

Revista
aeronáutica

Março/Abril 1997

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

Número 215

23 de Abril
Dia da Aviação de Caça



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

O ENCONTRO DOS VELHOS COMPANHEIROS



30 anos depois

O guerreiro parou na beira da estrada. Contou as cruzes dos que haviam ficado pelo caminho. Relembrou-lhes os nomes:

Gastaldoni, Barcelos: preço do aprendizado;
Oldegard, Waldir, Rittmeister: a um passo do campo de batalha;

Cordeiro, Medeiros, Aurélio, Santos, Dornelles: águias fulminantes em pleno ataque;

Lima Mendes, Tormin, Meneses: semeando a experiência;

Eustórgio, Armando, Morgado, Lara: asas partidas;

Poucinhas, Fernandão, Sabrosa, Pessoa, Lavigne, Felino, Librelloto, Thomas, Prates: o atrito inexorável do tempo...

Recordou suas próprias alegrias e decepções. Viu uns companheiros vitoriosos e outros não. Sentiu a erosão dos 30 anos, no Grupo que um dia fora sua irmandade e sua crença. E bradou aos céus a angústia que o sufocava:

-Para quê?

Mas o grito reboou, sem eco e sem resposta, pelo território imenso, perdeu-se no troar das usinas e fábricas que ele vira nascer, afogou-se no turbilhão das gigantescas, diluiu-se no verdume das florestas recém-penetradas...

Um firmamento silencioso tornou a envolver o guerreiro cansado, a afogá-lo na pergunta não respondida: - Para quê? E a mente intranquã

buscou o refúgio no tempo, nas barracas de Tarquínia, na esplanada de Torre Pendente...

Ouviu as canções que saíam do clube na margem do Arno, curtiu o frio das missões da madrugada, teve o peito contraído pelas saudades de casa, empolgou-se com o duelo entre flocos brancos a nascer do céu e cogumelos de fumaça produzidos na terra, mergulhou na esteira das traçantes e dos foguetes, regozijou no júbilo de cada dia conquistado à morte.

Voltou a viver o ano inesquecível da aventura e do companheirismo. Sentiu-se jovem o velho guerreiro. E, ao grupo de jovens que passava, fez de novo a pergunta:

-Para quê?

A resposta espontânea não chegou a surpreendê-lo, porque era a mesma que estivera dentro dele havia 30 anos:

-Para quê?

Assim tinha sido: - Para o que vier! O ano inesquecível se justificava por si mesmo.

Levantou-se e seguiu adiante, ao encontro dos velhos companheiros - os vivos e os mortos. Por uma noite estariam novamente juntos, guerreando nos céus da Itália, cantando nas noites poéticas de Pisa. Seriam, de novo e para sempre, o 1º Grupo de Caça!

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

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

Editor:

Arthur C. Bandeira

Adjunto:

Jorge Longuinho

Secretaria:

Márcia Regina Galhardo

Op. de Computador:

Valéria C. A. Rosa

Revisão:

Dirce Silva Brizida

Colaboradores:

José Monserrat Filho / Ivo Gastaldoni /
Renato Paiva Lamounier / Tércio Pacitti /
Aloísio Quadros / Delano Teixeira Menezes /
Antonio G. Moreira Neto / Rui Moreira
Lima / Lauro Ney Menezes.

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

Edson Carvalho Alves

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

Dr. Rubens Campos dos 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, PRODUÇÃO E PUBLICIDADE:

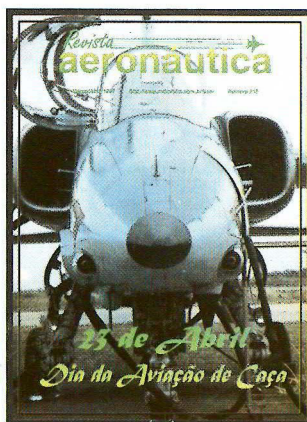
ARPEPP - Editora Promoções e
Publicidade Ltda.

Av. Beira Mar, 406 - Gr. 906

CEP 20021-060

Tel.: 262-9127

Rio de Janeiro - RJ



NOSSA CAPA:

*AMX - Avião de Caça,
o orgulho da Força Aérea
e da Indústria Brasileira.*

5

José Monserrat Filho

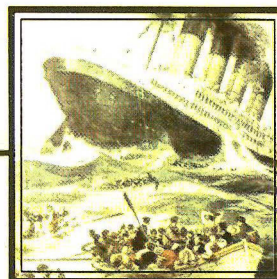
Ciência e Tecnologia

"SATÉLITES FANTASMAS"

8

Ivo Gastaldoni

**A TRAGÉDIA
DO LACONIA**



II Guerra Mundial

13

Renato Paiva Lamounier

Opinião

REIVINDICAR É PRECISO - II

17

Tércio Pacitti

Histórias da FAB

A MEMORÁVEL IBM 1620



21

Clube de Aeronáutica

Regulamentação

ESTATUTO

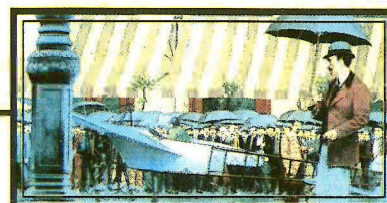


29

Aloísio Quadros

Aventura

RIO - 1911



**32***Delano Teixeira Menezes*

Forças Armadas

A DEFESA NAS MÃOS DE QUEM?...**34***Antonio G. Moreira Neto***AS ÁGUIAS SOLITÁRIAS**

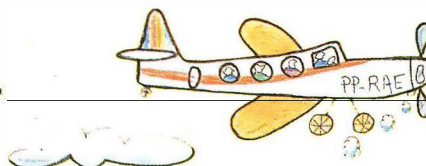
Descriminação

37*Rui Moreira Lima***MOTTA PAES**

Homenagem

39*Lauro Ney Menezes*

Doutrina

**REPENSAR - VI: A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO
FORÇA AÉREA VERSUS MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA****43****ENXUGANDO
O MANUAL DO USUÁRIO
DO TRANSPORTE AÉREO**

Utilidades

Seções

1

30 Anos Depois

PÁGINA UM**BATE-PAPO****20****2**

O Estado e as Forças Armadas

VISÃO DO PRESIDENTE**AVIAÇÃO****41****FATOS & GENTE****19/
48**



O ESTADO E AS FORÇAS ARMADAS

A Teoria Geral do Estado considera-o como uma entidade sócio-política, surgida e aperfeiçoada ao longo dos tempos, como resultado da milenar tendência do ser humano de unir-se em grupos coesos em torno de uma área geográfica, sob a chefia de um governo, com a finalidade de buscar o bem comum.

O conceito do bem comum passou por várias etapas, desde que Platão idealizou o seu Estado perfeito, passando por Aristóteles encarando-o sob o ponto de vista da realidade, superando o "período das trevas" que foram os quase quinze séculos da Idade Média, influenciando-se das grandes inovações do conhecimento humano a partir do século XVI e chegando até a Idade Contemporânea. Na atualidade, o conceito evolui para formas mais amplas de aspirações do homem, como a preservação dos seus direitos civis, sociais, políticos e humanos. Mas uma das obrigações do Estado, inerente à busca do bem comum, surgida desde os seus primórdios e jamais contestada, foi a garantia da segurança para a sua sociedade, ou de paz para que possa viver com tranquilidade, e que tanto diz respeito à ordem interna como às ameaças externas.

Estas concepções levaram os modernos autores ao estabelecimento dos três elementos fundamentais do Estado: a População, o Território e o Poder Político. Fixemo-nos neste último elemento fundamental.

O Poder Político também passou por evoluções, começando, segundo os clássicos, com o Poder Difuso dos primórdios da civilização, mais tarde aparecendo como o Poder Personalizado e, modernamente, como o Poder Institucionalizado, baseado em um corpo de leis encimado por uma Constituição, caracterizando o chamado Estado de Direito.

Para que o Estado possa exercer o Poder Político, ele deve ser soberano e apoiar-se sobre duas pilstras básicas: a Autoridade - o direito de mandar e ser obedecido - e a Força - elemento de coação para se fazer obedecer.

A Soberania diz respeito à qualidade do "Poder Máximo" do Estado ("Suprema Potestas") isto é, à impossibilidade da existência de qualquer outro Poder que sequer o iguale, no plano interno, ou que o ultrapasse, no plano externo. Este último aspecto é que constitui o grande Calcanhar de Aquiles das relações internacionais, especialmente nos dias em que vivemos.

