenário, devido a aspectos circunstanciais da nossa história ou a peculiaridades políticas conjunturais, as coisas não são sempre amenas entre o Comandante Supremo e suas forças militares (refiro-me às forças, isto é, gente, tropa como um todo e não a pessoas específicas como os ministros de Estado).



No Brasil, sem que se remonte a recordações históricas muito distantes, é possível afirmar, sem medo de errar, que as tensões entre o Comandante Supremo e as Forças Armadas no período republicano sempre foram dramáticas quando, por muitas vezes, desembocaram em extremos desequilíbrios internos - 1922, 1927, 1930, 1932, 1937, 1945, 1954, 1955, 1956, 1957, 1961, 1964. Mesmo no período de 1964 a 1985, identificam-se dificuldades no processo de aceitação mútua.

Quanto ao momento presente, não é preciso nestas notas fazer citações nominais ou de fatos, mas vê-se que, a partir de 1985, muita coisa está diferente neste país - e não é apenas diferente do período mais recente, 1964/1985 por exemplo, mas, sim, difere de tudo que já nos antecedeu.

Assim é que nos tempos atuais não estão fáceis para quaisquer das Forças, exacerbando-se os gravames pelo rápido processo de mutação experimentado num mundo em reordenação. Desde o fim da bi-polaridade leste-oeste e dos reposicionamentos na política interna brasileira, os militares têm sido instados a fazer mais reajustes e adaptações do que qualquer outra instituição nacional. Os orçamentos já bastante reduzidos sofrem surpreendentes cortes; os padrões e os valores da carreira vão sendo abalados, em vista das dificuldades em se identificar objetivos e missões, os quais devem ser estabelecidos como reflexo da vontade nacional; ademais, agrava-se o quadro pela desequilibrada e desajustada renda familiar. Evidentemente, esses fatores levam os militares a

um quase limite entre ser (por opção e ideal) e estar (por dever e necessidade). Urge, portanto, um amplo e democrático debate sobre a questão.

Não se pode descurar, além do mais, nesse elenco de preocupações, das novas perspectivas de **utilização** dos militares - ações cívico-sociais - (não me refiro a emprego das forças, pois isto só se coaduna com a ação de Defesa), as quais significam novo ingrediente nas discussões sobre as verdadeiras finalidades - isto é, para que servem - das Forças Armadas.

Tudo isto é motivo para indagações dos militares perante seu Comandante Supremo, e não há dúvida de que, nesse quadro, pode-se claramente perceber que a caserna vê abalada a afetividade pessoal com relação a esse Comandante - embora tal fato não seja preocupante, só menos agradável.

Ao que me consta, nos últimos anos, afora alguma familiaridade com a vida militar por parte de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, excluídos todos os presidentes-generais, nenhum outro presidente, incursionou pelas lides da Forças Armadas. Isto certamente também não é decisivo, pois para ser Comandante Supremo não é necessário ter cumprido o serviço militar dito obrigatório neste país. Nem Woodrow Wilson, nem Franklin Roosevelt, os quais conduziram a nação norte-americana nas guerras mundiais, jamais usaram uniformes. A seleção e escolha do Comandante Supremo é corretamente assunto para os eleitores decidirem e não para os militares interferirem.

Muitas das tensões ocorridas, ao longo de nossa história, entre o Comandante Supremo e as Forças Armadas disseram respeito, no meu entender, não à maior ou menor aproximação do presidente com as Forças Armadas ou ao seu grau de conhecimento sobre estratégias militares, mas, sim, a acidentes da política interna e a uma errônea visão dos políticos, na busca de um controle subjetivo do estamento militar, isto é, o grupo civil imagina deter influência sobre os militares em proveito próprio, confirmando o pensamento de Huntington.

Uma análise isenta dessa realidade leva à constatação de que, em nosso país, a interação entre os Poderes constituídos e a Instituição militar ainda não alcançou a equação perfeita, decerto em razão de imposições conjunturais ou mesmo por força de hábitos culturais que estabeleceram (no passado) isolamento mútuo em vez de interdependência.

Eis, aí, um comportamento que sempre gerou distorção e pode, hoje ainda, estar dificultando e emperrando a efetivação de uma clara e objetiva Política de Defesa e, como decorrência, a criação do órgão para administrá-la - o Ministério ou Secretaria de Defesa.

Nessa ótica, as intensas responsabilidades do Comandante Supremo avolumam-se, pois se não há Política de Defesa, nem o órgão para implementá-la, recai sobre os ombros do Presidente toda ação nesse campo, retardando-se consequentemente a tomada de DECISÃO que gerará a ORDEM, a qual inspira a CONFIANÇA, que traz, como corolário, o RESPEITO.

Certamente, o Brasil faz parte do rol das nações que propugnam pela defesa da liberdade, exercitando a har-

monia dos Poderes, característica dos Estados verdadeiramente democráticos. Portanto, é lícito imaginar que os homens em uniforme apreciem a liberdade de expressão, podendo manifestar suas opiniões, defendendo pontos de vista, não obstante possíveis divergências com o Comandante Supremo. Todo os presidentes tiveram - devem ter hoje (?) - e terão sempre alguma discordância de seus generais, almirantes e brigadeiros; é preciso, porém, que ele tome conhecimento dos fatos e das razões dos desacordos, ouvindo exposições dos interlocutores apropriados e não o seja, tão-somente, por meio de editoriais de presidentes de clubes das Forças Armadas ou tímidos artigos de militares hoje já esquecidos na aposentadoria (reserva ou reforma).

Estas notas não objetivam nem lutar pela liberdade de expressão, porque felizmente esta já existe, tampouco pretendem inspirar lideranças militares que se conduzam como autômatos isolados. Tenho por convicção, muito firme, que os militares brasileiros respeitam o seu líder civil eleito e quaisquer assuntos que possam tangenciar uma perspectiva de envolvimento político - revanchismo, indenizações, anistias, negação de movimentos revolucionários ou contra-revolucionários - devam ser debatidos por canais apropriados, empregando-se os corretos instrumentos da democracia, representados no diálogo maduro entre as partes interessadas.

Outro aspecto a considerar é que os militares não decidem quando nosso país deve ir à guerra (prerrogativa constitucional do Presidente, baseada em autorização do

Congresso), nem têm o direito de bloquear iniciativas e reclamos da nação, mas, sim, devem explicitar, por meio da experiência, o que é sua visão de defesa, discutir os temas de criação do

Ministério da Defesa, do serviço militar obrigatório ou profissional ou, quem sabe amanhã, neste mundo em mutação, avaliar a absorção em suas fileiras de minorias que são motivo de debate cotidiano pela sociedade brasileira.

O que verdadeiramente se espera dos militares - líderes principalmente - é que devam sempre dizer de forma inteligente o que pensam, concordando ou não com o Comandante Supremo ou com os seus comandantes-em-chefe. O que não podem e não devem fazer é agir publicamente de maneira que aparentem negar a legítima autoridade ou mesmo sugerir que esta ou aquela decisão, no âmbito político, pertença, exclusivamente, à alçada dos militares. Tal procedimento é inadequado, porque passa uma errada mensagem à tropa, que poderá, um dia, ser solicitada pelo Comandante Supremo a arriscar sua própria existência, circunstância em que confiança e disciplina são absolutamente imprescindíveis.

O controle civil objetivo precisa ser completamente estabelecido, mas, sem dúvida alguma, é imperativo que traga em seus propósitos a mais ampla e perfeita profissionalização de forma a permitir a verdadeira capacitação para o exercício da DEFESA.

(1) Transcrição do meu livro "O caminho da profissionalização das Forças Armadas", Editora do Livro - 1991.

* O autor é Ten.-Brig.-do-Ar R/R

PARA SABER COMO A INFRAERO É IMPORTA



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

NTE PARA O BRASIL, AQUI VAI UMA PISTA.



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



A EVOLUÇÃO DAS POLÍTICAS EM CONFRONTO

* *Umberto de Campos Carvalho Netto*

Durante a Guerra Fria, as tensões foram constantes, especialmente nos primeiros anos, mas é inegável que as estratégias variaram não só pela natural aspiração de cada um dos líderes dos dois blocos em conquistar vantagens na disputa, como também ao sabor dos desígnios dos mandantes que se sucederam.

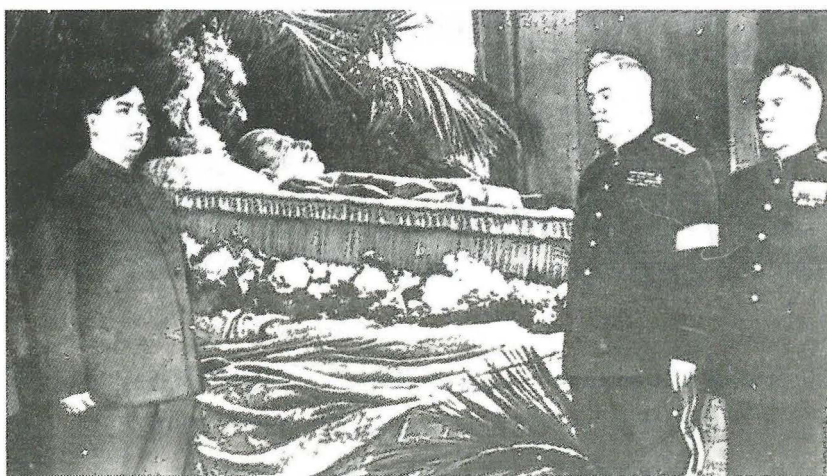
Do lado oriental, não há dúvidas de que, com a morte de STALIN em 1953, começou um lento arrefecimento da impetuosidade soviética. Para muitos, esse foi o começo do fim da Guerra Fria, embora freqüentes desavenças ainda tenham ocorrido sob KHRUSCHOV e BREZHNEV, só terminando quando assumiu o poder GORBACHOV, em 1985, e empreendeu drásticas liberalizantes, que não conseguiu levar a bom termo e começou a desintegração da União Soviética. Da mesma forma, na China, país comunista que sempre procurou desenvolver uma política própria, evi-

tando as influências tanto de norte-americanos quanto de soviéticos, mas indisfarçadamente hostil ao bloco ocidental, a morte de MAO TSE TUNG em 1976 representaria o início de um processo de aproximação com o ocidente e convivência menos inamistosa.

A Política de Contenção dos EUA também adquiriu contornos peculiares após o governo do Presidente TRUMAN, que a criou. EISENHOWER adotou a "Doutrina da Retaliação Maciça", sob a qual a Estratégia da Dissuasão se fixou na ameaça de represália em grande escala, a nível nuclear, ante qualquer investida russa. Assumindo em 1961, KENNEDY, convêncido de que a Estratégia anterior não estava impedindo o

avanço russo por meio da sua Estratégia Revolucionária, adotou a "Doutrina da Dissuasão Flexível", que representou uma guinada no sentido de um maior endurecimento da política norte-americana.

A nova Estratégia, além de manter a ameaça de represália nuclear, previa a



A morte de STALIN, o ditador georgiano abriu na União Soviética um processo de revisão de sua política, qualificada de "degelo" pelo romancista Ilya A. Ehremburg. À esquerda Malemkov que viria a substituí-lo.



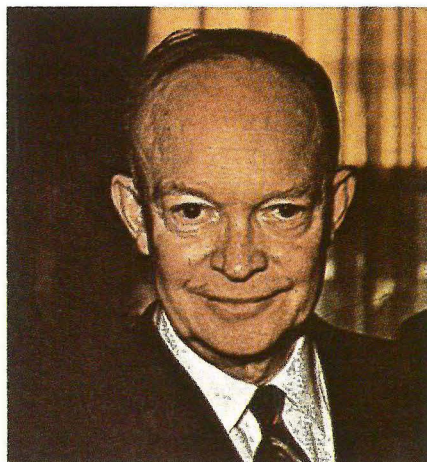
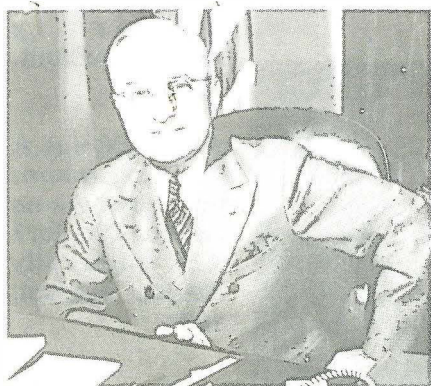
O desaparecimento de Mao-Tse-Tung arrefeceu duas posições por ele adotadas que davam grande efervescência à Guerra Fria: o acesso chinês ao poder atômico e o rompimento ideológico com o dirigentes do Kremlin, por ele considerados "revisionistas".

constituição de vultosas forças de emprego geral (GENERAL PURPOSE FORCES) equipadas, treinadas e sempre prontas para atuarem em qualquer nível de conflito "desde a infiltração guerrilheira até o holocausto nuclear", para usar as próprias palavras do Presidente KENNEDY. Nos mil dias do seu governo, aconteceram episódios marcantes, que mais uma vez abalaram os alicerces da frágil situação de paz no mundo, como a

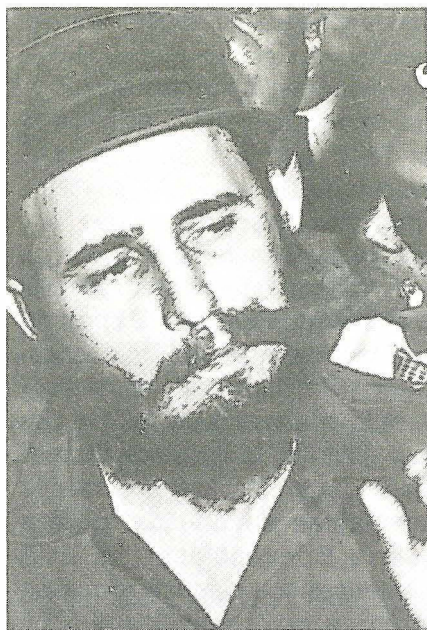
fracassada tentativa de invasão de Cuba (episódio da Baía dos Porcos), o início da participação americana na Guerra do Vietnã (1961), e a "Crise dos Mísseis Cubanos" (1962), quando uma ação militar ousada e arriscada conseguiu fazer os russos recuarem na sua intenção de instalar bases de mísseis de ataque em território cubano. Após o

assassinato de KENNEDY, em 1963, sucedeu-o seu vice, Lyndon Johnson, em cujo governo prosseguiu a escalada da Guerra do Vietnã, que atingiu o seu ápice no governo seguinte, durante o primeiro mandato de NIXON (1969). Na época, os EUA chegaram a manter mais de 600.000 homens em armas no conflito do Sudeste Asiático, enquanto a sociedade americana dava mostras de uma crescente insatisfação com os sacrifi-

cios que lhe eram impostos para a manutenção de uma guerra que já se prolongava por tantos anos. Foi no 2º mandato de NIXON, iniciado em 1972, que ocorreu uma nova reformulação da política norte-americana, com a adoção da "Estratégia da Dissuasão Realista", a qual, militarmente, previa o seguinte esquema, face aos 3 tipos de conflitos: para os Conflitos Locais (Guerra de Guerrilha), ajuda econômica e assessoria militar dos EUA, ficando as ações de repressão a cargo das forças armadas dos países envolvidos; para a Guerra Convencional, os EUA manteriam seu dispositivo militar, porém, a responsabilidade seria compartilhada com os países aliados; para a Guerra Nuclear, manteriam as Forças Nucleares do Teatro, para o nível tático, e os dispositivos de defesa e ataque, nos moldes já existentes, assumindo a responsabilidade pelo "guarda-chuva nuclear", de proteção aos aliados. Politicamente, a "Doutrina Nixon", como ficou conhecida a nova postura americana, previa a intensificação das negociações diplomáticas no sentido de aliviar as tensões mundiais ("détente"). O Próprio Presidente Nixon se encarregou de protagonizar os primeiros lances diplomáticos, com uma visita à China e depois a Moscou,



TRUMAN, EISENHOWER e KENNEDY uma sequência determinante no recrudescimento da política norte-americana de retaliação e dissuasão.

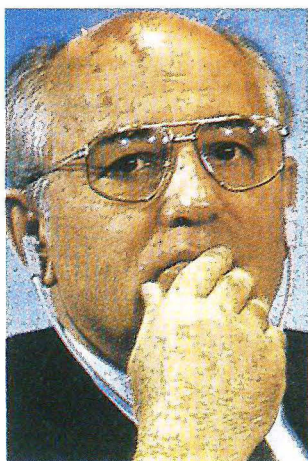


Com sua barba, seu charuto e sua roupa de guerrilheiro, Fidel Castro simbolizou a oposição a política norte-americana, que culminou com a crise gerada pela tentativa Soviética de instalação de bases de mísseis em território cubano.

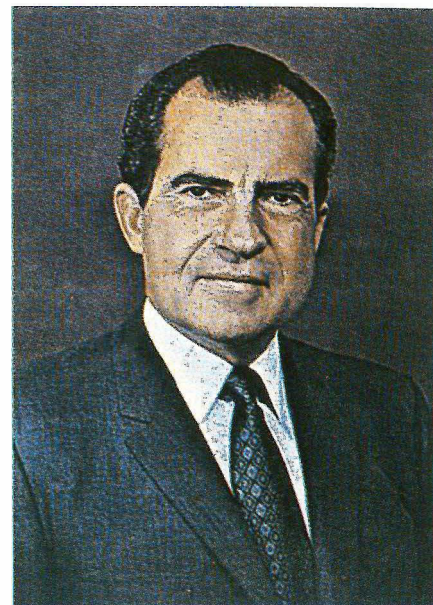
inaugurando uma nova fase do relacionamento entre os dois blocos. A Guerra do Vietnã terminou em 1973, por força de um armistício que, para os americanos, se constituiu em autêntico "empate com sabor de derrota". Iniciaram-se as conferências de desarmamento, penosamente conduzidas e com escassos resultados durante anos, devido às enormes dificuldades para se desmontar dispositivos militares que atingiram as raias do inconcebível.

De qualquer forma, a distensão prosseguiu, passando o mundo por um longo período de esperanças de uma paz duradoura, até que, com a subida ao poder de GORBACHOV, na Rússia, e o advento da "PERES-

TROIKA", começou o colapso do Império Russo e do Comunismo. As 15 repúblicas que compunham a antiga URSS, como em uma reação em cadeia, foram proclamando sua autonomia, constituiu-se a CEI (Comunidade dos Estados Independentes) e a ex-União Soviética passou a viver seus próprios problemas internos, consequência de uma desintegração atabalhoada, agravada por sérios problemas econômicos que evidentemente fugiram ao controle das autoridades russas. O resultado foi que um dos blocos que constituíram a bipolaridade após a Segunda Guerra perdeu a sua condição hegemônica, começou a desaparecer a motivação ideológica que originou a "Doutrina Truman" e revelou-se o rápido enfraquecimento de um dos termos da equação do poder que foi a base da Guerra Fria. Com isso, a Ordem Mundial até então imperante entrou em fase acelerada de transformações, em termos militares, com as pedras do poder se movimentando no tabuleiro internacional em busca de melhores posições, algumas tendências já atingindo o aspecto de definição enquanto muitas incógnitas estão para ser elucidadas, e só o tempo poderá mostrar os verdadeiros contornos da NOVA ORDEM que se inicia.