De qualquer forma, uma conclusão é inevitável: a Força é um componente indispensável do Poder Político

para que o Estado possa exercê-lo com Autoridade, preservando a sua Soberania. Daí porque as Forças Armadas devem existir e ser um monopólio do Estado. Os raríssimos Estados que as dispensam constituem apenas exceções que servem para confirmar a regra.

Dentro desse quadro, é inimaginável que qualquer Estado, por modesto que seja, menospreze a importância das suas Forças Armadas. A consciência dessa importância, não somente pela sociedade, mas principalmente pelos detentores do Poder, é o ponto de partida para o seu indispensável fortalecimento.

Se examinarmos a situação brasileira, veremos um panorama inquietante. Uma análise serena, isenta de quaisquer eventuais idéias preconcebidas, mas baseada em dados concretos, não poderia deixar de levar-nos a uma conclusão pouco estimulante: está havendo um lento processo de deterioração da importância das Forças Armadas dentro da visão estratégica do Poder Público responsável pelo Estado Brasileiro.

Como fatos concretos, basta citar dois. O primeiro, é a drástica redução orçamentária observada a partir de 1990, refletindo-se profundamente no equipamento, reequipamento, modernização e poderio das nossas Forças, além do indispensável treinamento dos seus homens. O segundo fato concreto é a estagnação dos níveis salariais dos militares, praticamente congelados há mais de dois anos, com reflexos negativos sobre o seu "Status" social e contaminando até mesmo a sua motivação. Depreciar o psicossocial significa enfraquecer a Instituição, eis uma regra que não pode ser desconsiderada.

É ingenuidade pensar-se que o mundo está passando por um processo de globalização (palavra da moda ...) em que a soberania será relativa e Forças Militares dispensáveis. A verdade é que não se ouve falar de grandes potências militares que estejam cogitando de eliminá-las, pelo contrário, cada vez mais elas se fortalecem. Aqueles países que, embora economicamente desenvolvidos, não dispõem de potencial militar por razões geográficas ou populacionais, tratam de buscar uma compensação através de alianças regionais, como se vê, atualmente com a União Européia em relação à OTAN.

Se o caminho fosse realmente esse, parece elementar que o exemplo deveria começar de cima. Ou pretendemos nós ser os pioneiros?

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

Umberto de Campos Carvalho Neto

Presidente do Clube de Aeronáutica

"Satélites fantasmas"

NA ÓRBITA LOTADA

Como todos sabemos, os avanços científicos têm proporcionado vida melhor e mais longa para os homens. Isto também é verdadeiro para os satélites. No entanto, por paradoxal que possa parecer, a previsão de maior vida útil para os satélites, aliada ao aumento descontrolado dos lançamentos, estão tornando a órbita geoestacionária cada dia mais congestionada, acarretando um constante perigo para a integridade física destes petrechos espaciais, e sérios enfrentamentos políticos.

Congestionamento nos céus da Ásia. O continente mais povoado da Terra também padece de superpopulação em seu espaço exterior. O negócio das telecomunicações encontra-se em alta vertiginosa. O trecho da órbita geoestacionária que passa sobre a região já está abarrotado de satélites.

Em 1996, a empresa *Pasifik Satelit Nusantara* (PSN), da Indonésia, recorreu a métodos nada convencionais para garantir sua pretensão à posição 134 graus/Leste na órbita geoestacionária: passou a gerar interferência sobre o satélite Apstar 1, da *APT Satellite Corporation*, de Hong Kong, depois que este ocupou a pleiteada vaga. Alegação: a vaga estava destinada à PSN e foi ocupada indevidamente pela APT.

Este talvez seja o conflito mais sério até hoje na guerra entre as empresas de telecomunicação, por posições na especialíssima órbita geoestacionária, situada a 36 mil km da superfície terrestre.

Os satélites ali instalados permanecem estacionados e imóveis sobre um ponto fixo da Terra, porque voam com a mesma velocidade de rotação do nosso planeta. Desde os anos 60, esse fenômeno peculiar é aproveitado, com lucros crescentes, para telefonia, transmissão de televisão e outros serviços de telecomunicação.

A órbita geoestacionária, no entanto, não é como aqueles ônibus ou trens onde sempre cabe mais um. Ela é um recurso natural limitado. Só pode acolher certo número de satélites, por mais que os avanços tecnológicos consigam, volta e meia, aumentar este número.

No trecho sobre a Ásia, pelo visto, ela já não pode acomodar mais um sequer. Está sobrecarregada. E as melhores posições, claro, se ainda não têm ocupantes, têm pretendentes certos e dispostos a tudo para não perdê-las. É uma das razões da briga.

Há outras. Com a crescente busca de vagas e a diminuição do número de vagas disponíveis, elas vão se supervalorizando. E, não raro, acabam virando

comodidades, negociadas a preços cada vez mais altos.

Aí, o apelo à malandragem é irresistível. Surgiram, então, os pedidos de posições orbitais para satélites sem projeto e sem financiamento assegurado, propostos apenas no papel, com o objetivo único de tomar conta de uma ou mais vagas em tão concorrido estacionamento. Uma jogada simples e milionária, para PC nenhum botar defeito. No Brasil, provavelmente, seria denunciada como o *escândalo dos satélites fantasmas*. O Primeiro Mundo, às vezes, é mais contido. Lá, fala-se apenas nos *satélites de papel*.

Mas eles são hoje umas das dores de cabeça mais embaraçosas da União Internacional de Telecomunicações (UIT), organização ligada à

ONU, com sede em Genebra, integrada por 187 países, e responsável pela regulamentação global das inúmeras re-

des de telecomunicações. Pedidos e mais pedidos de vagas orbitais acumulam-se há um ano e meio, sem resposta. É uma corrida sem qualquer vestígio de pudor ou constrangimento, já que encaminhar o pedido de uma vaga não custa absolutamente nada.

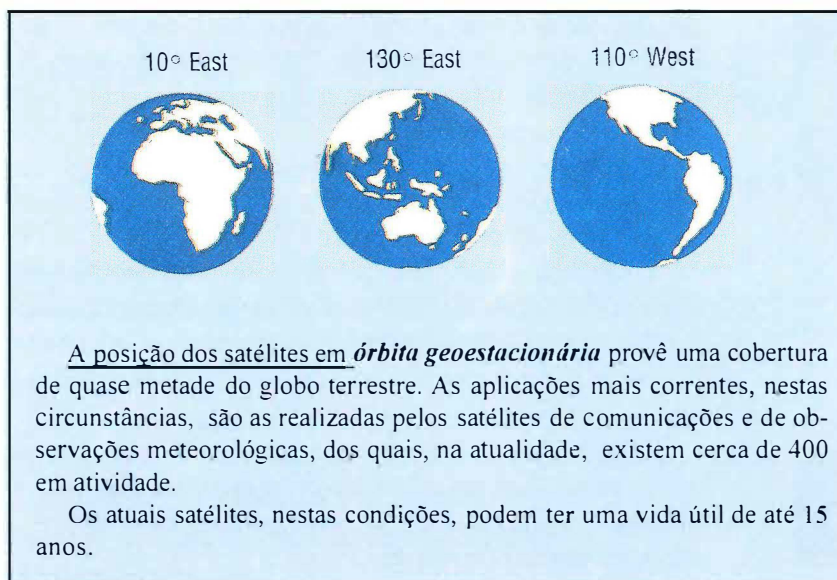
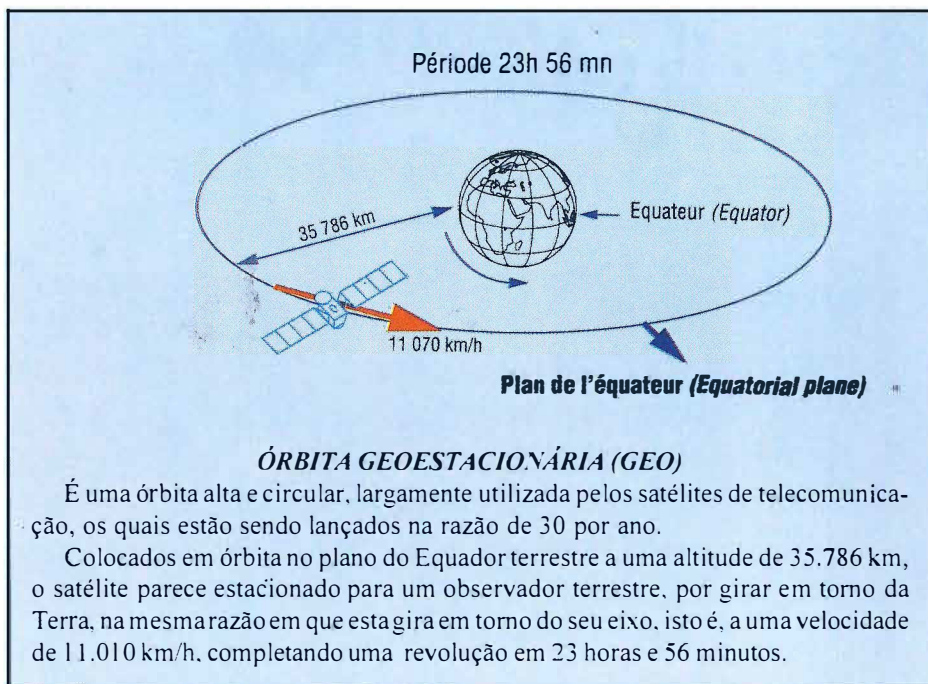
Isso agora

pode mudar. Pressionada por todos os lados, a UIT parece decidida a enfrentar os falsos satélites ou, pelo menos, a dificultar sua carreira impune. Na recente e já conhecida Resolução 18, ela alinha possíveis medidas a serem submetidas, em outubro, à Conferência Administrativa Mundial de Radiocomunicações, a mais alta instância de decisões práticas e soluções concretas da UIT.

As principais providências previstas são:

1. Cobrar a taxa de 1 a 2% do custo estimado do projeto proposto, e só restituir esta quantia depois que o satélite estiver em órbita;

2. Tornar obrigatória, no ato do requerimento de posições orbitais, a



apresentação dos contratos de construção do satélite e de outros documentos legais que comprovem a seriedade do empreendimento.

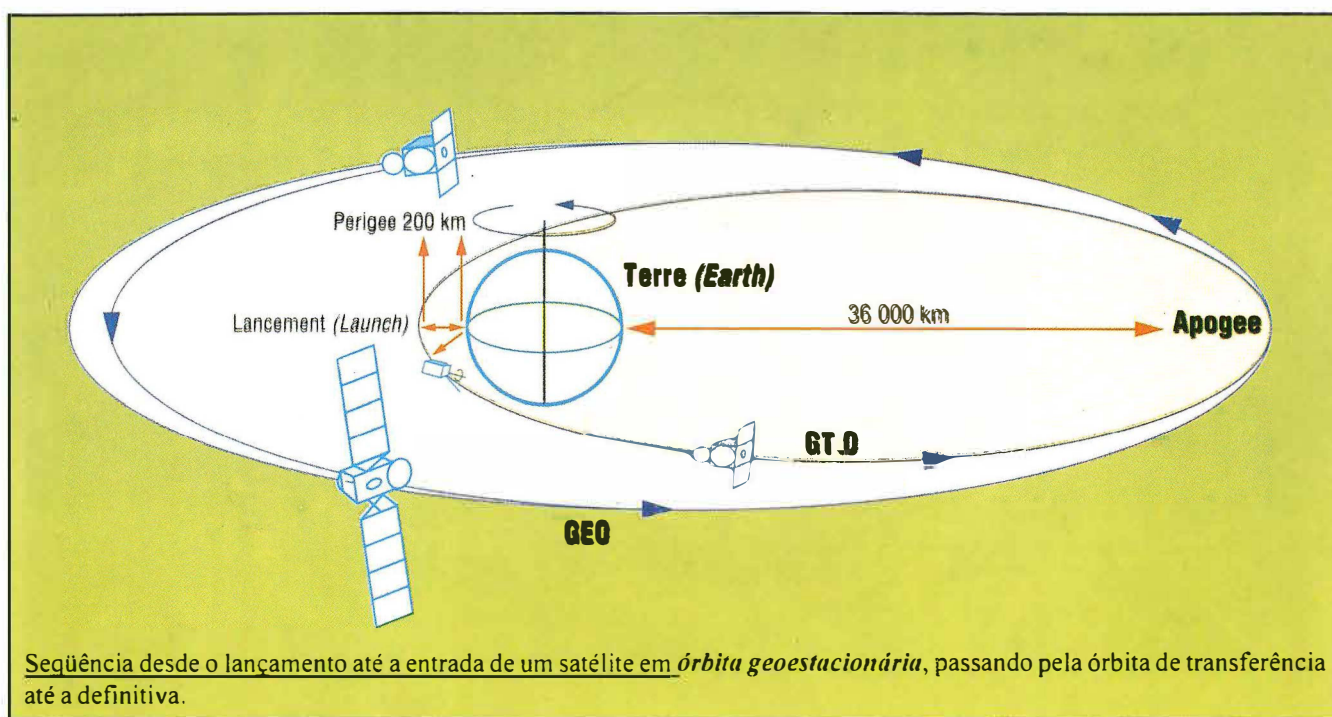
Afora isto, pouco mais a UIT pode fazer. Herdeira da União Telegráfica Internacional, criada em 1865, a UIT é uma das mais antigas organizações internacionais. Não tem, nem nunca teve, poder judicial ou de polícia para forçar a aplicação de suas decisões. Funciona, como sempre o fez, na base do entendimento e da cooperação de todos os países-membros, e do cumprimento voluntário por parte deles (e de suas empresas, públicas e privadas), das normas adotadas de comum acordo.

Diante das complicações atuais e da comprometido-

um patamar de compreensão, interesses recíprocos, colaboração equitativa e prosperidade conjunta, capazes de tornar natural, lógica e necessária a opção por organizações supranacionais.

Até lá, há que insistir - com toda a paciência e sapiência de que for capaz a espécie humana - no ofício da cooperação, tão difícil e eivado de provações quanto o da democracia. Isso é coisa que só se aprende fazendo, e muito, e cada vez mais, faça chuva ou faça sol.

A disputa entre a PSN e a APT pelo ponto 134 graus/Leste é uma turbulência ainda sem solução. Porém, não pode haver dúvida de que a ordem só será restaurada de modo sensato e civilizado, conforme as leis já vigentes



ra desordem em pauta, já há quem sugira a conversão da UIT numa entidade tão poderosa quanto a *US Federal Communication Commission* (Comissão Federal de Comunicações dos EUA), que manda e desmanda no setor. Isso equivaleria a criar um órgão administrativo supra-estatal, ou seja, com competência e poder acima dos Estados. A sugestão é irreal e inviável. Estado algum, hoje, admitirá submeter por inteiro sua soberania a um organismo mundial. E menos ainda no campo estratégico das telecomunicações.

Por muito tempo ainda, creio, os países e povos deste mundo tão desigual estarão incontornavelmente *condenados* a cooperar entre si, até que consigam alcançar

no planeta, quando todos os países e empresas interessados no problema se reunirem em torno de uma mesa, munidos da mais alta taxa possível de responsabilidade e espírito público, e decidirem o que pode e o que não pode ser feito, para o bem de todos e de cada um.

Nada disso é novidade. A questão é que sempre há alguém, mais espertinho, disposto a *esquecer* o que já *estamos* todos *carecas de saber*.

** Jornalista e jurista, Diretor da Revista Ciência Hoje e do Jornal da Ciência, da SBPC, membro da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (SBDA) e do Instituto Internacional de Direito Espacial da Federação Internacional de Astronáutica.*

A TRAGÉDIA DO LACONIA

** Ivo Gastaldoni*



*Este artigo aborda um episódio pouco conhecido, que revela a crueldade da guerra e, ao mesmo tempo, atitudes heróicas de grande conteúdo humano. Alguns detalhes obscuros foram esclarecidos meio século depois, por Frederick Grossmith, em seu livro *The sinking of the Laconia* (edição Paul Walkins - Stanford - Lincolnshire, 1994). Este caso foi tão marcante que deu origem a uma significativa guinada nas regras da guerra no mar.*

Laconia

era um dos maiores, mais belos e mais luxuosos transatlânticos da Cunard White Star Line. Suas instalações acomodavam 2 mil 200 passageiros, sendo 700 nas 1ª e 2ª classes e 1 mil 500 na terceira. Eram impressionantes o luxo e o conforto oferecidos pelo navio, com seus amplos salões ricamente decorados com quadros raros, lustres de cristal, mobiliário de madeiras nobres, estofados em couro, tapetes persas, plantas ornamentais, pedestais de mármore com estatuetas de alabastro, enfim, tudo que faz parte da ambientação dos mais sofisticados hotéis. O **Laconia** possuía uma razoável biblioteca e até uma gráfica que produzia um jornal diário.