O processo de abertura política que viveu a Europa está intimamente ligado aos personagens que o viabilizaram: (À esquerda) MIKHAIL GORBACHOV, líder do processo de reformas soviéticas; (centro) HELMUT KOHL, artífice da reunificação alemã; (À direita) BORIS YELTSIN, Presidente da Rússia



O Presidente Nixon, apesar da desastrosa política desenvolvida dentro dos Estados Unidos, acenou para o resto do mundo com a "Doutrina Nixon" que resultou na "detende", aliviando as tensões mundiais.

BIBLIOGRAFIA

LINK, Arthur S. *História moderna dos Estados Unidos*. 3. ed. v. 3.

COMUNISMO: de Karl Marx ao Muro de Berlim. Ed. Abril, 1965.

ATLAS da História Universal. O Globo/The Times, 1995.

SCHLESINGER JR., Arthur M. *Mil dias: Johnn Kennedy na Casa Branca*. v. 1 e 2.

HOLL, Kenneth L. Deterência realista e nova estratégia. *Air University Review*, set./out. 1973.

STANLEY, H.A. A Doutrina Nixon: uma nova era na política exterior? *Air University Review*, set./out. 1973.

O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R e Presidente do C.Aer

HOLLYWOOD

IN THE AIR

Tradução e adaptação:

* Jorge Longuinho



Em uma cabeceira de pista na Califórnia:

- Controle São Diego; aqui fala James Stewart; B-24 - 009 para decolagem, "over"!
- "Ok", James; aqui Papai Noel! Comandante, confirme Código; Lei "USAF dash- 3547" proíbe brincadeiras na fonia; confirme!
- Confirmando: co-piloto, Tyrone Power; metralhador, Charlton Heston e Clark Gable; na cauda, "Sir" Lawrence Olivier... Quer Mais?? - "over"
- Entendido! Livre cabeceira 32, vento de 60 graus com 10 nós.
Cena seguinte: Operador da Torre tem uma parada cardíaca!



laro que é um filme, mais para comédia do cinema do que para a realidade, mas uma visão muito boa do que poderia ter ocorrido realmente, já que falaremos dos nomes que, na era do teatro e do cinema, eram "mocinhos e "bandidos", mas que

na Segunda Grande Guerra ocuparam posições de destaque no "Teatro de Operações", como as Estrelas de Hollywood que foram para a Força Aérea.

Começaremos pelos artistas, que nas telas eram tremendos heróis, infalíveis, corajosos e sem quaisquer limitações, mas na hora do alistamento, alguns não passaram pelos rigorosos exames médicos:

- Dean Martin e Alan Ladd estavam com hérneas avançadas;

- Frank Sinatra, quem diria, "the voice", tinha os tímpanos perfurados;

- Richard Widmark e Gregory Peck tinham o "mal da L-5", ou seja, sofriam terrivelmente da coluna;

- Peter Lawford, o "galã inglês", tinha um braço muito mais curto do que o outro e Marlon Brando, "o poderoso chefe", tinha uma das pernas absolutamente torta;

- Ronald Reagan, o presidente, não enxergava nada e Mickey Rooney tinha pressão alta.

Todos tentaram se alistar, cheios de entusiasmo, mas, apesar de sua importância nas telas, não conseguiram sensibilizar os examinadores.

Hollywood tinha também a "Colônia Inglesa" de atores; eles tentaram alistar-se junto à Embaixada

britânica, em Washington, e a maioria teve algum sucesso.

David Niven e Lawrence Olivier foram escalados para permanecer na Califórnia fazendo filmes promocionais. Mais tarde, conseguiram juntar-se à Royal Navy. Lawrence Olivier chegou ao "757 Squadron", onde voou como metralhador. Certo dia, para impressionar os "fans", pegou um "Blackburn Shark" estacionado e deu partida para tentar voar. Uma das rodas ainda estava com calços e o avião girou atingindo um outro que estava ao lado. Depois disso, "Sir" ainda quebrou mais 3 aviões, e o comandante pediu que voltasse aos estúdios para filmar "Henrique V", muito mais "suave" e com maiores possibilidades de sobrevivência!

E Clark Gable? Ah, aquela cena de "E o Vento Levou", com Vivian Leigh...

Com 46 anos, Clark Gable foi para a Inglaterra e tornou-se o contraponto das rádios nazistas de propaganda; como narrador, e com aquela voz, com certeza fez muita gente mudar de lado!

James Stewart é talvez o mais importante combatente "movie star" americano. Tentou alistar-se em novembro de 1940, mas era magro demais para sua altura: foi reprovado.

Começou então a comer 2 pratos de espaguete ao dia, e, em 22 de março de 1941 teve sucesso. Depois de muito treino, conseguiu a Carteira de Piloto Privado e foi testado em uma B-17, no Novo México. Mais tarde, "Jemmy", mesmo fardado, chegou ao palco para dar um Oscar a Gary Cooper como melhor ator em "Sargent York".

Stewart fez shows nas rádios, arrecadou "bônus-de-guerra" e muita promoção para que outros jovens também se juntassem à Força Aérea. Em novembro de 1943, o então Capitão Stewart foi designado para a Inglaterra como comandante do "703 Squadron"; depois, para o "445 Bombing Group"; para o "Air Division" e para o "8th Arming Air Force". Um B-24 seu chamava-se "Nine Yanks and a Jerk!", e ele participou de mais de 20 "raids" no continente europeu.

Em janeiro de 43, Stewart comandou um bombardeio às fábricas em Brunswick. Na volta, notou que a esquadrilha que ia na frente estava com 30 graus de rumo fora da rota, (as esquadrilhas voavam juntas, mas não em grupo). Ele contactou os líderes informando o erro, mas estes não concordaram. Stewart poderia ficar com eles e fazer a proteção necessária em caso de ataque, ou manter o seu rumo, "certo", e seguir para casa. Stewart preferiu seguir com os líderes. Mas a "Luftwaffe" estava na área e atacou-os severamente. A esquadrilha líder foi abatida com mais 9 B-24. Stewart sobreviveu com sua esquadrilha e por isso foi condecorado pelo sucesso do retorno, com a "Distinguish Flying Cross". Mais tarde foi transferido para Buckinghamshire e tornou-se Coronel Comandante do "453 Bombing Group".

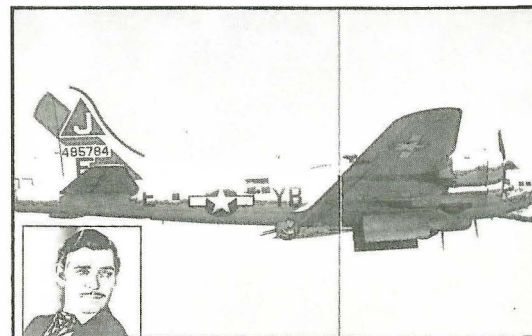
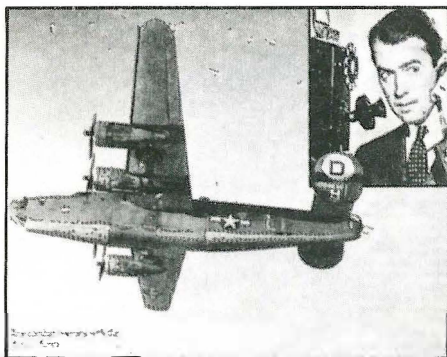
Seus "briefings" eram hollywoodianos. Com aquela voz de "música e lágrimas, devolvendo o trombone na loja de penhores", Stewart enchia a sala com autorizados cabos, soldados, etc. Um deles era um operador de rádio que queria ser ator. Seu nome: Walter Matasschamskyasky; mais tarde ficou conhecido como Walter Mattau.

Apesar de todo esse sucesso, J. Stewart nunca quis pressionar seus futuros contratos, mas, é claro, tal influência era inevitável.

Quando foi para a Reserva, contra a sua vontade, ainda filmou "Strategic Air Command", em 1955. Eu vi o filme mais de 5 vezes, ali no Carioca, na praça Saens Peña, no Rio; eu entrava na sessão das 2 e saía às 8, diretíssimo! Aquela cena no comando de uma B-47 foi incrível. Mais tarde, em 1968, por pouco o 1º/10º, em Cumbica, foi equipado com esses aviões! Já pensou?!?

James Stewart ainda fez, em 57, "Spirit of St. Louis", no papel de Charles Lindberg, cruzando o Atlântico para a Europa.

Em Janeiro de 42, a nova esposa de Clark Gable, a linda Carol Lombard foi a N. York e lá vendeu "bônus-de-guerra", voltando à Califórnia. Nessa época os japoneses rondavam o Havaf. Os NDB da área foram todos





*Antonio G. Moreira Neto

21

de março de 1995. Há 51 anos era destruído em Copenhague o Quartel-General da **GESTAPO** na Dinamarca: a sinistra "Casa das Conchas", cujo nome advinha dos antigos escritórios da *Shell Oil Company* no local. Para muitos uma data perdida no tempo, mas para outros tristeza, emoção, alegria, alívio e angústia.

O "reid" aéreo da **RAF** a este sítio é relativamente menor se comparado a tantos outros efetuados, porém, foi de grande significado no contexto geral guerra, que culminou com a vitória aliada. Foi o mais longo e o mais baixo ataque diurno, com altíssimo índice de audácia e preciosidade, levado a termo na Segunda Guerra Mundial.

A tão-somente seis semanas do fim do conflito, sua urgência era uma evidência marcante do quanto era significativa, para os aliados, a resistência dinamarquesa. Este ataque foi um dos três golpes fulminantes objetivando alvos da **GESTAPO** durante a guerra. Foi realizado por uma unidade muito especial comandada pelo legendário Vice-Marechal-do-Ar Sir Basil Embry (DSO, DFC, AFC), a 140ª Ala do II Grupo da Segunda Força Aérea Tática cujos integrantes foram, algumas vezes, apelidados de "Os Caçadores da **GESTAPO**".

Após a destruição completa de um Quartel da **GESTAPO** na Universidade de Aarhus, Jutland, uma solicitação foi feita para o estudo de ação similar contra a "Casa das Conchas".

Nos meses que antecederam o ataque, o Grupo Executivo de Operações (SOE) trabalhou intimamente com os serviços de informações dinamarques e inglês, na coleta de todos os dados necessários a uma execução perfeita. Foi montada uma miniatura em escala, a mais detalhada possível, de todo o conjunto arquitetônico do centro de Copenhague.

A esse tempo, a **GESTAPO** havia capturado diversos membros do "Conselho Livre", o governo clandestino. Isto significava não somente um golpe na eficiência do Conselho, como, também, um severo prejuízo às ações da resistência dinamarquesa. Os arquivos da contra-espionagem alemã, na "Casa das Conchas", seriam a chave do desmantelamento de toda a rede subterrânea da área, onde os prisioneiros estavam confinados.

O moderno e reforçado edifício em concreto armado era realmente uma fortaleza para seus novos senhores, até mesmo pela peculiar camuflagem, que dificultava sua visualização pelo ar, por ter toda a parte superior pintada em faixas verdes e marrons, imitando nitidamente um enorme jardim. Parecia então uma boa idéia, mas veio

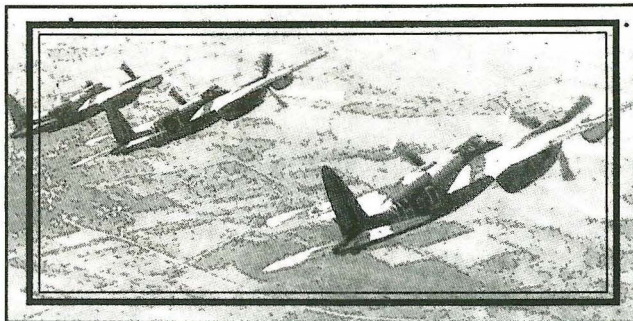
a ser para as tripulações um referencial específico, pois era o único edifício na cidade com camuflagem própria.

Como complemento e para uma defesa "posterior", a GESTAPO montou na parte superior do prédio uma cela especial para os 22 prisioneiros mais importantes. Imaginava, assim, estarem salvaguardados, mas erraram. O drama tornava-se mais crítico a cada minuto. Assim foi até que o principal líder da organização aliada, Ole Lippmann, solicitou ação imediata:

"Cartago deve ser destruída, os líderes presos e todos os planos em mãos alemães capturados; a situação é desesperadora; os que ainda estão em liberdade já são todos conhecidos pelos Hunos; estamos nos reagrupando e precisamos de ajuda; o bombardeio do Q.G. alemão, em Copenhague, nos dará tempo para respirar. Se a resistência dinamarquesa significa algo, ajude-nos a qualquer preço. Nunca esqueceremos vocês e a RAF se vierem".

Sem a aprovação oficial da Junta de Aviação, e apesar do ceticismo geral, o ataque foi autorizado.

Em 20 de março de 1945, 18 Mosquito de ataque, 2 Mosquito-photo e 31 Mustang P-51 voaram da Base de Bentwaters para se juntarem em Fersfield. A missão dos P-51 era proteger os Mosquito da caça inimiga e atacar unidades de defesa antiaérea na área de operações. Toda a força foi deslocada para o norte inglês, minimizando o sobrevôo de área hostil e a conseqüente detecção por radar e "flak". Por dois dias as tripulações foram confinadas e arduamente "brifadas" para uma missão em que sua autonomia seria esticada a limites jamais imaginados. Atacariam em 3 levadas e em altitude mínima. A primeira com sete aeronaves; a segunda com



Aeronaves do "21st SQUADRON" em treinamento para a Operação Cartago.

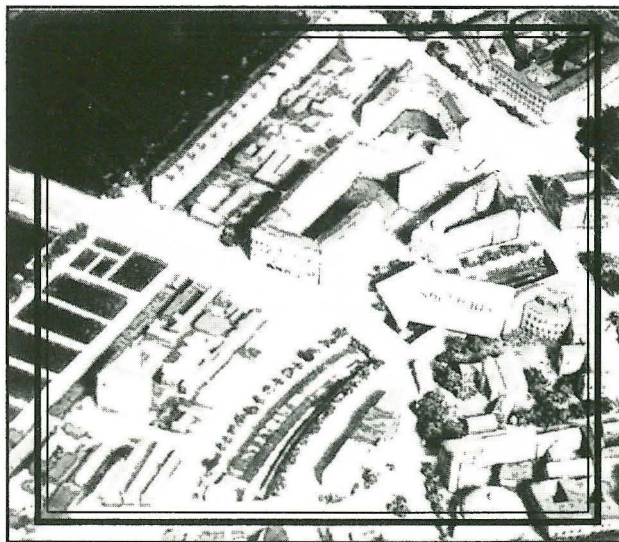
o líder de esquadrão Ted Sismore (DSO, DFC).

Os Mosquito carregavam uma "mensagem" letal de 227kg de bombas com espoletas de retardo. Tais dispositivos estavam regulados com retardos de : 30 segundos entre as levadas e de 11 segundos entre aviões, o que diminuía os perigos provenientes das ondas de choque, tendo em vista que os lançamentos seriam efetuados em formação cerrada e a altura muito baixa.

Às 8h55min de 21 de março de 1945 a formação decolou. O primeiro "check-point" era Hvide Land, Dinamarca. O mau tempo e o vento de superfície de 50 kts tornavam difícil a controlabilidade.

Hvide Land foi ultrapassada às 10h20min. Os aviões, ainda voando a altitude mínima sobre a Jutlândia, começaram a atrair a atenção, tendo o Controle de Combate da caça alemã recebido inúmeros e contínuos comunicados à medida que iam atravessando a Dinamarca. A próxima referência, Tisso, na ilha de Zealand, era quase um lago redondo e fácil de ser plotado. Ali os Mosquito se

separaram em três formações a serem escoltadas pelos Mustang. O primeiro grupo, liderado pelo Capitão-de-Grupo Bateson, rumou para Copenhague com 12 Mustang. Alvo identificado, portas do compartimento de bombas abertas, fusos acionados e velocidade 300 mph. Aos P-51 lançam-se as "flaks" e o primeiro Mustang é abatido e seu piloto morto: Ten. Av. David Crew (DFC). O primeiro grupo continua seu curso mas, desafortunada-

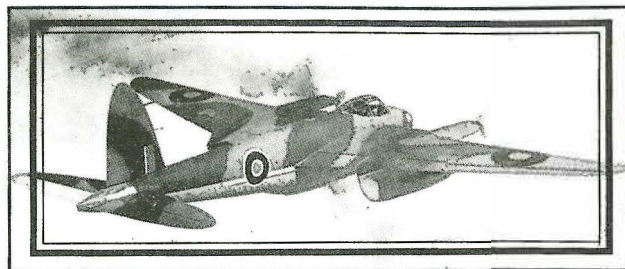


Nesta foto pode ser observada a altura dos ataques. À direita, nos fundos do edifício, vê-se a fumaça do "Mosquito" que colidiu com um poste de iluminação.

mente, o avião-líder do segundo elemento colidiu com um poste de iluminação: o comandante Peter Kleboe e seu navegador, Reg Hall, morrem. A explosão e a fumaça resultantes quase dificultaram os ataques que se sucederam, além de causarem a morte de 8 civis, mas as aeronaves remanescentes continuaram a sua missão e o Capitão-de-Grupo Bateson atingiu exatamente o alvo, bem como o fez o líder de esquadrão Carlisle. Os 6 Mosquito tomaram, então, o rumo norte, de volta para casa.

Até aquele momento o alarme de ataque aéreo não havia soado. A Defesa Civil Aérea dinamarquesa, antevendo o risco para a cidade, tentara persuadir os alemães a fazê-lo, porém tal aconteceu somente após os primeiros impactos, e os militares alemães foram responsabilizados e, posteriormente, submetidos à Corte Marcial.

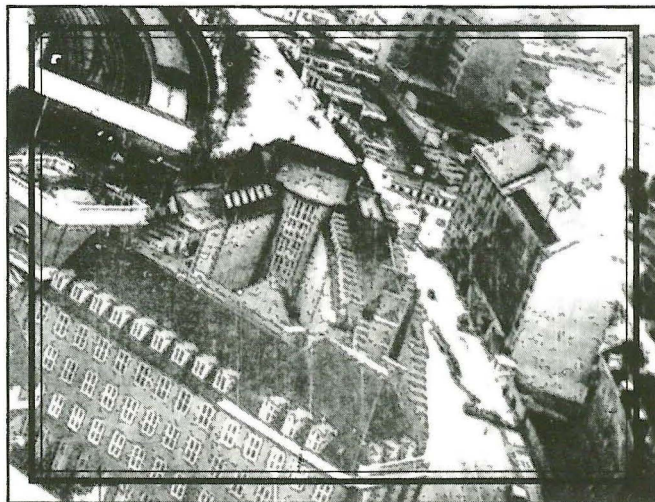
O segundo grupo de Mosquito, liderado pelo comandante Bob Iredale (DSO, DFC) chegou a Copenhague dois minutos após. O céu estava pontilhado pela artilharia antiaérea. Apesar da desorientação por parte dos três primeiros aviões, devido às chamas e à fumaça do Mosquito acidentado, os três remanescentes,



O DE HAVILLAND "MOSQUITO"

Em 1940, o Ministério do Ar da Inglaterra, apesar de relutante, autorizou a de Havilland a produzir um protótipo da aeronave "Mosquito", acreditando tratar-se de uma aeronave de reconhecimento em virtude de não constar do projeto uma previsão de armamento.