Ao irromper a guerra, o grande navio se dirigia a Liverpool, vindo de New York, quando é notificado que, de acordo com a Ordem de Requisição T98A, era agora propriedade do Almirantado Britânico. Ao amanhecer do dia 4 de setembro de 1939, o **Laconia** contorna a Península Wirral e vê à sua direita o Cais New Brighton alongando-se por centenas de metros para dentro do Rio Mersey, significando já estar em águas seguras. Às 8h o transatlântico desembarca seus passageiros em Liverpool e, três dias depois, vai para os estaleiros de Portsmouth, onde o vermelho da chaminé e o branco e azul da superestrutura recebem sua pintura de guerra: o cinzento naval.

Despojado de suas obras de arte e de seu luxuoso mobiliário, o navio é transformado em transporte de tropa e recebe, para sua defesa, uma artilharia razoavelmente pesada, consistindo de dois canhões de 120 mm, seis canhões antiaéreos de 20 mm, mais quatro canhões Bofors e dois lança-foguetes de 50 mm. Convertido para a guerra, o navio operou no Atlântico Norte até 25 de setembro de 1941, quando foi devolvido a seus proprietários para, mantendo a configuração armada, funcionar como transporte mercante a serviço do Governo Britânico. Recebe, então, o comando do experiente Capitão Rudolph Sharp e parte para o Oriente Médio, via Cabo da Boa Esperança, realizando um cruzeiro de quatro meses sem qualquer incidente.

Em 28 de maio de 1942, o **Laconia** larga seus cabos das docas Huskisson e, puxado por dois rebocadores, vai descendo o Rio Mersey para incorporar-se a um comboio de navios famosos como o **Britannic**, **Aquitania**, **Mauretania**, **Orcades**, **Oranto**, **Viceroy of India**, **Santa Helena**, **Staffordshire**, **Empress of Canada**, entre outros, totalizando um trem de 17 navios. Escortado pelas belonaves **HMS Nelson**, **HMS Renown** e o cruzador holandês **Heemskirk**, o comboio sai pela foz do Rio Mersey e entra no Mar da Irlanda para tomar a direção geral sul. Domingo, 26 de julho de 1942, o **Laconia** atraca em Port Tewfik para desembarcar 3 mil militares com seus equipamentos e suprimentos, operação que foi executada rapidamente porque a zona do Canal de Suez estava sendo regularmente bombardeada pela Luftwaffe. Em sua viagem de regresso, o navio deveria trazer militares repatriados - alguns gravemente feridos - e cerca de 20 funcionários britânicos que, com suas famílias, fugiam da zona de guerra.

Antes de levantar âncora, duas surpresas estavam

reservadas para a tripulação do **Laconia**: o embarque de 200 prostitutas, acusadas de espionagem, que deveriam ser deixadas em Mombassa, e a chegada de 50 caminhões carregados com italianos aprisionados em El Alamein, que, mantidos em colunas por guardas poloneses, embarcaram com ares de satisfação, pois a guerra havia acabado para eles. O navio parte de Suez e durante as 5 próximas semanas, aporta em Aden, Mombassa, Durban e Cidade do Cabo.

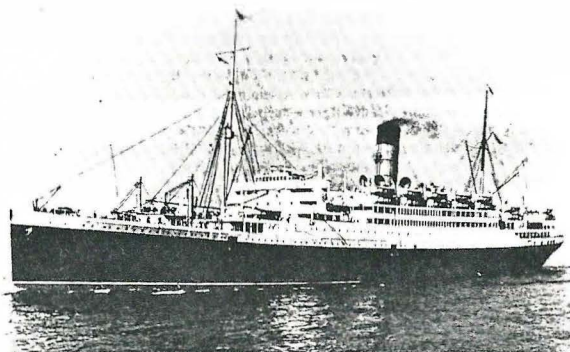
Em 1º de setembro de 1942, o **Laconia** zarpa escoteiro da Cidade do Cabo para enfrentar uma viagem de 7 mil milhas de volta à Inglaterra. Com a responsabilidade de oferecer segurança e bem estar para uma tripulação de 463 oficiais e marinheiros, 286 militares, 80 civis - a maioria de mulheres e crianças - 1 mil 793 prisioneiros de guerra e 103 guardas poloneses, o Comandante Sharp toma o rumo sul até alcançar a profundidade de 200 braças e vai, então, guinando para noroeste em direção ao meio do oceano para fugir das rotas convencionais.

Decorrida uma semana, o navio já havia percorrido 2 mil 800 milhas, ziguezagueando durante o dia e mantendo a proa durante a noite. Era pouco provável qualquer ataque inimigo, porque o navio estava atravessando uma região considerada tranquila, além do que a velocidade do **Laconia** impunha que qualquer submarino, a não ser pela proa, viesse na superfície e, nesse caso, seria repellido pela artilharia. Mas o ambiente vai se deteriorando, porque os poucos livros a bordo já tinham sido lidos, a água passa a ser racionada e, com as vigias

fechadas e escurecidas, os camarotes e corredores internos estavam mal ventilados e insuportáveis. O jeito era matar o tempo trocando pernas pelos conveses.

Amanhece o sábado fatídico, dia 12 de setembro, e o desconforto é visível: já não se formam os grupinhos para jogar conversa fora e as pessoas quedam-se isoladas e absortas em seus próprios pensamentos. O comandante, para quebrar a insípida rotina, anuncia a realização de exercício de tiro, no qual todas as armas seriam empregadas. Ao meio-dia, um alvo flutuante é lançado e, cinco minutos depois, começam a atirar as armas mais leves. A movimentação dos artilheiros, o estrondo dos canhões, o cheiro de cordite e o "splash" dos tiros na água proporcionam espetáculo para aqueles que têm acesso aos conveses, pois a maioria permanece confinada. A tarde passa suave e a noite é anunciada por um pôr-do-sol que pintava as poucas nuvens com tons claros de rosa, verde e azul. O Comandante Sharp calculou sua posição em 900 milhas ao sul de Freetown e 250 milhas a nordeste de Ascensão e, às 19h 30min, mandou interromper o ziguezague e tomar um curso reto para cruzar o Equador a meio caminho entre a África e o Brasil. A pouco mais de uma milha, oculto pela cortina da noite, um submarino espreita a presa.

Desde as 9h 30min dessa manhã, o Comandante Werner Hartenstein, perscrutando o horizonte do alto da torre do seu **U-156**, havia divisado o **Laconia**. Percebe logo tratar-se de um navio veloz que só poderia acompanhar mantendo-se na



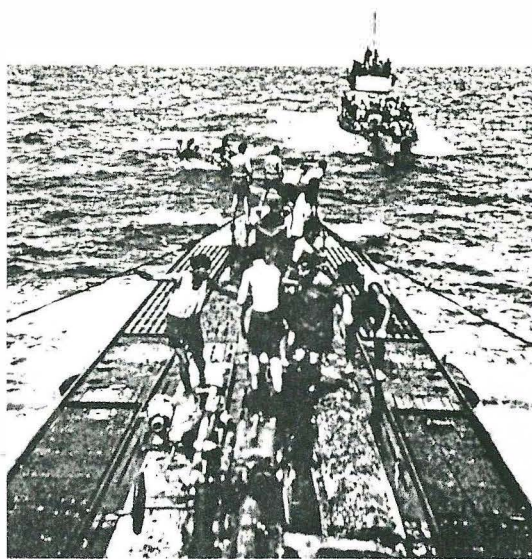
O **Laconia** antes de receber a pintura de guerra

superfície, eis que sua velocidade submersa não excedia a 7 nós. Resolveu, então, afastar-se o suficiente para não ser visto sem, no entanto, perder de vista as pontas dos mastros e a parte superior da chaminé, tomando partido, assim, da grande diferença entre as alturas do seu submarino e a do enorme navio. O dia transcorre lentamente e, ao iniciar-se o crepúsculo vespertino, o U-156 vai cerrando sobre o **Laconia**, cuja silhueta estava, agora, recortada contra a luz alaranjada do ocaso.

Quando os ponteiros do relógio de Hartenstein tocam a marca das 20h 07min, o primeiro torpedo arromba o costado do navio e, ao detonar a carga explosiva, ondas de choque e destruição propagam-se através do cavername de aço. O impacto do torpedo e o sopro da explosão inclinam o navio para bombordo para, em seguida, adernar para boreste forçado pelas toneladas de água que invadem seus porões. Ainda zuniam os ecos da primeira explosão, quando o segundo torpedo entra na casa de máquinas. Ali, o aterrador silvo do vapor escapando em alta pressão pelas tubulações rompidas, faz a sonorização de um quadro tétrico, onde uma nuvem branca escaldante vai descarnando os corpos e matando os que não haviam morrido na explosão. Há corpos entre os ferros retorcidos e restos humanos jogados por todos os cantos.

As luzes do navio se apagam e os perplexos e apavorados passageiros vão se dando conta da situação, enquanto as buzinas de alarme ecoam pelo oceano como se fossem lancinantes gritos de vítimas indefesas. Um pandemônio se instala na escuridão. Todos procuram ficar de pé num piso inclinado e escorregadio, cheio de detritos e borrifado por esguichos de tubulações vazando. Eram mãos procurando os filhos, outros buscando coletes salva-vidas e, ainda, uns poucostentando alcançar seus camarotes para recolher algum item precioso. Era gente escorregando e se atropelando. Eram implorações, lamentos e imprecacões.

O comandante permanecia no passadiço e, através de um megafone, dava ordens para abandonar o navio e procurar o convés dos botes salva-vida, onde uma decepção aguardava: alguns botes estavam destruídos pelo desabamento de um dos mastros. Os botes em condições começaram a ser arriados e imediatamente ocupados. Alguns passageiros em pânico atiravam-se ao mar e uns morreram estatelados nas bordas dos próprios botes que deveriam salvá-los. O tempo vai se esvaindo e o Comandante Rudolph Sharp resolve permanecer no barco agonizante. O Primeiro-Oficial George Steel recusa a ordem de abandonar o navio e permanece ao lado do comandante na ponte de comando. Sharp aproxima o megafone dos lábios e emite suas últimas instruções: "Mantenham-se unidos e afastem-se do navio, porque o vórtice do afundamento sugará tudo que estiver por perto". Os marinheiros Le Brocq e Hardacre, que tripulavam o último bote salva-vidas, olham para cima e avistam na asa do passadiço as brasas de dois cigarros



U-156, ao fundo, transfere parte dos sobreviventes para o U-506

furando o negrume da noite. Em seguida, afastam-se recolhendo náufragos solitários, livrando seus corpos frios e sujos de óleo do alcance dos tubarões. O **Laconia** afunda pela proa.

Lentamente o **U-156**, navegando na superfície, aproa para a área do desastre, com seu potente holofote varrendo as cristas das ondas açoitadas por vento frio e forte. Cruza por oito ou nove botes salvavidas e tem certeza de ter visto mulheres e crianças entre os sobreviventes. Alguns com mais de 100 pessoas a bordo e ainda cercados por náufragos que se agarram nos botes para manter a cabeça fora da água. Também está certo de ter ouvido pedidos de socorro em italiano. Começa a trazer para seu convés os náufragos a seu

alcance e por eles fica sabendo que o navio trazia quase 3 mil pessoas, das quais 1 mil 800 eram prisioneiros italianos. Os afortunados trazidos para o convés recebem atenção médica e lhes é servida uma sopa quente.

Manhece o domingo, dia 13, e só então a tragédia pode ser avaliada em toda sua extensão: muitos gorros brancos de marinheiros se agitam nas fortes ondas; balsas semi-submersas apinhadas de gente; centenas de sobreviventes espalhados em vasta área, bracejam procurando apoio nos destroços; dezenas de corpos balançam nas ondas sustentadas pelos coletes: uns de bruços e outros em decúbito dorsal mostrando ao sol rostos dilacerados por peixes. De vez em quando, um corpo é puxado para baixo por tubarões. Hartenstein manda transmitir em linguagem clara: "Qualquer navio, de qualquer nacionalidade, que vier para socorrer os sobreviventes do **Laconia**, não será atacado desde que eu também não seja atacado por avião ou navio. Tenho 193 náufragos em meu convés, 04-52S, 11-26W". Às 6h 10min a mensagem foi repetida na banda internacional de 600m, mas nenhum sinal de resposta. Nesse ínterim, o Almirante Dönitz, Chefe do Comando de Submarinos da marinha alemã, ordenou a dois submarinos que estavam mais próximos da área, para que dessem assistência ao **U-156**. Ao mesmo tempo, o Almirante Erich Raeder comunicou-se com o Governo de Vichy e ficou acertado que as corvetas **Dummont-d'Urville** e **Annamite**, mais o cruzador pesado **Gloire**, partiriam de Dakar para socorrer os sobreviventes.

Por ordem de Hartenstein os botes iam acostando no submarino e deles iam sendo içados as mulheres e crianças e também alguns feridos. Ao desatracar, cada bote recebia sopa quente, café e pão. Por volta de meio-dia, o **U-156**, mantendo quase 200 pessoas no convés, trazia vários botes a reboque, uns com gente demais e outros nem tanto. Começou, então uma redistribuição dos sobreviventes de modo a que cada bote tivesse mais ou menos o mesmo número de pessoas a bordo. Miraculosamente uma criança sozinha é recolhida de uma balsa vazia. Os alemães agiam como hospedeiros carinhosos.

Na segunda-feira, 14 de setembro, às 7h 40min, chega

mensagem de Dönitz: “Todos barcos levam para seu interior apenas um número de pessoas que não prejudique a operacionalidade quando submerso”. Hartenstein, que já não dormia há dois dias, determina que apenas mulheres e crianças ficariam abaixo do convés. Sabia ele que, se houvesse necessidade de submergir, todos do convés seriam jogados no mar. Preocupado, o comandante do **U-156** continua sua piedosa tarefa de trazer os botes, um de cada vez, para junto do seu costado e oferecer tratamento médico e alimentação aos mais de mil sobreviventes. Aos 32 anos, oficial da ativa com formação universitária, Hartenstein já havia afundado 22 navios - totalizando 105.232 toneladas - entre fevereiro e setembro de 1942, mas provavelmente nunca tinha imaginado que, um dia, lhe caberia o papel do bom samaritano.

Terça-feira, 15 de setembro, chega na área o **U-506**, sob o comando de Erich Wündermann, aproxima-se do **U-156** e recebe dele 130 italianos. O **U-156** mantém consigo 55 italianos e 55 britânicos. Uma hora depois, o **U-506** parte para esquadrihar a área em busca de mais botes salva-vidas que estariam desgarrados. Chega mensagem de Dönitz informando que o submarino italiano **Cappellini**, sob o comando de Marco Revedin, também estava vindo para receber sobreviventes.

Às 1h 45min, a estação de rádio britânica em Ascensão⁽¹⁾, a Z.B.I., recebe mensagem de Freetown informando que o **Laconia** acabava de ser afundado na posição 05-05S, 11-30W, o que consistia em considerável erro geográfico e cronológico, pois o afundamento ocorrera quatro dias antes em um ponto distante do indicado. Dois B-25 são despachados para a busca e regressam sem nada avistar: o que seria de esperar, pois o B-25 não tinha autonomia para ir, vir e ainda executar um bom plano de busca. Esse malogro leva o comandante do esquadrão a botar um “olho comprido” em um B-24 que pousara em emergência na véspera e estava pronto para prosseguir na travessia.

No meio da tarde, o **U-506** encontra o bote salva-vidas nº 14 em situação desesperadora: poucas horas antes falecera o Capitão Wooldrige, do Exército britânico, e seu corpo havia sido sepultado no mar; dois outros naufragos mostravam sinais de alienação, enquanto o Tenente Falkner, da RAF, atacara um coronel do Exército num acesso de loucura. Sem dúvida, a providencial chegada do **U-506** salvou muita gente que estava morrendo à míngua. Antes de prosseguir na busca a outros botes, Wündermann informou que navios franceses estavam chegando para o resgate, deixou-lhes água e biscoitos e prometeu voltar.