O voo do primeiro protótipo deu-se a 25 de novembro de 1940 e a performance atingida foi excepcional, o que fez da aeronave a mais versátil até então produzida. Surgiram as versões de um rápido bombardeiro-leve; de um caça-noturno fortemente armado; de um avião de reconhecimento desarmado e de um caça-de-ataque-ao-solo que foi um incansável e eficiente batalhador contra as forças da Alemanha nazista. O único problema que a aeronave apresentava era uma fragilidade estrutural, quando destacado para operar em regiões com elevado nível pluviométrico e altos índices de umidade: a cola e as partes de madeira usadas na sua fabricação perdiam a rigidez, tornando-se macias e quebradiças, o que deu origem a um reestudo com vistas à melhoria do material empregado na fabricação de sua estrutura. Ao final, foram produzidos, até o final da Segunda Guerra Mundial, mais de 7.800 aeronaves "Mosquito".



A "Casa das Conchas" atingida duramente pelo bombardeio. Notam-se, no topo e na parede da direita do edifício em chamas, dois prisioneiros tentando escapar da prisão.

tes, tendo à frente o Ten. Av. Archie Smith (DFC), perceberam o erro, efetuaram as correções e foram direto ao objetivo. Um traço de confusão e engano dividiu em dois o grupo, o que levou ao bombardeio trágico da Escola Jeann d'Arc, adjacente a uma garagem em Fredervksberg, onde colidira o primeiro Mosquito. Dois aviões são então atingidos e suas tripulações caem no mar: Ten. Av. R. Dawson e o navegador Murray; o líder de esquadrão H. Becker e o navegador Palmer; nenhum deles foi jamais encontrado.

A terceira leva, liderada pelo comandante F. Denton (DSO, DFC), chegou a Copenhague por uma rota completamente diferente, devido a problemas de navegação no curso original. Atrasando-se alguns minutos, apenas um Mosquito bombardeou, por engano, a Escola. Denton localizou a "Casa das Conchas" e, julgando-a suficientemente destruída, abandonou a área, livrando-se da carga de bombas no mar. Um de seus aviões foi atingido pela antiaérea e o Ten. Av. Pattison, com o oficial navegador F. Pygran, quebraram o



Maquete usada no planejamento do ataque, hoje peça do Museu Imperial de Guerra, em Londres.

silêncio-rádio com a mensagem-código *"Zebra-Christmas"*, chave de pouso forçado no território sueco. Embora tenham pousado no mar com sucesso, próximo à ilha de Hveen, na Suécia, e terem sido avistados sobre as asas do avião, o mau tempo tornou impossível o resgate, sendo, desta forma, incluídos na triste lista dos *"prováveis mortos em ação"*; seus corpos jamais foram encontrados. Os restos do avião foram localizados, posteriormente, a 35 metros de profundidade.

Do episódio, restaram tristes lembranças das inúmeras ocorrências desastrosas: o comandante Denton foi obrigado a um pouso sem trem, mas sem maiores conseqüências, quando do retorno à Inglaterra; o Ten. Av. Dempsey voou mais de 400 milhas monomotor; o segundo avião-foto fez um pouso de emergência em Rackheath (uma base de B-24), em Norfolk; e um dos pilotos de Mustang conseguiu pousar sua *"máquina"* danificada perto de Tarm, mas foi feito prisioneiro pelos alemães e mandado para um campo de prisioneiros na Alemanha.

O Relatório Final da missão concluiu, enfaticamente que :

"se toda carga explosiva da formação tivesse sido inteiramente jogada sobre a "Casa das Conchas" é pouco provável que houvesse algum sobrevivente".

Finalmente, no registro geral da missão podem ser lidos os seguintes dados comprovados : dos 26 prisioneiros do andar superior, 18 escaparam e alguns dos que sobreviveram ao ataque feriram-se ou morreram ao jogar-se do quinto andar para o solo; uma escola francesa foi tragicamente atingida por engano, causando mortes e ferimentos em seus ocupantes; 11 civis adultos morreram e 35 ficaram feridos no episódio da escola; no Quartel da **GESTAPO**, 72 pessoas perderam a vida,

inclusos 26 de seus membros e 30 colaboradores dinamarqueses; os restantes eram locais inocentes. Os números oficiais jamais foram revelados.

O ataque à *"Casa das Conchas"* pode ser considerado um sucesso, pois o edifício foi totalmente destruído, os importantíssimos arquivos queimados e os valiosos membros da resistência local libertados. O episódio da Escola Jeann d'Árc foi a nota trágica da missão. Entretanto, até hoje, jamais houve qualquer comentário desairoso ao episódio nem, tampouco, sobre a audaciosa operação da Força Aérea inglesa em apoio à resistência dinamarquesa.

Após a guerra, um monumento foi erigido em memória aos mortos da escola e, na nova *"Casa das Conchas"*, há um memorial reverenciando aqueles que perderam suas vidas lutando pela liberdade de seu país.

Embora ao pedir ajuda à **RAF** tenha a resistência dinamarquesa destacado a frase *"jamais os esqueceremos se vierem"*, nada foi feito para homenagear os 9 bravos que deram suas vidas por eles. Três desses homens têm túmulos num cemitério pouco conhecido em Copenhague. Quanto aos outros, não se tem conhecimento do local de seu repouso derradeiro.

Notas:

1. DSO - "Distinguished Service Orver";
DFC - "Distinguished Flying Cross";
AFC - "Air Flying Cross".
2. Um dos alas da esquadrilha do Cap. de Grupo Bateson, 1ª leva, era um certo "Comandante Smith", codinome do líder maior, Sir Basil Embry;
3. Nesse episódio, homens lutaram, sofreram e morreram. Alguns foram remotamente relegados ao esquecimento. Mas a história tem seus nomes marcados, indelevelmente, nas passagens heróicas dos grandes conflitos mundiais, como **aviadores militares** que honraram sua Pátria no cumprimento das missões que lhes foram atribuídas.

Parentes ou pseudo-justiceiros dos **Direitos Humanos** a eles ligados jamais se preocuparam em reivindicar compensações financeiras ou clamar por *"justiça"*, como hoje vemos acontecer em defesa de homens que morreram a tiros, porque matavam, também a tiros, inocentes compatriotas.

** O autor é Maj. Av. R1 e Comandante da VARIG*



Maquete usada no planejamento do ataque, hoje peça do Museu Imperial de Guerra, em Londres.

silêncio-rádio com a mensagem-código *"Zebra-Christmas"*, chave de pouso forçado no território sueco. Embora tenham pousado no mar com sucesso, próximo à ilha de Hveen, na Suécia, e terem sido avistados sobre as asas do avião, o mau tempo tornou impossível o resgate, sendo, desta forma, incluídos na triste lista dos *"prováveis mortos em ação"*; seus corpos jamais foram encontrados. Os restos do avião foram localizados, posteriormente, a 35 metros de profundidade.

Do episódio, restaram tristes lembranças das inúmeras ocorrências desastrosas: o comandante Denton foi obrigado a um pouso sem trem, mas sem maiores consequências, quando do retorno à Inglaterra; o Ten. Av. Dempsey voou mais de 400 milhas monomotor; o segundo avião-foto fez um pouso de emergência em Rackheath (uma base de B-24), em Norfolk; e um dos pilotos de Mustang conseguiu pousar sua *"máquina"* danificada perto de Tarm, mas foi feito prisioneiro pelos alemães e mandado para um campo de prisioneiros na Alemanha.

O Relatório Final da missão concluiu, enfaticamente que :

"se toda carga explosiva da formação tivesse sido inteiramente jogada sobre a "Casa das Conchas" é pouco provável que houvesse algum sobrevivente".

Finalmente, no registro geral da missão podem ser lidos os seguintes dados comprovados : dos 26 prisioneiros do andar superior, 18 escaparam e alguns dos que sobreviveram ao ataque feriram-se ou morreram ao jogar-se do quinto andar para o solo; uma escola francesa foi tragicamente atingida por engano, causando mortes e ferimentos em seus ocupantes; 11 civis adultos morreram e 35 ficaram feridos no episódio da escola; no Quartel da **GESTAPO**, 72 pessoas perderam a vida,

inclusos 26 de seus membros e 30 colaboradores dinamarqueses; os restantes eram locais inocentes. Os números oficiais jamais foram revelados.

O ataque à *"Casa das Conchas"* pode ser considerado um sucesso, pois o edifício foi totalmente destruído, os importantíssimos arquivos queimados e os valiosos membros da resistência local libertados. O episódio da Escola Jeann d'Arc foi a nota trágica da missão. Entretanto, até hoje, jamais houve qualquer comentário desairoso ao episódio nem, tampouco, sobre a audaciosa operação da Força Aérea inglesa em apoio à resistência dinamarquesa.

Após a guerra, um monumento foi erigido em memória aos mortos da escola e, na nova *"Casa das Conchas"*, há um memorial reverenciando aqueles que perderam suas vidas lutando pela liberdade de seu país.

Embora ao pedir ajuda à **RAF** tenha a resistência dinamarquesa destacado a frase *"jamais os esqueceremos se vierem"*, nada foi feito para homenagear os 9 bravos que deram suas vidas por eles. Três desses homens têm túmulos num cemitério pouco conhecido em Copenhague. Quanto aos outros, não se tem conhecimento do local de seu repouso derradeiro.

Notas:

1. DSO - "Distinguished Service Orver";
DFC - "Distinguished Flying Cross";
AFC - "Air Flying Cross".
2. Um dos alas da esquadrilha do Cap. de Grupo Bateson, 1ª leva, era um certo "Comandante Smith", codinome do líder maior, Sir Basil Embry;
3. Nesse episódio, homens lutaram, sofreram e morreram. Alguns foram remotamente relegados ao esquecimento. Mas a história tem seus nomes marcados, indelevelmente, nas passagens heróicas dos grandes conflitos mundiais, como **aviadores militares** que honraram sua Pátria no cumprimento das missões que lhes foram atribuídas.

Parentes ou pseudo-justiceiros dos **Direitos Humanos** a eles ligados jamais se preocuparam em reivindicar compensações financeiras ou clamar por *"justiça"*, como hoje vemos acontecer em defesa de homens que morreram a tiros, porque matavam, também a tiros, inocentes compatriotas.

** O autor é Maj. Av. R1 e Comandante da VARIG*



Maquete usada no planejamento do ataque, hoje peça do Museu Imperial de Guerra, em Londres.

silêncio-rádio com a mensagem-código *"Zebra-Christmas"*, chave de pouso forçado no território sueco. Embora tenham pousado no mar com sucesso, próximo à ilha de Hveen, na Suécia, e terem sido avistados sobre as asas do avião, o mau tempo tornou impossível o resgate, sendo, desta forma, incluídos na triste lista dos *"prováveis mortos em ação"*; seus corpos jamais foram encontrados. Os restos do avião foram localizados, posteriormente, a 35 metros de profundidade.

Do episódio, restaram tristes lembranças das inúmeras ocorrências desastrosas: o comandante Denton foi obrigado a um pouso sem trem, mas sem maiores conseqüências, quando do retorno à Inglaterra; o Ten. Av. Dempsey voou mais de 400 milhas monomotor; o segundo avião-foto fez um pouso de emergência em Rackheath (uma base de B-24), em Norfolk; e um dos pilotos de Mustang conseguiu pousar sua *"máquina"* danificada perto de Tarm, mas foi feito prisioneiro pelos alemães e mandado para um campo de prisioneiros na Alemanha.

O Relatório Final da missão concluiu, enfaticamente que :

"se toda carga explosiva da formação tivesse sido inteiramente jogada sobre a "Casa das Conchas" é pouco provável que houvesse algum sobrevivente".

Finalmente, no registro geral da missão podem ser lidos os seguintes dados comprovados : dos 26 prisioneiros do andar superior, 18 escaparam e alguns dos que sobreviveram ao ataque feriram-se ou morreram ao jogar-se do quinto andar para o solo; uma escola francesa foi tragicamente atingida por engano, causando mortes e ferimentos em seus ocupantes; 11 civis adultos morreram e 35 ficaram feridos no episódio da escola; no Quartel da **GESTAPO**, 72 pessoas perderam a vida,

inclusos 26 de seus membros e 30 colaboradores dinamarqueses; os restantes eram locais inocentes. Os números oficiais jamais foram revelados.

O ataque à *"Casa das Conchas"* pode ser considerado um sucesso, pois o edifício foi totalmente destruído, os importantíssimos arquivos queimados e os valiosos membros da resistência local libertados. O episódio da Escola Jeann d'Arc foi a nota trágica da missão. Entretanto, até hoje, jamais houve qualquer comentário desairoso ao episódio nem, tampouco, sobre a audaciosa operação da Força Aérea inglesa em apoio à resistência dinamarquesa.

Após a guerra, um monumento foi erigido em memória aos mortos da escola e, na nova *"Casa das Conchas"*, há um memorial reverenciando aqueles que perderam suas vidas lutando pela liberdade de seu país.

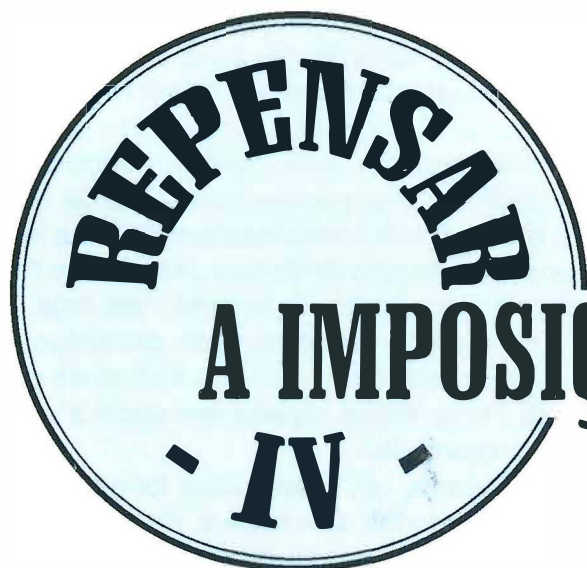
Embora ao pedir ajuda à **RAF** tenha a resistência dinamarquesa destacado a frase *"jamais os esqueceremos se vierem"*, nada foi feito para homenagear os 9 bravos que deram suas vidas por eles. Três desses homens têm túmulos num cemitério pouco conhecido em Copenhague. Quanto aos outros, não se tem conhecimento do local de seu repouso derradeiro.

Notas:

1. DSO - "Distinguished Service Orver";
DFC - "Distinguished Flying Cross";
AFC - "Air Flying Cross".
2. Um dos alas da esquadrilha do Cap. de Grupo Bateson, 1ª leva, era um certo "Comandante Smith", codinome do líder maior, Sir Basil Embry;
3. Nesse episódio, homens lutaram, sofreram e morreram. Alguns foram remotamente relegados ao esquecimento. Mas a história tem seus nomes marcados, indelevelmente, nas passagens heróicas dos grandes conflitos mundiais, como **aviadores militares** que honraram sua Pátria no cumprimento das missões que lhes foram atribuídas.

Parentes ou pseudo-justiceiros dos **Direitos Humanos** a eles ligados jamais se preocuparam em reivindicar compensações financeiras ou clamar por *"justiça"*, como hoje vemos acontecer em defesa de homens que morreram a tiros, porque matavam, também a tiros, inocentes compatriotas.

** O autor é Maj. Av. R1 e Comandante da VARIG*



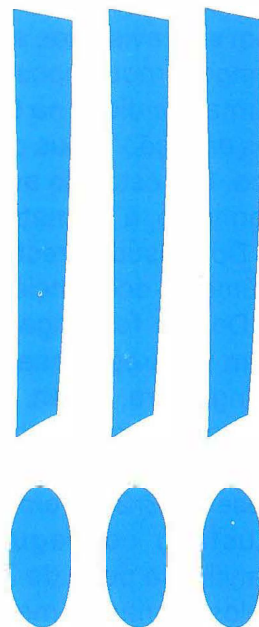
A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO

* Lauro Ney Menezes

Na história e na vida das Organizações, em qualquer parte do mundo, há sempre uma superposição de fatos, ocorrências e idéias que, de alguma forma, fazem com que apareçam similitudes que as tornam "membros da mesma família", por mais que isso não esteja nos planos e previsões dos organizadores. Com as Organizações Militares, essas similitudes são tão mais presentes e evidentes que chegam a criar "escolas de pensamento". Quer seja no que se refere à estrutura organizacional como naquela relativa à doutrina de emprego.

Por essas razões, é muito comum virem ao cenário experiências e experimentos tentados algures e aplicados alhures. Ou até na própria casa... e que servem de guia para vários outros.

Recentemente a revista AVIATION WEEK AND SPACE TECHNOLOGY - Aug. 7, 1995; fez publicar matéria de autoria de Benjamin S. Lamberth e que, se lida e analisada à luz dos ecos das "experiências dos outros e de sua aplicabilidade entre nós" parece enquadrar-se nas teses do REPENSAMENTO que o articulista tem levantado. Se não, vejamos:



FORÇA AÉREA RUSSA ENFRENTA FUTURO INSTÁVEL

Benjamin S. Lamberth

(Aviation Week + Technology - Aug. 7, 1995)

Os problemas evidenciados pelo tumultuado desempenho da Força Aérea da Federação Russa (FAFR) durante a guerra na Chechênia - em áreas-chave como **capacidade de auto-sustentação, proficiência de equipagens e eficiência em combate em geral** - expôs severamente as realidades enfrentadas por suas lideranças, que buscavam revitalizar uma instituição ainda cambaleante, devido ao colapso do Império Soviético.

Tais problemas iniciaram-se bem antes do fim da URSS. Começando no final da década de 80, graças à "glasnost", a Força Aérea Soviética viu-se cercada

pela erupção de reclamações internas, abordando temas como a "moral baixa dos pilotos, uma horrível qualidade de vida para os oficiais e suas famílias, deficiências sistemáticas no treinamento tático e problemas de honestidade e integridade entre as Unidades Aéreas". Havia também preocupações crescentes sobre a confiabilidade do equipamento fornecido pela indústria de aviação, e uma evidente conscientização entre os pilotos soviéticos da substancial desigualdade, em comparação com o Ocidente, entre seus respectivos equipamentos e treinamento.



Algumas reclamações manifestadas por pilotos russos, desde a suspensão do “silêncio imposto”, repercutiram com aquelas publicadas, desde tempos remotos, por seus similares ocidentais. Estas criticam duramente os infundáveis vexames na forma de “interferências excessivas no dia-a-dia das operações de voo”, por parte de autoridades superiores, e “excessivo trabalho burocrático a nível de Esquadrão”. E ainda, “sobrecarga de serviços adicionais para pilotos de combate e uma tensão contínua entre os requisitos de segurança de voo e as (freqüentemente conflitantes) exigências de realismo em treinamentos em tempo de paz”.

Pilotos russos também se manifestaram a respeito de casos mais simples, tais como **prioridades de serviço** mal direcionadas, **excessivo carreirismo** e **comprometimento de integridade** por parte de comandantes que desejavam apenas se manter à frente do sistema de mérito, e a conseqüente perda de visão e senso de apreciação pela instituição como um todo. Estes são, também, problemas não totalmente desconhecidos por outras Forças Aéreas ao redor do mundo.

O principal problema que permanece exclusivo da FAFR, entretanto, é a **rigidez** em operações e no pensamento que o sistema comunista impôs durante anos aos Comandantes que, apesar de conscientes do fato, eram obrigados a fingir que o desconheciam. Pilotos russos confirmaram amplamente suspeitas ocidentais anteriores de que, nas décadas de 70 e 80, a Aviação de Caça Soviética foi severamente cercada por restrições à iniciativa, independência e adaptabilidade de seus pilotos. Este é o legado do, desde então, desacreditado método soviético de operações e treinamento, que seus aviadores necessitam se esforçar ao máximo para sobrepujar.

O comandante-chefe da FAFR, Ten.-Brigadeiro Peter S. Deynekin, enfrenta desafios muito mais severos do que aqueles enfrentados pelos comandantes de qualquer outra Força Aérea no mundo de hoje. O principal dentre estes é a total inversão das prioridades que concernem tipicamente a uma aviação militar em época de paz. Para a FAFR, itens como **modernização da força, treinamento e táticas**, e preocupações similantemente relacionadas a **missões**, assumiram um grau de importância secundário frente à urgente necessidade de simplesmente **alojar e assistir** o efetivo de pessoal que ainda sofre as conseqüências das depreciações dos 74 anos de desgoverno comunista. Ainda por cima, a FAFR de Deynekin é apenas uma vaga sombra do que foi a Força Aérea Soviética que herdou em 1991. Devido à orientação estratégica da antiga URSS,

predominantemente voltada ao Ocidente, a maior parte das aeronaves de combate de última geração da Força Aérea Soviética, assim como suas Bases Aéreas mais sofisticadas, foram posicionadas além das fronteiras ocidentais da Federação Russa.

Estes bens foram perdidos para os Estados recém independentes, uma vez que a antiga União cessou de existir. A Rússia reteve uma grande quantidade de jatos de treinamento e aeronaves de combate mais antigas, juntamente com suas respectivas bases. Entretanto, a FAFR perdeu 37% dos MiG-29 da antiga União Soviética; 23% de seus Su-27; 43% de seus mais mo-

dernos jatos de transporte Il-76, e a vasta maioria de seus bombardeiros estratégicos Tu-160 e Tu-95. Em suma, somente em torno de 60% das aeronaves e 50% das bases aéreas da antiga Força Aérea Soviética permaneceram em território Russo.

Por força da desanimadora perspectiva de alocação de recursos para a área militar, a curto prazo, a probabilidade de um caça russo de quinta

geração alcançar o acervo de unidade aérea em qualquer instância e antes da segunda década do século 21, é remota. A FAFR possui uma declarada necessidade de um caça desta categoria, e o Bureau de Projetos da Mikoyan aparentemente desenvolveu um protótipo da classe do F-22 o qual, de acordo com responsáveis pelo projeto, poderia voar a qualquer dia. A economia russa, no entanto, não estará em condições de custear nenhum dos grandes programas de aquisições da área de defesa, muito menos um novo caça, até que reformas estruturais básicas sejam implementadas e os problemas sociais urgentes sejam atendidos. Isso poderia levar o espaço de tempo de uma geração para ser solucionado.

Enquanto isso, Deynekin viu-se montado em um orçamento operacional anual profundamente subdimensionado, uma conseqüente contenção de combustível de proporções críticas e uma quantidade de equipagens “inchada”, agravando ainda mais a insuficiência de horas de voo para pilotos russos (agora reduzidas a 25 horas por ano, em média, para aqueles poucos pilotos de caça ainda em situação operacional). Deynekin também enfrenta vastos problemas de manutenção causados

por uma escassez de peças de reposição, o fracasso do sistema de mobilização, uma razão de acidentes em ascensão (como resultado dessas influências), e uma abrupta queda no prestígio e respeitabilidade da carreira militar - com implicações perturbadoras para futuros recrutamentos de oficiais.

...dos pilotos de
combate da União
Soviética era exigido
tudo em contra
partida de nada...

Os 74 anos de
desgoverno comunista
puseram abaixo todas as prioridades
operacionais.

A FAFR trabalhou arduamente para consolidar sua organização e atender às necessidades de seus membros. Buscou uma nova imagem para ajudar a restaurar os atrativos da carreira militar (incluindo a adoção de um novo uniforme, com a cor azul força aérea, substituindo o antigo verde exército). A FAFR está procurando novos conceitos operacionais (coerentes com a situação ainda não definida da Rússia), e apropriados à segurança nacional no mundo pós-Guerra Fria. E está buscando modernização sob medida dos seus meios, face às severas restrições de verbas.

Com o sistema comunista firmemente repudiado e um novo horizonte se delineando à frente, a FAFR se encontra no limiar do mais radical desvio de suas tradições, desde os primórdios do Estado Soviético. Exatamente como irá reagir frente a esta oportunidade sem precedentes, permanece difícil prever. Muito dependerá, a curto prazo ao menos, dos recursos disponíveis que a enfraquecida economia russa possa canalizar para as contas de **operações e manutenção** da FAFR, para apoiar um programa de treinamento compatível com a nova capacidade para improvisação, que aparentemente adquiriu. Mais adiante, muito dependerá da proporção que o desmantelamento da antiga ordem comunista irá imprimir na mudança permanente no padrão diário de vida organizacional para pilotos e comandantes russos.

Não há testemunho mais claro da gravidade dos muitos problemas enfrentados pela FAFR, do que sua contínua inabilidade em fazer **nada mais** do que "academizar" a respeito das implicações da Guerra do Golfo Pérsico de 1991.

Enquanto a queda do comunismo se aproximava, a Força Aérea Soviética possuía uma respectiva singular através da qual observava o sucesso da campanha aérea da coalizão aliada contra o Iraque. Aquela campanha abriu os olhos dos pilotos soviéticos, não apenas para o que a aviação ocidental podia fazer, mas para o que o Poder Aéreo em geral (incluindo o Poder Aéreo Soviético - agora russo) poderia executar se apropriadamente equipado, configurado e aplicado. Infelizmente para a FAFR, esta percepção surgiu precisamente no momento em que suas restrições operacionais e institucionais se tornaram reduzidas devido a mudanças internacionais e domésticas. Ela enfrentará situações similarmemente penosas em qualquer tentativa de aplicar lições operacionais provenientes do debacle na Chechênia.

Apesar destas dificuldades, a situação da FAFR está longe de ser desesperadora: recebeu novas liberdades individuais e liberdade de expressão, encorajamento da iniciativa subalterna, um fim aos controles políticos e

As Bases Aéreas na Rússia, são médiores, se comparadas com aquelas perdidas, além-fronteiras, para os Estados recém-independentes.

uma suavização das antigas e mais odiosas regras e restrições. Tudo isso foi engrenado visando ampliar as oportunidades para que pilotos e comandantes talentosos possam alcançar seu completo potencial. O sistema permanece lento para mudar, e antigos hábitos persistem. Mas, ao menos, a porta para a reforma agora está aberta.

Apesar da escassez de recursos dos anos vindouros, a Força Aérea da Rússia entrou em uma nova fase de seu desenvolvimento. Seus líderes admitiram confidencialmente seus problemas e indicaram o que acreditam ser necessário para começar a solucioná-los. Isto removeu um enorme obstáculo do caminho da recuperação. E também preparou o cenário para momentos de fermentação de criatividade, que poderiam ter início a qualquer momento, uma vez que as Forças Armadas russas emergissem de sua atual crise com uma medida de solvência fiscal.

Nota do tradutor

A vivência de outros poderá balizar nossos procedimentos e caminhos? Repensemos, pois...

Repensar é a imposição do momento...



37% da frota das moderníssimas aeronaves MIG-29 "FULCRUM", foram perdidas pela Rússia, sendo anexadas às Forças Aéreas dos países recém-independentizados.

** O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R*

A NOVA DESORDEM INTERNACIONAL (III)

AS REFORMAS NOS PAÍSES DO LESTE-EUROPEU

Ao aproximar-se o final do século, cada vez mais as mazelas do chamado Terceiro Mundo parecem chegar ao Primeiro Mundo: o desemprego, a crise econômica e as incertezas no campo político. O quadro pintado pelos analistas internacionais não é otimista.

N

a União Européia, a Alemanha, cinco anos após absorver a parte oriental do país, enfrenta um quadro de desemprego de cerca de 10% e as previsões são de que essa taxa aumente, enquanto diminui o crescimento econômico. Na França, o presidente CHIRAC enfrentou recentemente a mais longa greve desde os anos 60 e atraiu os protestos de todo o mundo ao reiniciar os testes nucleares em Mururoa. Na Inglaterra, os conservadores tiveram sua popularidade diminuída a 26% do eleitorado, não sendo surpresa se os trabalhistas assumirem o controle do país nas eleições de abril de 1997. Na Espanha, o primeiro-ministro socialista, FELIPE GONZALEZ - derrotado nas recentes eleições por JOSÉ MARIA AZNAR, um político de tendência direita - viu-se na contingência de ter que antecipar as eleições legislativas.

A própria União Européia não vive um período tranquilo. Além de todos os problemas decorrentes de uma união entre Estados soberanos, a presidência rotativa da UE está atualmente com a Itália, onde uma coalizão de partidos de esquerda, tendo à frente o PDS-Partido Della Sinistra (ex-Partido Comunista Italiano), venceu as eleições.

No Japão, após 40 anos dominando a política, o Partido Liberal Democrático sofreu uma derrota histórica em 1993 e, para governar, teve que fazer uma coalizão, num momento em que o país en-

frenta uma recessão inédita desde o fim da segunda Guerra Mundial. Nos EUA, um governo democrata e um Parlamento republicano custaram a chegar a um acordo até mesmo para aprovar o orçamento anual, o que levou várias representações diplomáticas no exterior a deixar de funcionar, durante um certo tempo, por falta de dinheiro.

Na Europa Oriental, objeto deste documento, a

Rússia viu ressurgir a força dos comunistas e dos ultra-nacionalistas que, aproveitando as chamadas condições objetivas impostas pela transição para uma economia de mercado, após mais de 70 anos de socialismo real, fizeram a maioria nas eleições de dezembro de 1995 para a Duma, e tornaram imprevisível o resultado das eleições presi-



denciais de junho de 1996, afinal vencidas por BORIS YELTSIN.

A atual taxa de mortalidade da Rússia aproxima-se daquelas alcançadas durante o programa de coletivização forçada imposto por STALIN, nos anos 30. A receita típica dos organismos internacionais capitaneados pelo FMI e Banco Mundial, que desde 1989, ainda no governo GORBACHEV, monitoram a região, inclui medidas amargas, como a liberação de preços, indispensável para pôr em andamento as forças de mercado e estimular a produção; redução dos gastos públicos e dos subsídios para estancar e fazer reverter a inflação;

restrições aos gastos das empresas estatais, em sua maioria altamente deficitárias, para que aprendam a sobreviver por si próprias; redução do orçamento destinado às Forças Armadas; privatizações de grande número de estatais, cujos novos proprietários passaram a fazê-las funcionar de acordo com as normas do livre mercado.

Em 19 janeiro 1996, segundo as agências de notícias internacionais, funcionários do Governo norte-americano deixaram claro que os EUA não iriam apoiar a almejada entrada da Rússia no Grupo dos Sete, caso as reformas econômicas fossem suspensas ou se a política externa fosse radicalizada. Desde a eleição da Duma, em dezembro de 1995, o Presidente BORIS YELTSIN, numa manobra eminentemente política,

objetivando sua própria candidatura a um novo período presidencial, passou a agradecer as forças que assumiram o controle da Duma: demitiu o Ministro do Exterior, ANDREI KOZIREV, considerado um liberal, substituindo-o por YEVGUENY PRIMAKOV, um antigo "apparatchik" do PCUS, e demitiu também o Vice-Primeiro-Ministro ANATOLI CHUBAIS, responsável pe-

las reformas e pelo programa de privatizações, acusando-o de ter destruído o valor da poupança dos russos e ter vendido as propriedades do Estado "por uma ninharia". Recordemos que, em 1992, os preços, ao serem liberados, triplicaram da noite para o dia, mas os salários permaneceram os mesmos. Malgrado tudo isso, o próprio BORIS YELTSIN já advertiu que "voltar atrás nas reformas poderá ser o fim da Rússia".

Segundo um relatório de 1993 da Comissão Econômica da ONU para a Europa, a situação não é melhor nos demais países da Europa Oriental que, a partir de 1989, se livraram do socialismo real. No período de 1990/1992, as economias desses países experimentaram uma queda de 20% a 30%.

Na Bulgária, foi de 42% a queda do salário real;

na Croácia e na Albânia, o PIB reduziu-se à metade; nos países da Comunidade de Estados Independentes - antiga URSS - nos dois primeiros meses de 1994, a produção reduziu-se em 26,8% se comparada com igual período de 1993; nesse ano de 1993, as economias da República Checa, Hungria, Romênia e Eslovênia mantiveram-se estagnadas no patamar de 0% a 1%; na Bulgária e na República Eslováquia, os PIB sofreram uma queda de 3,5% a 6,5%, respectivamente; a produção industrial bruta da Europa Oriental decresceu em torno de 50% entre 1989 e 1992, continuando a cair em 1993, em alguns países, em percentagens que oscilaram entre 11,5% na Bulgária e 3% na Eslovênia, crescendo, todavia, 4% na Hungria, 1% na Romênia e 8% na Polônia; nos

países surgidos da ex-União Soviética, a produção industrial decresceu 27% entre 1990 e 1993; e a Iugoslávia, devido ao conflito étnico que, desde 1993, envolve sérvios, bósnios e croatas, é um caso à parte.

Durante esse período, o desemprego cresceu notavelmente: em fins de 1993 foi de 16,3% na Bulgária, 15,7% na Polônia, 15,6% na Eslovênia, 14,2% na República Eslováquia, 12,2% na Hungria, 9,6% na Romênia e 3,5% na República Checa. Os salários reais também foram fortemente afetados, pois não aumentaram no ritmo vertiginoso dos preços. No primeiro trimestre de 1994, os salários reais representavam 68,4% em relação aos de 1989, na Bulgária; 78,2% na República Checa e 51% na Romênia. No 4º trimestre de 1993, na Rússia, os salários representavam apenas 61,7% dos recebidos em 1989.

A percentagem da população que vive em condições de pobreza e, especialmente, de extrema pobreza, sofreu um sensível crescimento na Polônia, Bulgária, Romênia, Albânia, Rússia e Ucrânia. Em 1993, as pessoas que viviam em condições de extrema pobreza oscilavam entre 15%

A atual taxa de mortalidade da Rússia aproxima-se daquelas alcançadas durante o programa de coletivização forçada imposto por STALIN, nos anos 30.

e 26% da população, além dos 28% e 38% dos que viviam ao nível da pobreza. Hoje, estima-se que na Bulgária, Rússia e Romênia, mais da metade da população viva ao nível da pobreza.

Um relatório da UNICEF, de 1993, diz que a crise na saúde pública no ex-campo socialista "*não tem precedentes na história*". Na Rússia, a expectativa de vida diminuiu 5,4 anos entre 1989 e 1993, fixando-se em 59 anos, ou seja, abaixo da idade da aposentadoria - somente em 1993 caiu 3 anos - chegando aos níveis da Índia e do Egito.

Os maiores incrementos nas taxas de mortalidade ocorreram, por estranho que isso possa parecer, entre as pessoas em idade de trabalhar, e não entre as crianças e anciãos. Isso se deve ao fato de terem aumentado as enfermidades cardíacas e circulatórias, cujas causas seriam o incremento do stress social, a insegurança, o divórcio, o desemprego, a pobreza e a desesperança. Isso tudo levou ao alcoolismo, devido às bruscas mudanças políticas, sociais e econômicas e, também, ao sentimento de desmoralização causado pela derrubada do socialismo e sua substituição por um capitalismo selvagem e mafioso, no qual floresceram a especulação monetária, a extorsão, o roubo, o contra-

bando, o crime organizado e a corrupção policial. O crime organizado controla, hoje, a maioria dos bancos da Rússia, transformando o país em um dos principais centros mundiais de lavagem de dinheiro. Estima-se que existam mais de 3 mil *gangs* atuando na Rússia, com mais de 30 mil membros, ganhando milhões de dólares com o contrabando de riquezas, materiais nucleares, automóveis e armas, e com o achaque à nova classe de empresários. Muitos parlamentares, jornalistas e empresários têm sido mortos por denunciarem essas atividades.

A estimativa da morte de um milhão de pessoas, como consequência da marcha forçada para o

capitalismo na Europa Oriental, empreendida a partir de 1989, constitui, sem dúvida, uma das maiores catástrofes do século XX. Somente nos piores períodos da chamada coletivização forçada stalinista poderão ser encontradas cifras comparáveis às registradas atualmente, em decorrência da transição rumo à economia de mercado. Todavia, tornaram irreversível a volta ao socialismo, tal como ele foi conhecido.

Parece que a população desses países ex-socialistas da Europa Oriental está adquirindo consciência da incapacidade de as reformas levarem, a curto prazo, à prosperidade prometida...

Parece que a população de alguns desses países ex-socialistas da Europa Oriental está adquirindo consciência da incapacidade de as reformas levarem, a curto prazo, à prosperidade prometida...

surgimento do apoio popular a partidos políticos constituídos por ex-comunistas e a indivíduos ultra-nacionalistas, como o exótico deputado VLADIMIR JIRINOVSKI, vem constituindo a resposta do povo - principalmente dos pobres que, como vimos acima, são mais da metade da população - à estratégia econômica de livre mercado, e um repúdio direto ao receituário imposto pelos organismos financeiros internacionais, que os governos pós-comunistas viram-se compelidos

a pôr em prática.

Nesse contexto de penúria, insegurança e descontentamento generalizado, os ex-comunistas pouco a pouco voltam ao poder nos países do Leste, ainda que, agora, rotulados de socialistas, defendendo, mesmo que timidamente, a reintrodução da planificação, da propriedade pública e de uma rede de segurança social sustentada pelo Estado, dentro dos parâmetros de políticas democráticas, sem as agendas políticas do passado - que jamais voltará - e com uma política adaptada à multiplicidade de partidos.

** O autor é Cap.- R/R*

Ten. *Juventino*

0

PRIMEIRO AERONAUTA MILITAR BRASILEIRO

* Aloísio Quadros



O Tenente Juventino da Fonseca (Retrato a óleo existente no Salão Nobre da antiga Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos).

E

m 1907, o Exército brasileiro cogitava organizar um Parque de Aerostação, à semelhança do que ocorria na Europa, apesar da dotação modesta que lhe cabia no orçamento da União.

Como uma das primeiras providências, designou o 1º Ten. de Cavalaria **JUVENTINO FERNANDES DA FONSECA** (mineiro, de 39 anos) para, em Paris, adquirir balões e os equipamentos indispensáveis ao seu funcionamento e conservação, além de peças para reposição. No entanto, a parte nobre da missão consistia no aprendizado para comandar aparelhos mais-leves-que-o-ar.