Chega também o **U-507**⁽²⁾, que estava sob o comando de Harro Schacht, já trazendo a bordo 150 italianos recolhidos um pouco antes de encontrar o bote nº 9, cujo patrão era o Tenente Mercer. Schacht convida Mercer para subir a bordo com seus passageiros famintos e

quase desnudos. Oferece roupas obtidas com os italianos e serve ensopado de carne, com talharim e vegetais reidratados, aos incrédulos e espantados sobreviventes. Depois, cigarros e fósforos. Em seu relatório, feito mais tarde na Inglaterra, Mercer registrou: “O comandante do submarino e seus oficiais eram *gente fina*. Todos falavam perfeitamente o inglês. Estranho como possa parecer - eles eram *gentis*”.

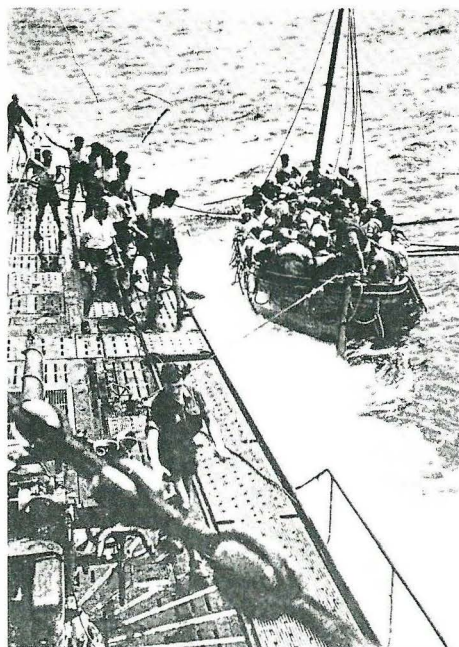
No meio da tarde, o Comandante Schacht avista outro bote isolado e aproxima-se. As senhoras Davidson e Walker eram as únicas mulheres entre 55 homens. Fornece água e alimentos aos naufragos e diz-lhe que três navios de socorro chegariam no dia seguinte. Sugere que as mulheres se transfiram para o interior do submarino, porque a previsão meteorológica não era boa.

Às 22 h chega à Wideawake uma mensagem de Freetown solicitando cobertura aérea para o navio **Empire Haven** e para o **H.M.S. Corinthian**, que estavam saindo para procurar os botes salva-vidas do **Laconia**. Os americanos convocam para *briefing* o piloto do B-24, Tenente James Harden, juntamente com seu navegador e bombardeador, respectivamente, Tenentes Jerome Perlman e Edgar Kellar.

Às 7 h da manhã seguinte, quarta-feira dia 16 de setembro, o B-24 é liberado para a decolagem, levando um dos homens do esquadrão local, o Tenente Raymond Ford, na função de co-piloto. Toma rumo nordeste ascendendo num céu azul sem nuvens. Duas horas e meia depois, o Tenente Harden avista um submarino rebocando dois botes salva-vidas e aproximando-se de outros dois. Não havia como deixar de ver um painel branco com a insígnia da Cruz Vermelha que Hartenstein havia mandado construir. O avião aproxima-se e emite sinais luminosos que são correspondidos mas não são entendidos. Depois de algum tempo circulando sem ser hostilizado, o B-24 toma rumo sudoeste e informa à base em Ascensão o que está ocorrendo. O Capitão Richardson, excitado e surpreso com a revelação, procura o Coronel Ronin para

aconselhamento. O tempo vai correndo e o Tenente Harden retorna pedindo instruções. Richardson está diante de duas opções: recolher o B-24 ou atacar o submarino. E a ordem partiu: “Afunde Sub”.

O **U-156** movia-se lentamente com quatro botes a reboque. Hartenstein e seus protegidos observam o quadrimotor voltando e imaginaram que ele vem anunciar o avistamento do navio de socorro. Esboçam um sorriso para as fotografias que julgam estarem sendo feitas pelo avião. De repente, a esperança se transforma em horror quando percebem as bombas caindo. Três cargas de profundidade são lançadas e uma delas joga para cima um dos botes que vira no ar e cai emborcado. O avião faz uma curva larga e volta ao ataque lançando outra bomba longe do alvo. Mais outra corrida e mais duas cargas: uma explode próximo ao submarino e eleva uma coluna d’água que encobre a torre



O **U-506** com um barco salva-vidas cheio de sobreviventes

do barco. Água começa a infiltrar-se no compartimento da proa e na sala de controle. Hartenstein ordena cortar o cabo de reboque e sugere que o pessoal no convés se jogue ao mar e procure abrigo nos botes. Em seguida, mergulha.

relatório do B-24, transcrito a seguir, interpreta a situação de maneira equivocada, confundindo os sobreviventes do convés com a tripulação do submarino: “Lançadas três cargas de profundidade na primeira passagem: uma a 10 pés da popa e duas entre 100 e 200 jardas. Foram feitas mais três passagens, mas as bombas não caíram. Corrigido o defeito, foi realizado o lançamento final de duas bombas, caindo uma de cada lado do alvo. O submarino foi adernando continuamente até ficar com a quilha para cima e afundou definitivamente. A tripulação abandonou o barco e foi recolhida pelos botes”.

Duas horas depois, o **U-156** emerge e, enquanto transfere para os botes os sobreviventes que tinha em seu interior, comunica ter sido atacado por quadrimotor quando rebocava quatro botes salva-vidas. E continua: “as avarias são de monta, mas a tripulação conseguiu estancar as infiltrações e realizar reparos garantindo a navegabilidade em caráter precário. A operacionalidade, porém, está comprometida: os periscópios avariados, seis células de baterias vazias e as outras duvidosas, flange de arrefecimento do motor diesel arrancado. Equipamentos de sonar e de escuta passiva inoperantes. Receptor radiodirecional não funciona. Demandando base”.

arde da noite, em reunião no Comando de Submarinos, a mensagem de Hartenstein dá origem a uma tremenda discussão, em que é sugerido o abandono da operação de salvamento. Dönitz interrompe o acalorado debate, tornando claro que não vai abrir mão do fantástico resgate, tão próximo de ser concluído. Em questão de horas, os navios franceses estavam



Sobreviventes a bordo do U-506

recebendo os sobreviventes. Lá pela meia-noite, Dönitz comunica a seus submarinos: “Em nenhuma circunstância submeta seu barco a riscos. Tome medidas para sua segurança, incluindo o abandono, se conveniente, da operação de salvamento. Não acredite em consideração por parte do inimigo”.

a manhã seguinte, quinta-feira dia 17, o B-24 do Tenente Harden volta à cena e ataca o **U-506** da mesma maneira bisonha e frustrante como atacara o indefeso **U-156**, quase parado na superfície. Wundermann, prevenido, manda cortar o cabo de reboque e ordena mergulho de emergência numa operação difícil, pois levava 142 sobreviventes em seu interior. O **U-506** mergulha fundo, sacudido de um lado para o outro por um rastilho de bombas, mas incólume. Wundermann usa o velho truque de liberar um pouco de óleo e Harden, enganado pelo ardil, rompe o engajamento e volta para Wideawake.

Esta, aliás, foi a última missão de combate do B-24, que caiu na Palestina quando em vôo para o Oriente Médio⁽³⁾.

Na tarde desse mesmo dia, o cruzador **Gloire** e a corveta **Annamite** recebem dos submarinos alemães 1 mil 041 sobreviventes. Na manhã seguinte, o submarino **Cappellini** entrega cerca de 70 naufragos à corveta **Dummont d'Urville**.

Assim se encerra esta história, que foi a mais notável e humanitária operação de salvamento realizada na Segunda Guerra Mundial⁽⁴⁾, cujas seqüelas merecem ser mencionadas aqui. O próprio Hitler, furioso com os ataques a seus submarinos, mandou que o Almirantado Alemão proibisse seus barcos de resgatar tripulantes dos navios que afundassem. E mais: sugeriu que seus comandantes eliminassem eventuais sobreviventes, justificando que os americanos construíam mais navios do que os que eram afundados. Difícil seria repor tripulações experientes. Daí nasceu a *Laconia Order*, que aumentou consideravelmente a crueldade da guerra no mar.