Sem vacilar, **JUVENTINO** aceitou a indicação.

Nos países mais adiantados, os balões e os aviões evoluíam e popularizavam-se em escala geométrica. Em janeiro de 1908, o aviador **HENRI FARMAN**, com seu monomotor, o biplano "Voisin", voou um quilômetro em circuito fechado, conquistando o cobiçado Prêmio "**Deutsch - Archdeacon**" de 50 mil francos. O glorioso

ALBERTO SANTOS-DUMONT, popularmente chamado de "Pai da Aviação", podia ser visto por toda a parte com o seu diminuto "*Demoiselle*", sobre Paris e arredores.

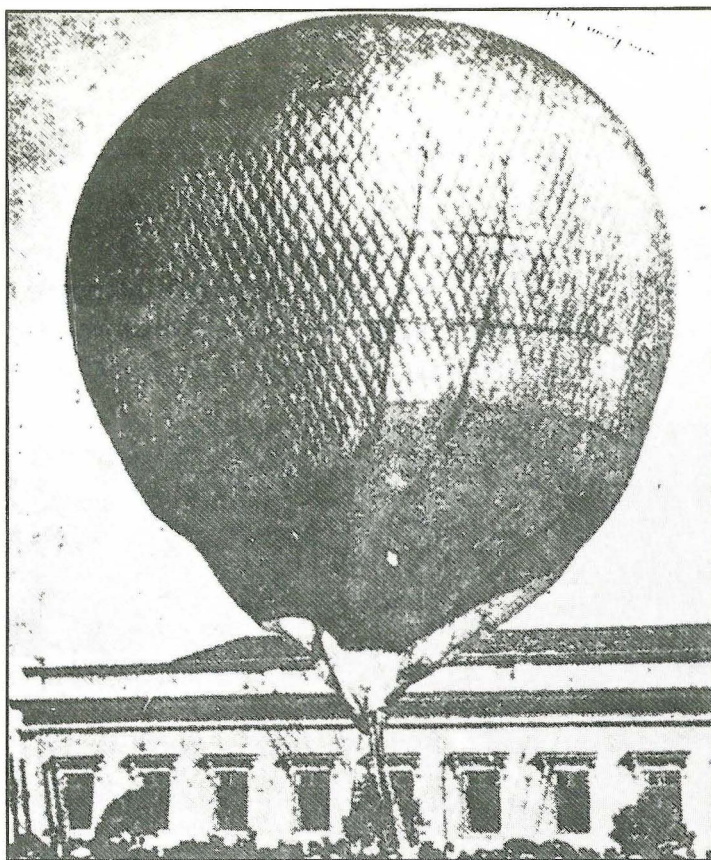
No Brasil, sob a presidência de **AFONSO PENA**, pouco se tratava de aviação. Porém, o esclarecido Ministro da Guerra, Marechal **HERMES DA FONSECA**, futuro Presidente do Brasil, acompanhava com grande interesse a maneira com que os engenhos aéreos (balões e aviões) motivavam a cúpula militar dos países europeus. **HERMES DA FONSECA**, conhecedor dos surpreendentes resultados obtidos, há cerca de 40 anos, durante a Guerra do Paraguai por balões cativos utilizados pelo nosso grande estrategista, o Duque de Caxias, é informado da existência de quatro balões anteriormente adquiridos na França e ainda encaixotados num pavilhão da Escola de Artilharia e Engenharia, futura sede da histórica Escola Militar do Realengo. Decidiu, desta forma, concretizar definitivamente a idéia de introduzir a balonagem no Exército



brasileiro, conforme plano esboçado.

Recebidas as instruções dos seus comandantes, **JUVENTINO DA FONSECA** embarcou para a França num transatlântico, levando uns poucos livros sobre navegação aérea, conseguidos aqui, junto com algumas cartas oficiais de apresentação às autoridades francesas e alguns bilhetes com recomendações, inclusive, uma carta para o engenheiro e construtor de balões **LOUIS GODARD FILHO**, de tradicional fa-

mília de aeronautas, famoso pelo vôo ininterrupto de 24 horas, com quem **JUVENTINO** contratou os serviços de aprendizagem de vôo. Com o mestre, manteve um saudável clima de camaradagem - voava além da instrução programada - e com o seu incentivo ousou participar da "Prova de Velocidade e de Descida", internacional, convidado que fora pela Diretoria do Aero Clube da Bélgica, empenhada em contar entre os competidores, com um representante das Américas. No dia 15 de setembro de 1907, na largada de Bruxelas, presidida pelo heróico soberano belga, o **Rei LEOPOLDO**, alinhou-se o **Ten. JUVENTINO**, que contava, apenas, com uma meia dúzia de vôos de instrução. Estava acompanhado de um jornalista. Tomaram posição a bordo do "**Rádio-Solaire**" e aguardaram o sinal de partida. Voaram quase cinco horas, percorrendo mais de 90 quilômetros, vindo a descer nos jardins do Castelo de Hoche, onde foram gentilmente acolhidos. Classificou-se o brasileiro numa tão honrosa, como surpreendente, quarta colocação.



20 de maio de 1908 - O balão de 250 metros cúbicos em que faleceu o Tenente Juventino da Fonseca.

Os aviões, quer na Europa ou na América do Norte, apresentavam, a cada dia, performances superiores às da véspera, sem, no entanto, prejudicar as atividades dos aeróstatos. Mas, o progresso cobra seu preço. Em setembro, **ORVILLE WRIGHT**, pioneiro da Aviação nos Estados Unidos, acidentou-se com um biplano de sua fabricação, sacrificando a vida do seu companheiro de

vôo, **Ten. THOMAS SELFRIDGE**, observador do Exército do seu país. Foi a primeira vítima do aparelho mais-pesado-que-o-ar. Também nesse ano, desapareceu o balonista pioneiro **BLANCHARD**, em virtude de uma apoplexia durante uma experiência científica a grande altura. Em dezembro, o aeronauta suíço **VICTOR DE BEAUCLAIR** levou para casa o prêmio instituído por **SANTOS-DUMONT**, voando desde o seu país até a Itália, em 55 horas de vôo, marca superior à estabelecida para ganhar o prêmio (48h).

Enquanto desenrolava-se o progresso aeronáutico pelo mundo afora, o **Ten. JUVENTINO** regressou ao Brasil e, após cumprir as formalidades oficiais, organizou as bases do Parque e formulou o programa de treinamento do pessoal. Afinal, devidamente autorizado, ele marcou a data para a apresentação do aeróstato em vôo. Salvo se o céu estivesse nublado, ficou marcada a decolagem para as 11h do dia 20 de maio deste ano de 1908, no largo fronteiro ao prédio da Escola de Artilharia e Engenharia, no Realengo. O balão cubava

50 metros de gás e estava guarnecido de um lastro de 40 sacos de areia, de 14 kg cada um. Levava alguns instrumentos, como barógrafo, telescópio, termômetro e telefone para utilização enquanto cativo, além de bandeirolas de sinalização, dispensando o "guide-rope", por tratar-se de ascensão cativa. Nos seus estudos preliminares, um tanto baseado nos ensinamentos do curso, na França, e o restante, segundo sua intuição, programou elevar-se até a altura de 200 metros, o máximo conseguido de cabos leves e rijos. Entre os convidados para assistir à "arrojada experiência", destacavam-se o Ministro da Guerra, *Marechal HERMES DA FONSECA*, tio do aeronauta, generais e muitos militares das quatro Armas, além de oficiais da Marinha de Guerra, todos atên-

tos observadores do moderno engenho que se incorporava às Forças Armadas brasileiras. Entre as autoridades, notava-se a esposa do *Ten. JUVENTINO* e sua filha adolescente, ansiosas com o desenrolar daquela aventura. Não teve sorte o nosso primeiro aeronauta militar. O ímpeto de ascensão do globo talvez tenha concorrido para o rompimento do cabo limitador da altura

preestabelecida. Livre, incontido, o pujante balão galgou os céus até cerca de mil metros. *JUVENTINO*, presume-se, com gestos firmes abriu a válvula do escapamento de gás e iniciou a descida, mas a pequena borboleta do registro

emperrou na posição "aberta", ocasionando a rápida saída de todo o gás do bojo do balão. O aeróstato despencou em assustadora velocidade e, impellido pelo vento, seguiu na direção do morro do Barata, até chocar-se com violência contra o solo. Ordens expressas foram expedidas pelos comandantes presentes, para dar apoio imediato ao aeróstato. Como se presumia, nada mais havia a fazer. O *Tenente JUVENTINO DA FONSECA* ficou historicamente classificado como o primeiro aeronauta das Forças Armadas brasileiras, e o primeiro mártir militar da Aeronáutica nacional. Em sua

homenagem, o Governo Federal decretou luto oficial por três dias. Mais tarde, seu imponente retrato pintado a óleo foi fixado nas paredes do Salão Nobre da lendária Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos.

* O autor é
Pára-quedista



Homenagem ao Tenente Juventino ("Jornal do Brasil", 24 de maio de 1908).

QUEREMOS UMA



DO AR?

* Mauro José Miranda Gandra

Os órgãos de defesa do consumidor, a mídia e até mesmo alguns setores governamentais vêm dando grande destaque ao fato de serem as passagens aéreas nos vôos domésticos, segundo estas fontes, muito mais caras do que aquelas vendidas nos demais países, em especial os da América do Norte e da Europa.

De uma maneira geral, até inconscientemente, são adotados critérios de comparação que em lógica são chamados de arrolamentos imperfeitos, isto é, arrolam-se tarifas promocionais de determinados trechos no interior, usando-as como referencial, e as comparam a tarifas cheias de trechos domésticos brasileiros de extensão semelhante (vide quadro anexo já publicado pelo SNEA - Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, na edição de 21 de agosto 1996, na *Gazeta Mercantil*). Também é comum, diria mesmo, bastante comum, serem comparados os preços de trechos domésticos brasileiros com aqueles trechos de extensão semelhante nas viagens internacionais. (nesse segundo caso alguns são os fatores contribuintes: 1 - caráter predatório da competição internacional; 2 - melhor desempenho operacional nas rotas de longo curso; 3 - menores custos incidentes, além de subsídios indiretos para as empresas do primeiro mundo; 4 -

não ser esta discrepância de preços fenômeno exclusivamente brasileiro; e 5 - maior demanda para vôos internacionais).

Infelizmente, a solução para os problemas tarifários do transporte aéreo no mundo não é, e jamais será, simplista (em alguns países há aeronaves decolando com mais de seis valores diferentes de tarifas a bordo). A IATA - International Aviation Transport

Association - órgão internacional não governamental, vem tentando, desde os primórdios de sua criação, regulamentar o setor sem, no entanto, obter sucesso absoluto em suas diversas providências adotadas no decorrer dos anos.

Ora são as empresas aéreas que não concordam com determinada norma, ora são os países, o que lhe torna a

tarifa ainda mais difícil (é bom que nos lembremos da guerra tarifária deflagrada no final dos anos 70, início dos 80, nas rotas do atlântico norte, que levou várias transportadoras à bancarrota).

Esta tarefa é sobretudo dificultada, tendo-se em vista que os fatores que regulam, por exemplo, as tarifas internacionais, nem sempre são da natureza exclusivamente econômica do setor, mas em várias ocasiões, de natureza política, seja objetivando projeção da bandeira daquela nação, seja subsidiando o pro-

... a solução para os problemas tarifários do transporte aéreo, no mundo, não é, e jamais será simplista...

cesso tarifário em proveito de outros segmentos econômicos, como a indústria do turismo e as exportações de alto valor agregado.

Além de tais variáveis, ainda há aquelas de natureza exclusivamente econômica e relativas ao setor: custo da mão-de-obra, encargos sociais, direitos trabalhistas de aeroviários e aeronautas, preço dos combustíveis, preço dos seguros das aeronaves, preço dos arrendamentos operacionais (*LEASINGS*), preço final das aeronaves, considerando os prazos de financiamento (18 a 22 anos nos Estados Unidos e um Máximo de 12 a 13 anos, no Brasil), taxas de juros e de risco (*SPPEAD*) nos financiamentos e, sobretudo, dois fatores que se completam como complicadores para países como o Brasil - poder aquisitivo dos usuários e conseqüentemente a "ESCALA", ou seja, o volume de passageiros do transporte aéreo de cada país (no ano de 1993 as empresas aéreas brasileiras transportaram cerca de 13 milhões de passageiros. Este também foi o número de passageiros transportados pelas empresas americanas nos feriados do "THANKSGIVING" daquele mesmo ano).

Destes fatores, podemos afirmar sem medo de erro, que todos têm custos mais baixos nos estados unidos do que no Brasil, chegando em alguns casos, como no de combustíveis, encargos sociais e seguros, a serem aqueles, 50% menores do que os nossos.

A tese de proteção das empresas aéreas brasileiras e o porque dos custos das passagens aéreas em nosso país pode parecer de difícil defesa em tempos de globalização, abertura do mercado brasileiro e desestatizações.

É mandatório, entretanto, lembrar que nossas empresas aéreas foram todas criadas como empresas privadas, à exceção da **VASP**, que foi estatal por quase 45 anos, embora tenha sido estabelecida, inicialmente, como empresa privada, fato que, portanto, estruturou o setor de forma bem diferente da daqueles países, em especial os da Europa, nos quais as empresas aéreas são estatais.

A nosso ver, o caso de abertura do setor, seguindo a atual política vigente de abertura econômica, não encontra respaldo na "JURISPRUDÊNCIA" internacional, que se baseia, sobretudo, no princípio basilar dos "Direitos de tráfego Aéreo Internacional" de cada País, defendido pelos acordos bilaterais.

Tal princípio vem sendo defendido, desde a criação da OACI - Organização de Aviação Civil Internacional - na convenção de Chicago, em 1944, no Brasil, País de dimensões continentais e massa populacional significativa, tais "DIREITOS" constituem-se em patrimônio de valor incalculável e crescente, em função do aumento da população e de sua renda per capita.

Ora, sobra-nos da ambiência político-econômica atual já referida, a globalização. Voltamos então ao título de nosso despretensioso escrito!

"Queremos uma Leopoldina Railway do Ar?"

No final do século passado e início do século presente, o Brasil, colônia econômica e industrial das grandes potências de então, não teria como estabelecer seus serviços de transporte, senão concedendo-os, àquelas potências, que diga-se de passagem, muito contribuíram para o desenvolvimento e evolução do nível de vida da nossa população. Este é o caso da ferrovia leopoldina Railway que nos serve ora de título e referencial.

A pergunta, entretanto, é a seguinte: gostaria o povo brasileiro de ver girar a máquina do tempo de volta ao passado por meio do "Take Over" de nossas atuais empresas aéreas pelas "MEGACARRIERS" internacionais, dentro da tese de inevitabilidade da globalização?

Creio que a resposta, mesmo daqueles excluídos dos benefícios do transporte aéreo e que infelizmente são a grande maioria do País, seria um rotundo não!

Por incrível que pareça, a defesa de tal tese tem bastante semelhança com o problema da defesa nacional e da existência de forças armadas. Considere-se aqui o caráter de que é revestido uma aeronave, território nacional e transportadora da bandeira do país. Neste caso, a pergunta é: seria possível obter-se a defesa da nação sem forças armadas? a resposta surpreendente é sim. Basta que o País entregue sua defesa à responsabilidade de outro estado, como aliás os japoneses o fizeram por exigência absoluta dos aliados, após a Segunda Guerra Mundial.

Novamente far-se-ia uma pergunta ao povo brasileiro: gostaríamos de ter nossa defesa entregue à responsabilidade de outra nação? certamente, mesmo aqueles críticos mais ferrenhos de nossas forças armadas e toda a nação brasileira responderiam não!

No caso da indústria do transporte aéreo, também a pergunta poderia ser: é possível a existência de serviços de transporte aéreo sem o concurso de nossas transportadoras? Ainda neste caso, embora bem menos surpreendente, a resposta é sim!

Resta, entretanto, saber se queremos abrir mão de nossos valiosos e por que não dizer, economicamente sagrados, "Direitos de Tráfego Aéreo Internacional", entrando num processo desordenando em que a já combatida saúde de algumas empresas aéreas brasileiras venha a levá-las ao desaparecimento ou absorção.

Em meados de 1994, com o advento do plano real e a convergência dos fatores de melhoria do tráfego aéreo internacional, saído de um período de 4 anos de perdas bilionárias, nossas empresas aéreas, mercê de

variadas providências de reestruturação, começaram a espantar o fantasma da falência e do desaparecimento, embora seus balanços do ano de 1995 e do primeiro semestre de 1996 ainda demonstrem situação bastante delicada. Este é um processo lento e gradual, que não depende somente de seu desempenho administrativo e operacional, senão daquelas variáveis econômicas já citadas e que compõem a figura do alto "custo Brasil" para o setor.

A partir de 1992, o poder concedente, configurado pelo DAC - Departamento de Aviação Civil - estabeleceu um sistema de flexibilização tarifária no qual seus técnicos avalizam apenas os valores apresentados pelas empresas para as tarifas básicas (tarifa cheia), as quais constituem o valor de 100 pontos da curva tarifária. Às empresas é facultado estabelecer suas tarifas promocionais ou agravadas, numa amplitude da curva que vai dos 50 aos 132 pontos.

Dizer-se ainda que proximidade de preços das tarifas cheias constitui-se em cartelização do setor é querer desconhecer que o efeito competição está embutido, quer no processo de tarifas promocionais, quer na qualidade dos serviços apresentados ao usuário, que

tem ampla liberdade de escolher a sua empresa, até mesmo aquelas que, eventualmente, tenham seus preços agravados e acima da tarifa básica.

Tal proximidade de preços se justifica por serem os insumos e os demais custos incidentes praticamente iguais para todas as empresas.

Nada do que foi dito, entretanto, exclui a necessidade de melhoria dos nossos serviços aéreos e o aumento de competitividade entre as empresas, desde 1991, após a V CONAC - V CONFERÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - vem o poder concedente flexibilizando a regulamentação do transporte aéreo, dando maior ênfase às empresas regionais e proporcionando a abertura das rotas internacionais às demais empresas brasileiras credenciadas.

Concito, pois, todos os interessados e envolvidos na questão, que submetam o assunto a uma discussão serena e muito bem refletida, objetivando uma solução de compromisso entre empresas aéreas, indústria do turismo e usuários do transporte aéreo, de tal forma que, um eventual açodamento para a equação do problema hoje, não nos venha trazer, no amanhã, a indesejável figura de uma "Leopoldina Railway" do Ar.

PASSAGENS AÉREAS

(Tarifas domésticas brasileiras e tarifas domésticas em outros países)

Trecho	País	Distância (km)	Tipo de Tarifa	Tarifa em US\$	Valor US\$/km
Rio de Janeiro/SP/ Rio de Janeiro	Brasil	734	1	291,00	39,96
			2	146,00	19,89
N. York/Washington/ Nova York	EUA	692	1	298,00	43,06
			2	220,00	31,79
Frankfurt/Hamburgo/ Frankfurt	Alemanha	827	1	417,00	50,42
			2	161,00	19,46
Paris/Lion/Paris	França	801	1	388,00	48,43
			2	258,00	32,21
Tóquio/Osaka/Tóquio	Japão	895	1	263,00	29,38
			2	239,00	26,70

Fonte: Tarifas IATA/IRIS

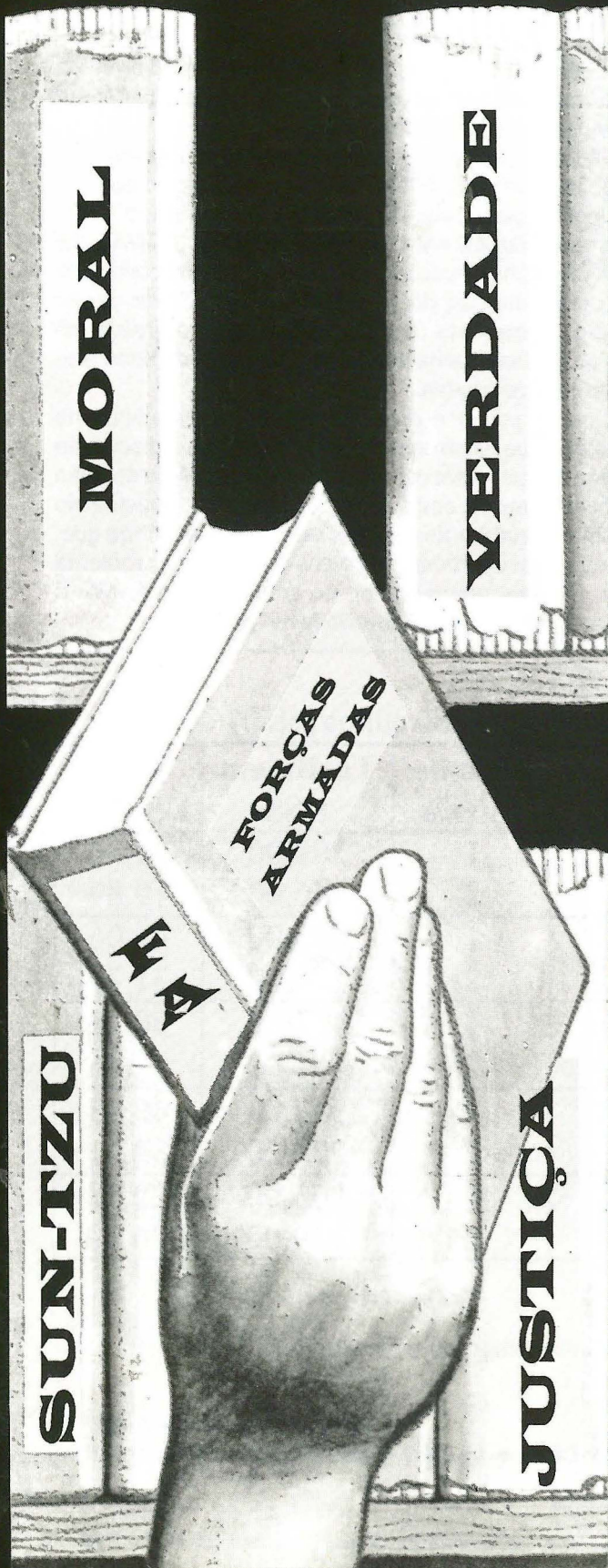
Tarifa 1 - Y Normal / Tarifa 2 - Menor preço promocional publicado sem restrições

* O autor é Ten.-Brig.-do-Ar R/R
ex-Diretor do DAC e ex- Ministro da Aeronáutica

A Estratificação Social nas

FORÇAS ARMADAS

* Renato Paiva Lamounier



Nunca é demais repetir e mesmo insistir na importância fundamental da qualidade dos recursos humanos em qualquer organização. No campo militar, é evidente a maior complexidade de todo um amplo e variado processo que vai do recrutamento ao aperfeiçoamento, pois deve-se ter sempre em mente as características e os valores deste agrupamento humano e de cuja eficiente atuação há muito mais coisas a depender do que imaginam a insensatez de muitos e a ignorância de outros tantos. Entretanto, há quem disto tendo pleno conhecimento, sabe ser este o ponto mais sensível onde atuar para inviabilizar qualquer ação militar. E, é necessário dizê-lo, têm tido sucesso no enfraquecimento da nossa capacidade de dissuasão a qual, outrora, procurava-se preservar a despeito das dificuldades materiais de então, nada diferentes ou até mesmo maiores do que as de hoje. Há também os profissionais das armas a quem, disto tudo sabendo, compete alertar e lutar para lhes serem assegurados os meios necessários à sua tarefa. Estes meios, antes que materiais, são essencialmente os de um bom preparo em que a vocação e a motivação orientam o incessante treinamento na busca contínua da eficácia, sempre ao menor custo em material e, sobretudo, em vidas humanas. Na guerra, o ato de mandar e o de obedecer pressupõe competência, responsabilidade, coragem, confiança e devoção recíprocas e objetivos comuns, presentes tanto na serenidade dedicada aos planejamentos como no extremo sofrimento das batalhas. Em resumo, de nada adiantarão equipamentos abundantes e de última geração. Tampouco de nada adiantarão até mesmo salários generosos se, antes, não houver a consciência da missão e a obstinada disposição para cumpri-la. Se o custo cobra sacrifícios incalculáveis, o benefício colhe resultados capazes de os justificar. Esta é a questão, ou seja, a sociedade como um todo tem que estar mobilizada para, se necessário, engajar-se num conflito e, em o fazendo, nele ser vitoriosa. Para tanto, suas FF.AA. têm que ser compostas por representantes de todos os seus segmentos. A todos e a cada um compete um papel neste cenário. Tem a História nos mostrando a veracidade deste requisito essencial. Dele têm se ocupado os cientistas que estudam o fenômeno da guerra e, nela, o comportamento humano. No tempo em que os reis iam às guerras, os vassallos defendiam o feudo porque à sua frente combatia, e às vezes morria, o seu senhor. Dentre muitos exemplos ao longo dos tempos, a História Contemporânea nos oferece alguns dignos de destaque: no mais de-

envolvido país do mundo atual, os EE.UU. da América, é difícil uma família que não tenha participado ou perdido um seu integrante numa guerra. O ex-Presidente John Kennedy, como comandante de um "Patrol Boat" na Segunda Guerra Mundial, teve o seu barco afundado e foi condecorado por ter salvo a vida de alguns de seus marinheiros. Sua aristocrática e rica família perdeu um de seus filhos naquela mesma guerra. O também ex-Presidente George Bush foi piloto naval com destacado serviço no Pacífico, onde foi abatido em com-

O processo do preparo militar é tão completo e complexo que torna-se uma vulnerabilidade.

bate. Na Inglaterra os príncipes e, dentre eles o futuro Rei, servem às Forças Armadas. Certamente o Regimento dos Gurkas e os outros combatentes que ajudaram a vitória nas Malvinas foram a isto estimulados pela presença entre eles de um dos herdeiros da coroa britânica. A França soberana muito deve sua sobrevivência ao patriotismo do seu povo (uma quase xenofobia) e à atuação de filhos seus como o General De Gaulle. Tenhemos nós a coragem de perguntar: no Brasil dos nossos dias, o que levaria um jovem de Vigário Geral a dar a sua vida em defesa dos apartamentos da Vieira Souto? Estendendo esta indagação para o panorama nacional, muitas outras dúvidas regionais, nas cidades e no campo, poderão ser igualmente formuladas.

A conjuntura atual do Brasil, principalmente nas grandes metrópoles e em especial no Rio de Janeiro, oferece um quadro propício à reflexão do gênero abordado neste tema. O clamor público contra a violência e o crime não foi ainda capaz de despertar as autoridades, a mídia, as instituições e o próprio povo para as reais causas do problema. Debatem-se em meio aos muitos e mutáveis efeitos quando o cerne da questão está na miséria, na certeza da impunidade (pior do que a simples impunidade) e na falência do aparato de repressão representado pela Justiça e o seu braço de coerção que é a Polícia. Assim, ainda que mal comparando, e guardadas as devidas proporções, estão as Forças Armadas brasileiras sujeitas a sofrer igual erosão na sua capacidade de ser a força emanada da soberania do Estado e capaz de impor o respeito à norma legal, tanto interna como externamente às suas fronteiras.

Ocorre, ainda, um outro complicador: contrariando o aforismo de Dostoiévski, fica muito difícil, num país onde o crime compensa, levar às massas a convicção de que – a despeito dos naturais, inevitáveis e até um certo ponto aceitáveis desníveis sociais – somente a vontade coletiva e a participação serão capazes de realmente construir e manter a nacionalidade tão sonhada e ainda não completamente alcançada.

Existe, finalmente, uma preocupante intenção em desviar as Forças Armadas de suas finalidades precípuas. Dentro de certos limites é lícito, inteligente e racional usá-las, excepcionalmente, como elemento de ação social, sem, contudo, transformá-las em órgão assistencial ou repressor. Se lhes é danoso representar majoritariamente interesses setorializados, igualmente prejudicial, para não dizer fatal, lhes será perder a identidade com o organismo social ao qual pertencem e servem. O reconhecimento não só da importância mas da essencialidade de FF.AA. plenamente proficientes é fruto de uma população devidamente bem informada nesta matéria. O conhecimento sem distorções do papel a elas reservado depende de uma representatividade dos seus quadros tão autêntica quanto possível.

Há também coisas desagradáveis e que, nem por isso, podem ser ignoradas. Em pronunciamento feito em 1983, quando Ministro-Chefe do EMFA o saudoso Ten.-Brig. Waldir de Vasconcelos alertava que naquele ano 47% dos jovens convocados foram considerados incapazes para o serviço militar por insuficiência de peso, altura, subnutrição e deficiência dentária. Na fisiologia da reprodução humana, é desnecessário dizer, tais carências têm também profundas conseqüências na capacidade mental do indivíduo. Daí o perigo de não contarem as Forças Armadas brasileiras com um efetivo à altura de suas necessidades diante de um conflito onde a sofisticação de modernos equipamentos exige muito mais do que a simples higidez física, pois para o combatente deste final de século, a couraça cedeu lugar ao computador.

Os objetivos militares na paz devem ser os meios e na guerra a melhor forma de usá-los.

Nas escolas de altos estudos militares a Política e a Estratégia são tratadas num contexto universitário onde se busca a multivariabilidade de todos os aspectos com elas relacionados. Nos seus cursos é ensinada, entre outras coisas, a lição da História que vem desde Sun-Tzu: o inimigo deve ser atingido e destruído no seu âmago, ou seja: na sua VONTADE, abatendo-lhe o que tem de mais sagrado, o seu MORAL. A área do coração é, antes que os objetivos vitais à estrutura de guerra, o valor pessoal dos homens e mulheres em combate e, além destes, daqueles que lhes dão suporte.

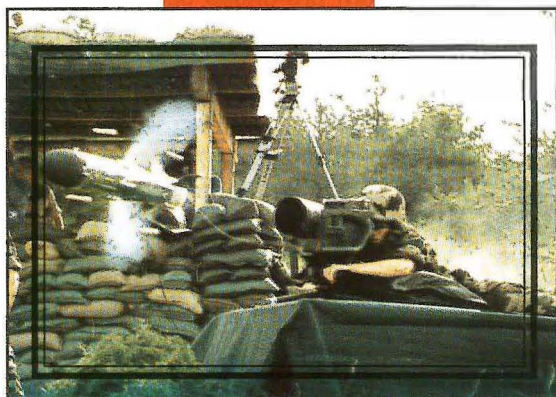
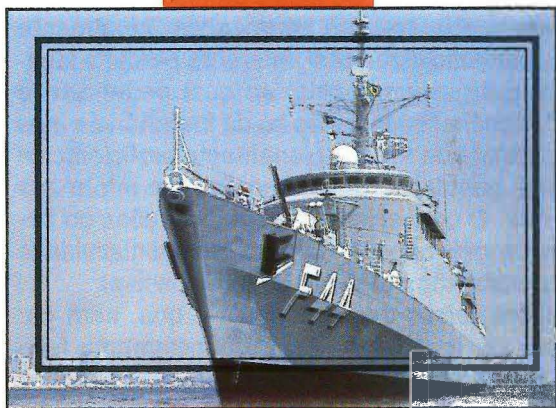
Óbvio, elementarmente óbvio, mas incrivelmente tão esquecido ensinamento! Em obediência a ele a revitalização das FF.AA. passa pela necessária estratificação de suas fileiras as quais, como retrato da sociedade, devem ser por ela fortalecidas.

** O autor é Cel. Av. R/R*

"APEANDO DA NASCELE POR BOMBORDO"

MINISTÉRIO DA DEFESA DE VOLTA

* Amaury Dabul



Apesar do título insinuar o entendimento, não é o Ministério da Defesa que está de volta. O que ocorre é que está novamente em moda a discussão do assunto.

Sem possibilidade de erro, podemos considerar este assunto como um modismo que surgiu após a Segunda Guerra Mundial.

Por sua posição geoestratégica, distante dos centros de decisões das grandes potências, dos principais centros de cultura e mesmo dos grandes conflitos ocorridos neste século, que ora está terminando, o Brasil, com seu desenvolvimento cultural mais lento em relação a nações do mesmo porte, tem carecido de criatividade inovadora para a solução dos seus problemas nacionais, públicos e privados, e tem ficado à mercê de modismos alienígenas em todos os setores de atividades.

Adotar a técnica empírica de tentativas e conseqüentes erros e acertos com o plágio de soluções alhures adotadas, muitas vezes vem a ser a única que se apresenta possível em ambiente subdesenvolvido.

Quando o problema considerado diz respeito ao normal processo de desenvolvimento, sem maiores riscos, o uso de soluções encontradas em culturas mais avançadas é muitas vezes adequado ou, então, o único meio exequível de resolvê-lo.

Entretanto, esta prática simplista não pode e não deve ser adotada pelo Estado naquilo que representa sua maior responsabilidade perante a Nação que jurisdiciona, que é a sua Soberania.

Soberania das nações e suas indispensáveis medidas de preparo e aplicação de meios de defesa sempre foram, através dos tempos, a razão primeira para a formação dos Estados e, conseqüentemente, com substância, a função precípua das elites governantes. Nada justifica qualquer erro ou missão no que é vital para a nação.

Neste início de 1996, através da imprensa, verifica-se que o assunto Ministério da Defesa está de volta ao Brasil. Considerando a pobreza dos argumentos apresentados, eivados de opiniões empíricas, nada temos a analisar ou discutir a respeito do que foi lido, excetuando notícias de Brasília informando que o assunto está em estudo no Estado-Maior das Forças Armadas.

Inicialmente, é boa a notícia de que o tema esteja em estudo, isto é, o uso da razão está sendo praticado no trato de assunto tão importante. Mas é preocupante o fato desse mesmo assunto estar sendo estudado somente neste órgão de assessoramento militar e não em amplo debate nacional. Relembramos que o assunto Defesa, por sua vital importância para a Nação, transcende a responsabilidade dos militares. O fórum de discussão em busca da melhor solução não deve se limitar a um órgão da estrutura militar, o que se infere do que vem sendo veiculado na imprensa.

Há três modelos de aprendizagem: aproveitando a experiência dos outros, usando nossa própria experiência e, por último, o que não proporciona nenhuma aprendizagem por não se conseguir assimilar a cultura pertinente, englobando as experiências dos outros e as nossas. Baseado nesta assertiva, podemos especular, buscando algumas experiências dos outros e nossas nos campos político, econômico e militar.

A história se repete. O mesmo fato vem constantemente se repetindo desde o final da década dos 40, quando surgiu o modismo Ministério da Defesa. Desde então o tema entra em discussão nas nações subdesenvolvidas que, carentes de recursos, erradamente vêem aí a solução para suas inadequadas estruturas militares.

Muitas nações adotaram o modismo, mas é o estudo da eficácia decorrente da mudança que deve orientar qualquer conclusão sobre o assunto. A existência de um Ministério da Defesa na Argentina de nada atenuou o desempenho conhecido de suas Forças Armadas, na Guerra das Malvinas.

Após a Segunda Guerra Mundial, a moda era copiar o que se fazia nas Forças Armadas dos Estados Unidos da América, indiscutivelmente as maiores responsáveis pelas vitórias nas campanhas militares que ocorreram, em âmbito mundial, contra o Eixo.

No Brasil, uma das vezes em que houve ênfase nas discussões do assunto foi em 1974, após a posse do Presidente Geisel. O Estado-Maior das Forças Armadas trabalhou com afinco por iniciativa própria ou por orientação da Presidência da República. Não sabemos e não pesquisamos a respeito da motivação desses estudos efetuados. O importante é que o assunto desvaneceu-se, misteriosamente, da mesma maneira como surgiu.

Nessa ocasião, éramos membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, com funções na Divisão de Assuntos Militares. No desempenho dessas funções, tivemos a responsabilidade de, como relator do tema, proferir uma palestra sobre o Sistema de Segurança Nacional em um auditório que reunia o Curso Superior de Guerra (CSG) e o Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas (CEMCFA), como eram na época denominados. Durante o período de debates que se seguiu à palestra, como já se esperava, foi feita, por um estagiário, uma indagação sobre a posição da ESG quanto à criação do Ministério da Defesa que estaria por ocorrer. Como relator, tivemos a oportunidade de responder, abordando três pontos que aqui resumimos: 1º) a ESG, por princípio, não tem incorporado à

sua Doutrina qualquer solução para qualquer problema nacional; o que possui é uma metodologia para o planejamento da ação governamental que objetiva, com eficácia e eficiência, chegar às melhores linhas de ação que poderão resolver os problemas brasileiros, caso adotadas por quem de direito; entende a ESG que as decisões - escolhas de linhas de ação para implementação - são da competência dos órgãos governamentais responsáveis pelas soluções desses problemas; as soluções encontradas durante o correr de um ano letivo, pelos estagiários, são questionadas no ano seguinte pela nova turma, tudo com propósitos didáticos; em suma, o que a ESG deseja é que seus estagiários aprendam a sua metodologia e, no futuro, colaborem para que os problemas brasileiros sejam eficaz e eficientemente solucionados; 2º) a decisão de criar o Ministério da Defesa não é uma decisão militar e, sim, uma decisão política; desse modo, qualquer estudo a respeito deve levar em consideração fatores de toda ordem e não somente os militares; e 3º) como a Divisão de Assuntos Militares conduz os debates, é pertinente tecer considerações de ordem militar sobre o problema que, por isto, não deixa de ser político; desse modo, registramos, primeiramente, que esse problema surgiu em 1947, nos Estados Unidos da América, com a sanção do **Security Act**, quando foi criado o Ministério da Defesa naquele país; no que diz respeito à capacidade do Poder Militar americano, a história nos ensina, de modo incontestado, que, desde a sua independência até 1947, os Estados Unidos da América, sem Ministério da Defesa, venceram todas as guerras de que participaram, inclusive liberando campanhas militares de dimensões que possivelmente nunca mais ocorrerão; entretanto, após a criação desse Ministério até aqueles dias, em 1974, os Estados Unidos da América perderam todas as guerras e campanhas militares de que participaram.