Notas:

(1) A Ilha de Ascensão, perdida no meio do Atlântico, tinha solo vulcânico e parecia destinada a ser criadouro de aves marinhas, mas o ambicioso plano americano de transladar centenas de aviões entre Natal e Dakar sugeria construir nela um importante ponto de apoio. Em 29 de março de 1942, dois navios de transporte, escoltados por dois cruzadores e quatro destróieres, chegam à ilha trazendo 1 mil 300 homens do Corpo de Engenharia, máquinas pesadas, materiais de construção e suprimentos. Em 12 de junho de 1942, a pista de pouso fica em condições de receber aviões em emergência e em 14 de agosto de 1942, a base toma o nome de Campo Wideawake, recebendo sua guarnição permanente de 1 mil 700 homens, comandados pelo Coronel de Infantaria Ross Baldwin. Um terço desse contingente era da Força Aérea e estava sob o comando do Coronel Aviador James A. Ronin: seu braço operacional era um esquadrão misto composto por 19 P-39D para defesa da ilha e cinco B-25 para patrulha marítima, comandado pelo Capitão Aviador Robert C. Richardson III. Desde então a base orientava os aviões em trânsito, com seus equipamentos para radionavegação, e recebia em emergência os aviões que apresentavam algum mau funcionamento. Ali, esses aviões eram reparados e retomavam a travessia para Dakar.

(2) O **U-507** estava vindo do litoral brasileiro onde havia afundado os navios **Baependi**, **Araraquara**, **Annibal Benevolo**, **Itagiba** e **Arará**, entre os dias 15 e 17 de agosto.

(3) A tripulação do B-24 foi salva e o Comando Americano do Oriente Médio condecorou os Tenentes Harden, Kellar e Perlman pela destruição de um submarino, no dia 16 de setembro, e a provável destruição de outro, no dia 17 de setembro, embora os dois submarinos tenham sobrevivido aos ataques.

(4) Digno de registro é o destino dos Comandantes Hartenstein, Wundermann e Schacht, respectivamente responsáveis pelos submarinos **U-156**, **U-506** e **U-507**, que tiveram seus barcos afundados na missão seguinte, sem deixar sobreviventes.

** O Autor é Brig.-do-Ar Ref.*

do barco. Água começa a infiltrar-se no compartimento da proa e na sala de controle. Hartenstein ordena cortar o cabo de reboque e sugere que o pessoal no convés se jogue ao mar e procure abrigo nos botes. Em seguida, mergulha.

relatório do B-24, transcrito a seguir, interpreta a situação de maneira equivocada, confundindo os sobreviventes do convés com a tripulação do submarino: "Lançadas três cargas de profundidade na primeira passagem: uma a 10 pés da popa e duas entre 100 e 200 jardas. Foram feitas mais três passagens, mas as bombas não caíram. Corrigido o defeito, foi realizado o lançamento final de duas bombas, caindo uma de cada lado do alvo. O submarino foi adernando continuamente até ficar com a quilha para cima e afundou definitivamente. A tripulação abandonou o barco e foi recolhida pelos botes".

Duas horas depois, o U-156 emerge e, enquanto transfere para os botes os sobreviventes que tinha em seu interior, comunica ter sido atacado por quadrimotor quando rebocava quatro botes salva-vidas. E continua: "as avarias são de monta, mas a tripulação conseguiu estancar as infiltrações e realizar reparos garantindo a navegabilidade em caráter precário. A operacionalidade, porém, está comprometida: os periscópios avariados, seis células de baterias vazias e as outras duvidosas, flange de arrefecimento do motor diesel arrancado. Equipamentos de sonar e de escuta passiva inoperantes. Receptor radiodirecional não funciona. Demandando base".

Arde da noite, em reunião no Comando de Submarinos, a mensagem de Hartenstein dá origem a uma tremenda discussão, em que é sugerido o abandono da operação de salvamento. Dönitz interrompe o acalorado debate, tornando claro que não vai abrir mão do fantástico resgate, tão próximo de ser concluído. Em questão de horas, os navios franceses estariam



Sobreviventes a bordo do U-506

recebendo os sobreviventes. Lá pela meia-noite, Dönitz comunica a seus submarinos: "Em nenhuma circunstância submeta seu barco a riscos. Tome medidas para sua segurança, incluindo o abandono, se conveniente, da operação de salvamento. Não acredite em consideração por parte do inimigo".

A manhã seguinte, quinta-feira dia 17, o B-24 do Tenente Harden volta à cena e ataca o U-506 da mesma maneira bisonha e frustrante como atacara o indefeso U-156, quase parado na superfície. Wundermann, prevenido, manda cortar o cabo de reboque e ordena mergulho de emergência numa operação difícil, pois levava 142 sobreviventes em seu interior. O U-506 mergulha fundo, sacudido de um lado para o outro por um rastilho de bombas, mas incólume. Wundermann usa o velho truque de liberar um pouco de óleo e Harden, enganado pelo artil, rompe o engajamento e volta para Wideawake.

Esta, aliás, foi a última missão de combate do B-24⁽³⁾, que caiu na Palestina quando em voo para o Oriente Médio.

Na tarde desse mesmo dia, o cruzador Gloire e a corveta Annamite recebem dos submarinos alemães 1 mil 041 sobreviventes. Na manhã seguinte, o submarino Cappellini entrega cerca de 70 naufragos à corveta Dummont d'Urville.

Assim se encerra esta história, que foi a mais notável e humanitária operação de salvamento realizada na Segunda Guerra Mundial⁽⁴⁾, cujas seqüelas merecem ser mencionadas aqui. O próprio Hitler, furioso com os ataques a seus submarinos, mandou que o Almirantado Alemão proibisse seus barcos de resgatar tripulantes dos navios que afundassem. E mais: sugeriu que seus comandantes eliminassem eventuais sobreviventes, justificando que os americanos construíam mais navios do que os que eram afundados. Difícil seria repor tripulações experientes. Daí nasceu a Laconia Order, que aumentou consideravelmente a crueldade da guerra no mar.

Notas:

(1) A Ilha de Ascensão, perdida no meio do Atlântico, tinha solo vulcânico e parecia destinada a ser criadouro de aves marinhas, mas o ambicioso plano americano de transladar centenas de aviões entre Natal e Dakar sugeria construir nela um importante ponto de apoio. Em 29 de março de 1942, dois navios de transporte, escoltados por dois cruzadores e quatro destróieres, chegam à ilha trazendo 1 mil 300 homens do Corpo de Engenharia, máquinas pesadas, materiais de construção e suprimentos. Em 12 de junho de 1942, a pista de pouso fica em condições de receber aviões em emergência e em 14 de agosto de 1942, a base toma o nome de Campo Wideawake, recebendo sua guarnição permanente de 1 mil 700 homens, comandados pelo Coronel de Infantaria Ross Baldwin. Um terço desse contingente era da Força Aérea e estava sob o comando do Coronel Aviador James A. Ronin: seu braço operacional era um esquadrão misto composto por 19 P-39D para defesa da ilha e cinco B-25 para patrulha marítima, comandado pelo Capitão Aviador Robert C. Richardson III. Desde então a base orientava os aviões em trânsito, com seus equipamentos para radionavegação, e recebia em emergência os aviões que apresentavam algum mau funcionamento. Ali, esses aviões eram reparados e retomavam a travessia para Dakar.

(2) O U-507 estava vindo do litoral brasileiro onde havia afundado os navios Baependi, Araraquara, Annibal Benevolo, Itagiba e Arará, entre os dias 15 e 17 de agosto.

(3) A tripulação do B-24 foi salva e o Comando Americano do Oriente Médio condecorou os Tenentes Harden, Kellar e Perlman pela destruição de um submarino, no dia 16 de setembro, e a provável destruição de outro, no dia 17 de setembro, embora os dois submarinos tenham sobrevivido aos ataques.

(4) Digno de registro é o destino dos Comandantes Hartenstein, Wundermann e Schacht, respectivamente responsáveis pelos submarinos U-156, U-506 e U-507, que tiveram seus barcos afundados na missão seguinte, sem deixar sobreviventes.

* O Autor é Brig.-do-Ar Ref.

II

REIVINDICAR

É PRECISO!