Agora, em 1996, acreditamos que os estudos efetuados no EMFA levem ao Comandante Supremo, que constitucionalmente é o Presidente da República, os conhecimentos necessários que o motivem para a importância de prover e manter as três Forças Singulares com meios adequados para suas missões precípuas, nas hipóteses de conflito que a conjuntura apresenta. São elas, as Forças Singulares, que, pela dissuasão ou pela coação, defendem em última instância a Nação, quando se esgotam os meios políticos e diplomáticos para a solução pacífica dos conflitos que põem em risco os interesses vitais da Nação.

As grandes potências, com os recursos que possuem, procuram dimensionar e posicionar suas Forças Armadas com capacidade de ação onde quer que se façam necessárias, em qualquer região do mundo, na amplitude e de acordo com os seus interesses, além de manter grande capacidade de dissuasão com possível retaliação maciça contra ataques de surpresa de forças antagônicas.

Com os poucos recursos para a defesa de sua Soberania, considerando-se o vulto do seu patrimônio a preservar contra a cobiça internacional, o Brasil tem que manter um Poder Militar que se adeque às suas necessidades, realisticamente compatível com suas disponibilidades e, assim, não deve copiar os modelos das grandes potências. No caso de copiar, pode correr o risco de acabar por atender aos interesses dessas potências e não aos nossos.

Quanto à economicidade que a criação do Ministério da Defesa trouxe as nações que adotaram este modelo militar, não há registro estatístico disponível para análise, tendo em vista o sigilo que naturalmente envolve o assunto de gastos com defesa. Nas grandes potências, o que se sabe é que as três Forças Singulares mantêm os seus distintos sistemas logísticos com a integração de serviços e suprimentos, que já existia antes da mudança citada.

O fato de os ministérios em questão serem militares não indica que as três Forças Singulares tenham as mesmas características e que suas atividades sejam afins. Esta última seria a condição *sine qua non* para essas Forças sejam agrupadas em um processo de departamentalização, como ensina a Ciência da Administração desde os tempos de Taylor e Fayol. As características da Marinha, do Exército e da Aeronáutica são distintas e suas atividades são diferentes, apesar de se completarem na manifestação integrada do Poder Militar em sua destinação precípua.

Durante o Governo Collor, à guisa de racionalizar e reduzir os custos da Administração Pública, em nome de uma modernidade discutível, criou-se um Ministério da Infra-estrutura englobando diversos ministérios responsáveis por atividades de infra-estrutura. Esses ministérios, de direito, deixaram de existir mas, na prática, o que se verificou foi a continuação de suas estruturas organizacionais. E, assim, os custos aumentaram com a criação do novo super ministério e com o grande aumento da burocracia que ocorreu no trato das atividades-fim dos distintos ministérios, pois suas atividades não eram afins. Esta experiência durou pouco e, mesmo assim, trouxe grande prejuízo à Nação.

Em uma ilação pragmática, foge à lógica imaginar que, na instrução inicial de um jovem aviador, devamos recomendar a ele: "apear da nacele por bombordo" !!!

Na hipótese da criação de um Ministério da Defesa no Brasil, atualmente os três oficiais-gerais de quatro estrelas, todos com mais de quarenta anos de serviço, responsáveis pelos três ministérios militares - Marinha, Exército e Aeronáutica - poderiam ser substituídos por um ministro não militar, que passaria a intermediar junto ao Comandante Supremo das Forças Armadas, que é o Presidente da República, os assuntos pertinentes dos comandantes superiores das Forças Singulares.

Os atuais Ministro Chefe do Gabinete Militar e Ministro-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas poderiam deixar de ser ministros de Estado, como não o eram até a década dos 60. Isto ocorrendo e, também por hipótese, um civil assumir o Ministério da Defesa, admitindo por absurdo a sua criação, o Brasil passaria a ter um Conselho de Ministros sem nenhum militar.

Será que isto é adequado no nosso atual nível de desenvolvimento político?

A resposta a esta indagação somente será encontrada com uma discussão de cunho político, pois o cerne da questão transcende a área militar.

Se um Ministério da Defesa no Brasil não apresenta vantagem de ordem econômica ou vantagem de incremento do poder combatente das Forças Armadas, a sua criação somente seria justificável se os motivos forem de origem política que, sob o aspecto ético, devem ser expostos à Nação.

É oportuno registrar que nenhum motivo é válido para justificar medidas que possam comprometer os interesses nacionais de segurança, principalmente no que diz respeito à capacidade da Nação brasileira de se manter soberana.

Terminamos estas linhas, mas o assunto requer muito mais considerações. Assim, apelamos para o espírito cívico dos leitores que mantêm os seus interesses subordinados aos altos interesses da Nação, de modo a, externando suas experiências e conhecimentos, discutirem o tema trazendo novos dados, fatos e colocações pertinentes.

Tudo pela Pátria!

**** O autor é Administrador e Oficial da Reserva da Marinha de Guerra***

A DOCTRINA AÉREA DOS

EEUU



(De Château-Thierry a Rouen-Sotteville)

Para o perfeito entendimento da evolução da concepção de emprego da Aviação Militar dos EEUU deve-se atentar para a existência de três fases interdependentes envolvidas no problema: a *intelectual*, a *política* e a *tecnológica*; esta distinção tem por objetivo, tão-somente, facilitar seu estudo. As fases são caracterizadas, respectivamente, pelo “*desenvolvimento de um novo conceito de guerra*”, pela “*longa e amarga luta por uma Força Aérea independente*”, e, finalmente, pela “*procura incessante por maiores e melhores bombardeiros*”. Vamos nos limitar, nesta oportunidade, principalmente, ao exame de “*desenvolvimento da Doutrina Aérea*”.

* Gerseh N. Barbosa

E

mbora o Exército norte-americano tenha usado “balões” na guerra de Secessão, com a definida missão de “*observação aérea*” e criado uma seção de balões, em 1892, empregando-a na guerra contra a Espanha em 1898, podemos considerar que a Aviação Militar teve seu início, em 12 de agosto de 1907, com a criação de uma “*Divisão Aeronáutica*” (Aeronautical Division) no Corpo dos Sinaleiros do Exército (Army Signal Corps).

Quando em abril de 1917 decidiram os EEUU participar da I Grande Guerra, esta Divisão era composta de 131 oficiais, dos quais 112 qualificados como pilotos, em um total de 1.087 homens e uma dotação de 103 aeronaves distribuídas em 7 esquadrões de vôo, nenhuma delas, no entanto, armada para o combate.



Brigadeiro General William Mitchell colocou sua carreira em jogo na defesa de um efetivo Poder Aéreo, combatendo com ardor as tendências políticas da época e a própria Marinha Americana.

É desta época o surgimento de um novo conceito em operações aéreas que exigia uma “*estrutura de comando*” mais flexível, bem como, o desenvolvimento de um bombardeiro pesado e eficiente. Este conceito foi desenvolvido em torno de um tipo de missão aérea, a partir de 1917, e conhecido como “*bombardio estratégico*”. Os ingleses, por força de sua proximidade com o “*Teatro de Operações*” europeu e, por conseqüência, terem sofrido os primeiros “*bombardios estratégicos*” em suas próprias cidades, perceberam, de imediato, apesar das aeronaves da época possuírem “*raio de ação*” e “*capacidade de bombas*” muito limitados, o valor que em um futuro bem próximo, este novo conceito de emprego dos meios aéreos teria no desenrolar da guerra. Desta forma, inteligentemente, criaram sua Força Aérea independente, ainda em plena I Grande Guerra.

Os americanos, de forma diferente, talvez por força do contexto geopolítico que os envolvia, não atinaram, tal como os ingleses, para as mudanças que esta nova arma, o avião, vinha introduzindo na arte da guerra; tanto assim que, somente em 4 de junho de 1920, mais de ano e meio após o término do conflito europeu, o Congresso americano aprovou um "Ato de Reorganização do Exército", no qual os meios aéreos foram formalmente organizados em um "Serviço Aéreo" e, só então, considerados como uma das "armas de combate" do Exército.

As discussões sobre a organização e o emprego dos meios aéreos iniciaram-se logo após o término da I Grande Guerra, quando do regresso aos EEUU dos aviadores que dela participaram e que tiveram como missão primeira, a partir de suas experiências de guerra aérea, escrever os "Manuais de Treinamento e de Emprego da Força".

É neste contexto, na primeira metade dos anos vinte, que pontificou a impressionante figura de **Billy Mitchell**, pelo ardor e combatividade com que defendia suas idéias em prol de uma Força Aérea independente.

Em seu diário, Mitchell confessa que fora muito influenciado pelas avançadas idéias de Trenchard, que comandara a RAF na I Grande Guerra, ao ponto de considerar como frutos da sua influência dois dos seus "princípios fundamentais":

- que "o avião é essencialmente uma arma ofensiva"; e
- que "a primeira missão da aviação é conquistar a superioridade aérea através de ações ofensivas".

Avançava, ainda mais, Mitchell:

"A guerra é a tentativa de uma nação de impor sua vontade a outra pela força, depois de todos os outros meios terem falhado. O esforço de um combate deve ser, portanto, no sentido de controlar os centros vitais do inimigo, tornando-o incapaz de se defender..."

... observamos agora que um hostil exército inimigo em campanha é um falso objetivo e que os reais objetivos são os centros vitais do inimigo. A velha teoria que a vitória significa a destruição do exército inimigo é indefensável. Os exércitos podem ser até desconsiderados pelo Poder Aéreo se ataques rápidos e mortais forem desferidos contra os centros vitais do inimigo" (Skyways - p. 253).

O Exército americano reagiu rápida e decididamente às novas idéias: determinou uma imediata revisão de seus manuais e regulamentos e, a fim de que os mesmos passassem a ter, explicitamente, como fonte primeira para a sua doutrina, o clássico axioma de Clausewitz:

"O objetivo fundamental de todas as operações militares é a destruição das forças armadas do inimigo no campo de batalha; uma decisiva derrota na batalha quebra a vontade do inimigo de resistir e força-o a pedir a paz". E com isto posto, continuava o exército doutrinando: *"...a vitória requer a cooperação das forças aérea e terrestre, nenhuma arma vence batalhas, porém... o princípio de coordenação que subordina o emprego das forças combinadas estabelece que a missão da infantaria é a missão geral da força como um todo. As missões especiais das outras armas são derivadas de suas possibilidades em contribuir para a execução da missão da infantaria..."* Resumindo: o principal papel da aviação seria, tão-somente, de ... apoio aéreo aproximado.

Assim, já em 1926, o novo *Regulamento de Treinamento da Arma Aérea do Exército*, consoante as ponderações acima, apesar de enfatizar a importância da aviação nas operações militares, estabelecia que a organização e o treinamento das unidades aéreas deveriam ser:

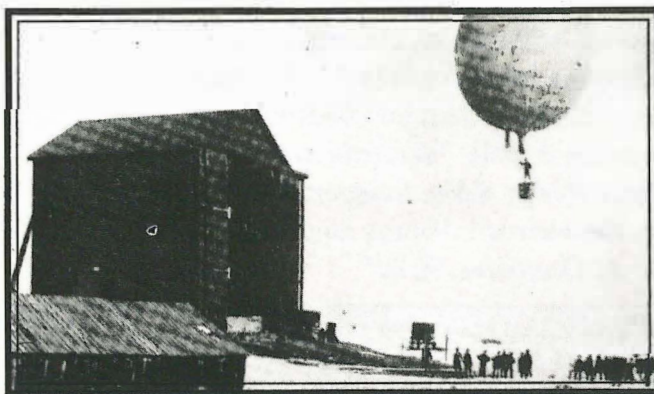
"...baseados na doutrina fundamental de que a missão da aviação é ajudar as forças terrestres a obter uma decisiva vitória de batalha".

O próprio Manual de bombardeio da Escola de Tática Aérea (Air Service Tactical School - ASTS) publicado, também, em 1926, tratava somente de: *"...operações aéreas de apoio a, ou em conjunto com grandes forças terrestres..."* omitindo, deliberadamente, considerações sobre *"...operações aéreas independentes"*.

O afastamento definitivo de Mitchell do Exército, "cortemarcializado" que foi em 1925, tal como Douhet já houvera sido na Itália, bem como, a acirrada discussão e rejeição pelo Congresso da criação de uma Força Aérea independente, e a grande repercussão que estes fatos tiveram na imprensa, conquistaram um maciço apoio da opinião pública americana às novas idéias.

Talvez, por isso, tenha o Exército, ainda em 1926, criado o "Corpo Aéreo do Exército", em substituição ao "Serviço Aéreo", com a responsabilidade, agora acrescida, pelo treinamento e apoio logístico às unidades aéreas, permanecendo, no entanto, as unidades de combate subordinadas aos Comandantes de Área do Exército.

Esta organização, apesar de tudo, já apresentava uma disposição, ainda que tímida, no sentido de dotar os meios aéreos de uma maior independência organizacional sob um comando unificado. É bom de constatar, também, que as idéias de Mitchell, ao conquistarem o Corpo Aéreo tanto quanto a opinião pública, vinham pouco a pouco, derrubando as barreiras que



Núcleo de balões de observação aérea em Fort Myer, Virgínia (1898) de onde saíram os observadores para a Guerra da Espanha.

o Comando do Exército, por força da ortodoxia de sua formação, interpunha à independência da arma aérea. Mas, mesmo assim, esta organização permaneceu inalterada por quase 10 anos.

Em 1º de março de 1935, sentindo o Exército a necessidade de um controle centralizado das unidades aéreas de combate, criou um Quartel General (General Headquarters Air Force - GHQAF), de mesmo nível e independente do Corpo Aéreo, diretamente subordinado ao Chefe do Estado-Maior do Exército. Este QG, instalado em Langley Field - Va, assumiu o Comando Geral de todas as unidades aéreas de combate sediadas no território americano. Era, sem dúvida, um avanço.

Mas, a partir de 1932, as idéias de Mitchell, então fortalecidas com a primeira tradução de Douhet para o inglês, mimeografada na própria Escola de Tática Aérea, seriam a base para o estabelecimento de uma doutrina de emprego dos meios aéreos americanos.

Devemos recordar que a Escola de Tática Aérea, rebatizada para ACTS (Air Corps Tactical School) em virtude da criação do Corpo Aéreo, apesar do seu nível, na falta de uma Escola de Estado-Maior exclusiva, era o único órgão da arma aérea em que se discutia sua doutrina.

Com base em Douhet e Mitchell, a ACTS passou a defender uma estratégia para a guerra aérea, com operações iminentemente ofensivas, visando minar e destruir a vontade e a capacidade de resistir do inimigo. Os meios aéreos, ensinava a escola, deveriam, como missão principal, atacar e destruir a estrutura nacional do inimigo; na guerra moderna, com a multiplicidade de seus fatores materiais, passou a ter especial importância a estrutura econômica da nação e, particularmente, seu parque industrial. Uma nação pode ser derrotada pela desorganização do delicado equilíbrio de sua complexa organização, bastante vulnerável aos ataques aéreos. No entanto, apesar de reconhecer que esses ataques atingem fundo a vontade de resistir, não se deve esquecer que o real objetivo é a indústria e não o moral nacional do inimigo.

Insistia a Escola em definir o conceito básico do

DOUHET, GIULIO

Oficial Italiano.

Nasceu em 30 de maio de 1869 em Caserta, Itália; faleceu em 15 de fevereiro de 1930 em Roma, Itália.



Batalhador, na Europa, pela **unificação do Poder Aéreo** sob um comando independente. Foi "cortemarcializado" e preso em 1916.

Em face da derrota infringida pela Força Aérea da Áustria em Caporetto, os anos seguintes conferiram-lhe fama e prestígio.

Em 1918 tornou-se o primeiro comandante do Serviço de Aviação do Exército e promovido a General.

Em 1927, após publicação do seu livro "**Command of the Air**", de grande influência na criação do Ministério da Defesa Italiano, o qual conferiu à Força Aérea igualdade de "status" com a Marinha e o Exército. Foi, sem dúvida, o mentor intelectual de Mitchell, na batalha pelo **Poder Aéreo unificado**.

emprego do "bombardeio estratégico" como sendo uma campanha aérea independente, com o propósito de ser decisiva e dirigida diretamente contra a capacidade vital do inimigo de fazer ou permanecer na guerra. A sua grande vantagem sobre as campanhas bidimensionais é o não comprometimento que suas unidades (os bombardeiros e sua escolta) têm, ao contrário das forças de superfície, com o posicionamento na batalha; elas realizam a missão e retornam em seguida, disponíveis para uma nova tarefa.

É bem de ver que o "bombardeio estratégico" torna-se o mais poderoso instrumento da guerra quando da efetiva aplicação:

a) do "**princípio do objetivo**" por sua faculdade de insistir até a total destruição dos objeti-

vos previamente selecionados como os mais vitais para o potencial bélico do inimigo. Estes principais objetivos atingidos, ao correr do conflito, pelo "bombardeio estratégico", nunca antes, historicamente, tinham sido hostilizados por forças de superfície, senão quando já no final das campanhas terrestres;

b) do "**princípio da massa**", por sua faculdade de integrar forças de distintas bases, simultaneamente, para concentrá-las contra um único objetivo; tal concentração de poder de fogo jamais foi, anteriormente, possível;

c) do "**princípio da economia de forças**", por sua faculdade de concentrá-las em um limitado número de sistemas vitais em vez de dispersá-las em numerosos objetivos de secundária importância, assim como, de selecionar para a destruição a porção do sistema que proporcionará o efeito desejado com maior economia de forças.

Em dois importantes aspectos práticos, muito ao gosto dos americanos, da guerra aérea, a Escola de Tática Aérea estabeleceu duas premissas básicas a partir das quais deveria o Corpo Aéreo se estruturar, caso os EEUU viessem a participar, novamente, de uma guerra de âmbito mundial:

- a improbabilidade de seu envolvimento, isoladamente, em um conflito dessa natureza; e,
- que a destruição do parque industrial de qualquer



Tenente General Frank M. Andrews o primeiro comandante do Quartel General de Força Aérea (GHQAF - General Headquarters Air Force). Porta voz e defensor irredutível do controle, por uma Força Aérea independente do exército, das operações aero-estratégica. Primeiro grande passo para a criação da USAF como Força Armada Independente.

nação requer muito mais que fortuitos ataques de alvos de oportunidade.

A primeira premissa tinha por objetivo desenvolver estudos para uma reorganização dos meios aéreos, a fim de que pudessem operar a partir de bases aéreas cedidas por aliados e, por certo, distantes do território americano, com todas as implicações que esta hipótese acarreta.

No que diz respeito ao segundo aspecto prático, propunha a Escola, como condição fundamental, que se estabelecesse, de imediato, o “conceito estratégico” que permitiria a seleção dos objetivos dos prováveis inimigos e de especial interesse da aviação.

Tais considerações práticas, assim como a teoria geral que as integrava, foram se desenvolvendo e, em março de 1941, atingiu sua forma definitiva pois, entendimentos anglo-americanos asseguravam a utilização de bases aéreas do Reino Unido, caso viessem a participar do conflito europeu e, já há algum tempo, o Serviço de Inteligência, por intermédio da Divisão de Análise Econômica, vinha ultimando um estudo dos objetivos estratégicos nos territórios do Eixo.

Todavia, apesar dos avanços que os aviadores vinham conquistando no campo das idéias, o Corpo Aéreo, ainda era, quando da eclosão da II Grande Guerra, em setembro de 1939, tão-somente, uma das armas de combate do Exército pois, de sua dotação total de aproximadamente 1.500 aeronaves, somente 13 não eram de emprego tático: eram as B-17 que, juntamente com o Comando de Bombardeio da RAF, viriam marcar, com sucesso e definitivamente, a presença das “operações aéreas independentes” na história dos conflitos armados.

Contudo, acreditamos nós que as exigências da guerra como que forçaram o Exército a ceder, ainda, um pouco mais; assim, na primavera de 1941 foi criada a Força Aérea do Exército (Army Air Forces - AAF) com a fusão de todas as unidades aéreas, finalmente, sob um comando único. Foi designado para Comandante da AAF o General Henry H. Arnold que, inteligentemente, lotou o seu estado-maior quase que exclusivamente com antigos instrutores da Escola de Tática Aérea, com a deliberada intenção de organizar e empregar a nova Força segundo a Doutrina que aqueles oficiais, já há algum tempo, vinham disseminando a partir de suas

aulas e conferências baseadas nos escritos de Mitchell e Douhet.

A Divisão de Planos (Air War Plans Division - AWPDP) do estado-maior do AAF teve como uma de suas principais tarefas a elaboração do Primeiro Plano Aéreo (AWPD-1) para a Segunda Grande Guerra e que incluía, também, uma listagem das necessidades da Força Aérea para o então Programa da Vitória.

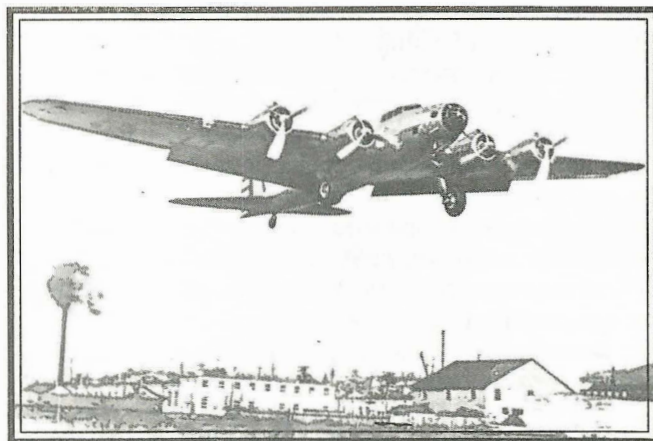
O Plano Aéreo tinha como sua estrutura fundamental o planejamento minucioso de uma longa e intensa ofensiva de bombardeios aéreos contra a Alemanha, que deveria atingir seu máximo esforço na primavera de 1944. Esta ofensiva aérea, por si só, deveria derrotar a Alemanha. Todavia, fora feita também uma previsão de apoio a operações de desembarque no continente, bem como, à sua subsequente campanha terrestre, caso necessário.

Era um plano ambicioso e ousado.

Em suas linhas gerais, esta concepção de guerra aérea era bem similar à observada pela RAF, embora Sir A. Harris, Comandante do Comando de Bombardeio, fosse ainda mais confiante em que o Poder Aéreo, pudesse, sozinho, derrotar a Alemanha.

Em fevereiro de 1942, assim que chegou à Inglaterra o Escalão Avançado da VII Força Aérea, solicitou o General Arnold ao Comandante das Forças Americanas na área que informasse ao Comando da RAF que somente a Doutrina Aérea Americana deveria nortear as operações do AAF, na Europa. Esta declaração, que Churchill ironizou taxando-a de uma nova “declaração de independência”, tinha a sua razão de ser, pois apesar de perseguirem o mesmo objetivo, as duas Forças Aéreas diferiam a estratégia a ser adotada.

A experiência adquirida pela RAF, nos dois anos de guerra, convenceram os ingleses que somente bombardeios noturnos seriam regularmente exequíveis quando consideradas as defesas alemãs; ao contrário, o Plano Aéreo Americano (AWPD/1) contemplava o princípio de que o potencial bélico alemão poderia ser paralisado pela destruição de um limitado número de objeti-



Vôo do protótipo do B-17, o “Model 299”. A entrada em operação destas aeronaves, por suas performances e suas possibilidades de ataques estratégicos, marcou, em definitivo, a figura das “operações aéreas independentes”.



Arnold, Henry Harley o primeiro aviador militar a atingir o posto de General no Comando Geral da Força Aérea do Exército Americano, durante a Segunda Guerra Mundial (five star general). Sua indicação surpreendeu o exército americano que conhecia a sua posição em relação a criação de uma Força Aérea independente.

vos estratégicos, somente vulneráveis a bombardeios diurnos de precisão - *"The pickle-barrel bombing"* - como eram, então, conhecidos. É difícil explicar-se a origem deste conceito, porquanto a experiência da I Grande Guerra e o próprio Manual de Bombardeio do ACTS preconizavam que os bombardeios estratégicos deveriam ser realizados no período noturno. Talvez as severas críticas que, no passado, a imprensa americana fizera dos bombardeios indiscriminados de áreas civis, tais como as de Roterdã, Varsóvia e Guernica, como que condicionaram os planejadores americanos a evitarem tais procedimentos.

Bombardeio noturno significava, considerando os equipamentos disponíveis à época, bombardeio de área; as vilas residenciais dos operários alemães, geralmente, concentravam-se nas proximidades das instalações industriais.

Obviamente ninguém poderia fazer objeção à precisão, embora a intenção dos ataques de saturação da RAF procurassem atingir, também, o moral do inimigo.

Uma questão de praticabilidade e não de conveniência, era o que diferenciava os pensamentos da RAF dos da AAF. Bombardeios de precisão exigiam bombardeios diurnos e a RAF estava convencida, por experiência própria e, também, da Luftwaffe, que tal prática era excessivamente dispendiosa, considerando os constantes melhoramentos das defesas inimigas. Por outro lado, os planejadores americanos estavam convencidos de que as operações diurnas poderiam ser conduzidas com grande sucesso. Eles tinham insistido, se bem que um tanto tardiamente, no desenvolvimento de uma aeronave de escolta de longo alcance para a proteção aos bombardeiros contra os caças alemães; isto só se tornou realidade em 1943, quando da entrada em operação do *"mustang P-51"*, equipado com um tanque extra na sua própria fuselagem.

Neste particular debate em torno da estratégia a ser adotada, a RAF argüía com os seus dois anos de experiência de combate, enquanto que a AAF, tão-somente, com sua fé!

Por ironia da sorte, comum muitas vezes na guerra, alguns dos formuladores da doutrina de *"grande altitude, operação diurna e bombardeio de precisão"* estavam em posição de comando quando suas idéias foram testadas pela primeira vez. Um deles confessou, posteriormente: *"nós, muitas vezes, ficamos seriamente duvidosos quanto ao sucesso de um plano tão audacioso"*.

Avançando um pouco mais ainda na incessante luta pela independência dos meios aéreos, o General Arnold consegue a aprovação pelo Departamento de Guerra, da Circular nº 59, de 9 de março de 1942, que elevava o Comando da Força Aérea do Exército ao nível dos demais comandos autônomos e, não menos importante, determinava que o seu comandante tivesse assento permanente na Junta dos Chefes de Estado-Maior (Joint Command Staff - JCS).

Isto sim foi um avanço significativo. Era, praticamente a independência. Segundo alguns: "só faltara tingir o uniforme, ...de azul celeste".

Essa Força Aérea do Exército teve, nos anos finais da guerra, um desenvolvimento impressionante, transformando-se em uma poderosa organização com 16 Forças Aéreas (12 das quais em ultramar), uma dotação de, aproximadamente, 80.000 aeronaves com um efetivo de 2.400.000 homens!



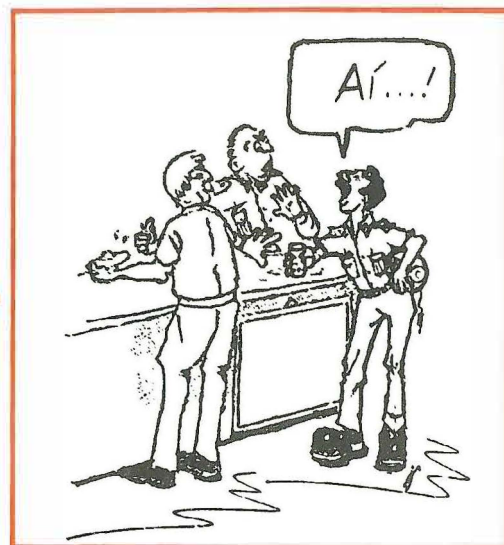
"Mustang" - P51. Outra aeronave que pode ser considerada como um marco histórico para o sucesso das "operações aero-estratégicas", pela capacidade de realizar escoltas a longas distâncias.

Desde *Château-Thierry*, no norte da França, que marcou o início das operações aéreas americanas na I Grande Guerra, com missões de apoio às 2ª e 3ª Divisões de sua Força Expedicionária, até o bombardeio de instalações em *Rouen-Sotteville*, em 17 de agosto de 1942, também em território francês, realizado pela VIII Força Aérea, iniciando assim as *"operações aéreas independentes"* foi, na verdade, uma longa e árdua luta com grande custo em homens, material e esforços na busca incessante por uma melhor **DOCTRINA PARA O EMPREGO DO PODER AÉREO**.

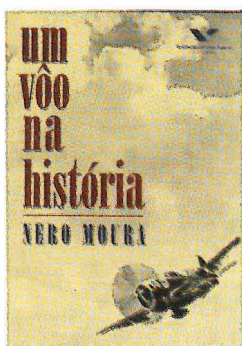
*** O autor é Cel. Av. R/R**



bate
papo



LANÇAMENTO



Lançado dia 10 de dezembro próximo passado, nas instalações do INCAER, mais um depoimento histórico sobre a vida, ligada às atividades profissionais, daquele que, com maior dedicação tudo deu de si para o engrandecimento da Força Aérea Brasileira: Nero Moura - UM VÔO NA HISTÓRIA.

Trata-se de um depoimento do *Patrão da Aviação de Caça Brasileira*, tornado público por sua sobrinha, Regina Moura, brilhantemente organizado por Lúcia Hippolito, onde a atuação deste herói nacional é ligada às organizações e ao desenvolvimento da Aviação brasileira, sem se preocupar com os fatos e ocorrências do período.

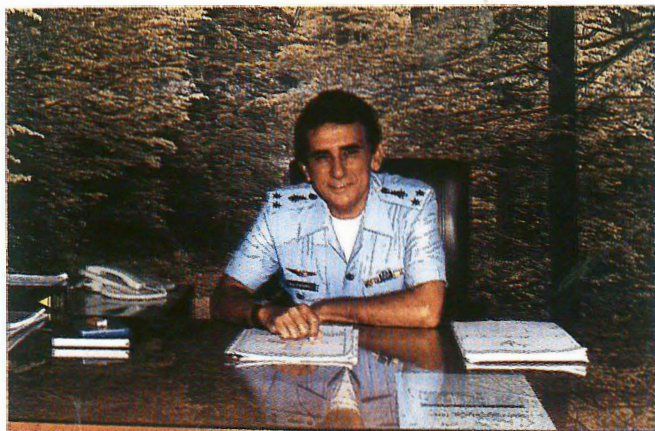
"CASA DE FERREIRO ESPETO DE FERRO"

Mais uma "aviadora-de-ultraleve" vem engrossar as fileiras do nosso quadro social. Desta feita a nova aviadora é a "Cmt. Díole", esposa do Brig.-do-Ar Danilo Paiva Álvares, que, além de desmentir o ditado popular: "casa de ferreiro espeto de pau", vem confirmar que o prazer de voar é altamente contagiante.



fatos & gente

A FORÇA DO FUTURO



Após sua última visita à Academia da Força Aérea, o nosso colaborador e amigo do Clube de Aeronáutica, Brigadeiro Raposo, resolveu transferir para o papel, toda a sua emoção e entusiasmo, com o qual comungamos, e resolvemos torná-lo pública, em nossa seção **Fatos & Gente**.

Em recente visita à Academia da Força Aérea e à Fazenda de Aeronáutica de Pirassununga, tive a oportunidade de testemunhar os resultados de uma feliz conjugação de esforços de dois Quadros de oficiais do nosso Ministério: o de Aviadores e o de Intendentes.

Pude ali ver, sendo forjados, no mesmo cadinho, futuros oficiais - homens que comandarão a Força do Século XXI.

Pude também constatar a liderança incontestada de um dos mais brilhantes oficiais-generais da nossa geração. E pude notar no rosto de cada um, a motivação de seus comandados.

Pude sentir, por outro lado, o entusiasmo dos oficiais do meu Quadro de Intendentes, irmanados todos na nobre missão de servir cada vez melhor.

Pude verificar uma convivência pacífica, profícua e harmoniosa entre duas Organizações Militares de nosso Ministério, onde imperam o idealismo, a competência, o trabalho honesto, a dedicação plena, o desprendimento, a camaradagem, o espírito de corpo e o conagraçamento, reinando a compreensão maior de que as atividades desenvolvidas pelos diversos quadros são

essenciais para o Força. Atividades que não se sobrepõem umas às outras mas, ao contrário, se completam e se somam; que, aos olhos de todos, fazem crescer aqueles que as desempenham com honestidade de propósito.

Pude presenciar um convívio saudável, baseado no respeito recíproco, no reconhecimento dos méritos de cada um e na indisfarçável admiração pelo trabalho do companheiro, independentemente do quadro a que pertença.

Pude, ainda, aquilatar quão forte é a nossa Força e quão nobre o ideal que nos une!

Pude, assim, vislumbrar a Força Aérea do futuro, em que os atributos e qualificações pessoais devem ser os únicos requisitos para o exercício de um cargo e as oportunidades sejam iguais para todos, independentemente da formação inicial.

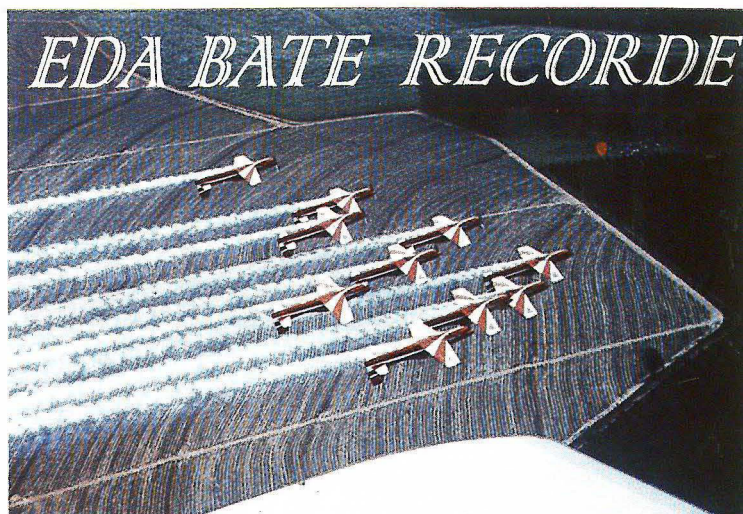
Pude concluir que, mais do que desejável, é essencial e imperiosa a compreensão de que o trabalho de cada um de nós - não importa quem sejamos - é fundamental para a edificação de uma Força Aérea cada vez mais forte, mais unida, mais coesa, mais eficiente, mais preparada, enfim, para cumprir a tarefa constitucional que lhe foi atribuída.

Em qualquer instituição, o que há de mais importante são seus recursos humanos. Motivá-los é demonstração de inteligência. É uma forma de exercer liderança.

Liderar, contudo, é muito mais, é dar exemplo aos liderados, é muito mais, é dar exemplo aos liderados, é reconhecer-lhes o valor, é não discriminar, é tratar a todos de modo semelhante, é fazer subordinado sentir-se partícipe do processo e responsável pelos resultados. É o que se vem fazendo na Guarnição da Aeronáutica de Pirassununga.

Diante de tudo isso, pude ter a certeza de que com exemplos edificantes de liderança, como esse, torna-se fácil construir a Força Aérea do amanhã, aquela com que todos sonhamos!

*Brig.-Int. Aer.
José Antônio dos Santos Raposo*



Como parte das comemorações da *Semana da Asa - 1996*, o Esquadrão de Demonstração Aérea da Força Aérea Brasileira realizou mais uma espetacular façanha: voou com 10 (dez) aeronaves em formação, todas em vôo invertido, ou seja, “*de cabeça para baixo*”.

O fato será registrado no famoso “*Guinness Book*”, o livro dos records, publicação anual reconhecida e respeitada mundialmente.

Esta foi a forma do *EDA* homenagear a genialidade de um intrépido brasileiro cuja coragem, sabedoria e dedicação são verdadeiros exemplos a todas as gerações de brasileiros, que deveriam reverenciá-lo com orgulho, em benefício da História do Brasil.

OFICINA DA VARIG É DESIGNADA CENTRO DE REPARO NA AMÉRICA DO SUL



A *VARIG* e a AlliedSignal Aerospace, uma das maiores corporações industriais dos Estados Unidos, acabam de assinar um acordo designando a Oficina de Revisão de APUS's da VARIG, em Porto Alegre, Centro Autorizado de Reparo da AlliedSignal para a América do Sul.

A assinatura desse acordo atesta a confiança da empresa americana na qualidade dos serviços de manutenção da VARIG, que está autorizada a executar serviços de revisão e reparo em Unidades Auxiliares de Força (APU) da AlliedSignal, usadas em aeronaves Boeing 737.

A Unidade Auxiliar de Força (APU) é uma turbina a gás que fornece energia elétrica e pneumática para os sistemas do avião.

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.

Informações e Vendas / Diretoria Comercial / Tel. (011) 251.1722 Fax (011) 283.2978

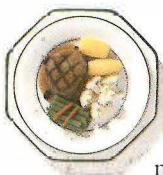


É DE PARAR O TRÁFEGO AÉREO.

*Mudanças em processo de implantação.



VARIG
Brasil



Daqui para a frente, vai ser cada vez mais fácil encontrar um avião bonito assim voando pelos céus do Brasil e do mundo. É a nova Varig no ar. Com nova marca, nova programação visual e, principalmente, novo serviço*. Sim, porque para a Varig o importante mesmo é o conforto e a atenção que você recebe durante a viagem. Por isso aumentamos o espaço entre as poltronas e sua reclinção. Aumentamos também a sua liberdade de escolha no jantar: agora são mais opções de refeições, além de uma carta de vinhos que está entre as melhores do mundo. Na Primeira Classe e na Executiva, estão sendo implantadas outras duas grandes novidades: vídeos individuais com a mais atual seleção de filmes e um serviço de bordo à altura de hotel cinco estrelas. Tudo para que você sinta cada vez mais prazer em voar com a gente. É a nova Varig mudando por fora e por dentro. Para



RIO2004
CIDADE CANDIDATA

continuar sendo o que sempre foi: uma das maiores e mais respeitadas companhias aéreas do mundo.
NOVA VARIG. TRABALHANDO NON-STOP PARA AGRAVAR VOCÊ.