Reivindicações lícitas e justas passíveis de serem postuladas não só colocarão as coisas nos devidos lugares, principalmente bem informando à opinião pública, como também darão ao elemento humano a indispensável motivação para impulsionar a sua VONTADE e, assim, bem cumprir sua missão a despeito das dificuldades que encontra

**Renato Paiva Lamounier*

No longo e interminável caminho da preparação profissional, as instituições que reconhecem no homem o seu maior patrimônio não se intimidam diante dos custos e complexos meios exigidos na adequada formação e no constante aperfeiçoamento do seu pessoal, como segmento capaz de vencer os desafios e enfrentar a sempre crescente e cada vez mais acirrada competição. Tal necessidade faz-se mais imperiosa na economia globalizada do 3º milênio e, curiosamente, não despreza princípios clássicos da educação ortodoxa formulados a partir de conceitos aristotélicos, em que a heurística está presente como esteve em todas as indagações da Humanidade. Pois bem, nos ensinam os Mestres, que a Educação busca, em essência, a mudança de comportamento e que, por princípio, o processo ensino-aprendizagem é calcado no binômio vocação-motivação.

Este é um ponto a merecer muita atenção, principalmente nas Forças Armadas, onde a carreira oferece apelos vocacionais mas que, paradoxalmente, não tem sido capaz de reter os profissionais cuja dimensão deve ser medida, hoje, mais do que nunca, pela qualidade e não pela quantidade. Óbvio, já que vão longe os tempos

em que os grandes efetivos eram expressão de poder. As Forças Armadas brasileiras foram e têm ainda sido pioneiras em muitas atividades e, dentre elas, é bem conhecida a sua permanente dedicação na área da Educação em todos os níveis. Entretanto, à falta de atrativos motivacionais tem-se perdido, lamentavelmente, um expressivo número de indivíduos cuja qualificação técnica demanda muito tempo e dinheiro para ser atingida. A propósito, a incompetência dos formuladores de política e dos tomadores de decisão em âmbito nacional, vêm permitindo que o Brasil se transforme não só num exportador de capitais (via serviço e amortização da dívida externa), mas, também, de cérebros, pela falta de uma visão estratégica compatível com a natureza de atividades essenciais e capazes de conferir ao país independência a mais completa possível, já que o seu caráter relativo a faz um conceito sempre buscado e dificilmente atingido na plenitude.

Isto posto e dentro dos estreitos limites para a abordagem deste assunto, é levantada uma questão de ordem prática, presente no dia-a-dia do militar, quer seja no exercício de suas tarefas, quer seja no amparo aos seus en-

tes queridos. Referimo-nos ao apoio ao homem e à sua família nos seus múltiplos aspectos e, em especial, no tocante à saúde, tanto da Força em campanha quanto do grande universo a ela ligado, pois a motivação representada pela realização profissional faz par indissolúvel com o sentimento de segurança do indivíduo e do seu suporte bio-psico-social, que é a família. Inexistindo um destes dois elos enfraquece-se a corrente que o prende à carreira e, pior, na falta destes dois poderosos motivadores desfazem-se os vínculos que o levam, sobretudo, a acreditar no seu próprio trabalho, a reforçar a sua auto-estima e o seu orgulho pela instituição.

Em seqüência ao pensamento exposto na primeira parte deste tema (Reivindicar é Preciso - I, *Revista Aeronáutica*, jan. fev. 1997), o desenvolvimento agora feito tem por objetivo dar continuidade à ligação que se procurou fazer com a origem dos problemas vividos pelas Forças Armadas. Qualquer que seja a Política de Defesa do país (e ela existe?) e, no caso específico, de Apoio de Saúde, é indispensável entender a estreita correlação do moral do combatente e a certeza que este estedeve ter quanto ao seu resgate rápido, tratamento e remoção imediata quando é abatido e/ou ferido. Para tal, é indispensável a existência de Equipes de Resgate (no

caso, não apenas um PARASAR, mas vários) e de Hospitais Táticos devidamente preparados e equipados para oferecer, juntamente com a ação armada, a pronta-resposta, onde e quando esta for necessária. Evidentemente, um aparato como este não se improvisa e é nos tempos de paz que ele é organizado, treinado e permanentemente testado, tornando-se por isso um precioso elemento de ação cívica na assistência a acidentes e no socorro a vítimas de calamidades, no país ou no exterior. Ademais, a bravura do combatente depende também da sua convicção quanto ao amparo e ao atendimento de sua família, principalmente nas suas ausências e, em especial, na sua falta definitiva. Na verdade, condecorações e elogios, honrarias fúnebres e belos epitáfios nada valem nos caixas dos supermercados, nas secretarias das escolas e nas tesourarias dos hospitais. Apesar deste fato, a ser encarado com realismo, as coisas honoríficas são muito importantes na atividade militar. Também delas é feita a nossa vida, pois consolidam no seu significado a transcendência do mero material, expressando os valores éticos e morais cultivados com sinceridade e determinação. Atribuir estas honrarias sem o mérito moral é

vulgarizar uma recompensa cuja concessão é condicionada à ilibada reputação e ao verdadeiro apreço pela instituição. Faz-se, portanto, imperioso preservar, pelo menos, o seu valor atemporal. Da mesma forma, a fim de preservar as peculiaridades da atividade militar, é preciso repensar a prodigalidade com que concedemos direitos a quem não tem os correspondentes deveres. É o caso dos assemelhados, os quais acabam, nesta pretensa paridade, em situação muito melhor do que os militares.

Encaixa-se, portanto, neste quadro geral, uma Política de Pessoal vigorosa e realista, dotada de instrumentos de execução assistencial em que, por exemplo, um Fundo Residencial dê à viúva (na maioria das vezes jovem e inexperiente) e aos órfãos, o alívio diante da imposição legal de deixarem o próprio nacional, onde residiam, no prazo de três meses após o falecimento do esposo e pai militar. Cruel exigência esta! A eles imposta como se a Bandeira Nacional que solenemente cobriu o caixão do marido pudesse servir-lhes de teto nessa adversidade.

Dentro desta concepção de assistência, e não de doação, o Fundo de Saúde ocupa um lugar pioneiro. A propósito, os Fundos de Saúde das Forças Armadas, quando criados, tiveram o valor da contribuição individual limitada a 3% do soldo (Decreto-Lei nº 728, de 4 de agosto de

As Forças Armadas não têm sido capazes de reter os profissionais cuja dimensão deve ser medida, hoje, pela qualidade e não pela quantidade, já que vão longe os tempos em que os grandes efetivos eram expressão do poder.

1969. Art. 82, § 2º). Hoje, este valor pode ser de até 25%, ou seja, quase nove vezes maior. Pergunta-se: subiram os vencimentos dos militares nesta mesma proporção? Não se questiona se o Ministro pode elevar este percentual, pois se o fez é porque pôde. Indaga-se, entretanto, até onde irá este limite já que ele não mais é fixado pela LRM como o era pelo citado Decreto - Lei nº 728, e, sim, por Decreto? É este valor compatível com a qualidade e extensão dos serviços prestados? Qual seria o custo de um seguro-saúde para uma empresa do porte das Forças Armadas, e qual a qualidade e amplitude dos serviços prestados pela seguradora, aí incluídas a ampliação dos pontos de atendimento, a comodidade da livre escolha e a proximidade da residência? Estas são algumas das muitas indagações que os contribuintes do Fundo de Saúde merecem ver respondidas. E, a suprema questão é: qual o retorno deste dinheiro? Pois, se até os descontos para os Cassinos das unidades não mais reverterem em sua totalidade para o benefício de quem os gera, é importante e indispensável assegurar a eficácia da elevação da contribuição para o FUNSA. Não se indaga, por desnecessário, se é intenção manter os Hospi-

tais Militares com esta arrecadação. Seria o mesmo que onerar pessoalmente os militares com a aquisição de armamentos, combustíveis, munição e tudo mais para o emprego da Força, pois não se pode esquecer que os Hospitais Militares fazem parte da estrutura militar de paz e de guerra, são mobilizáveis para atendimento além da sua comunidade específica e, mais, não são propriedade dos seus usuários normais e, por isto, não lhes compete sua manutenção.

Juntamente com a decisão de elevar a contribuição para o Fundo de Saúde seria muito interessante mandar proceder a uma pesquisa para estabelecer a quantidade de militares (ativos e inativos) e pensionistas que fazem seguros-saúde privados, acrescentando a esta pesquisa dois quesitos: qual a parcela dos seus vencimentos a isto destinada e, dentre este pessoal,

quantos pertencem aos Quadros da Saúde? Os dados assim levantados poderão fornecer um panorama capaz de propiciar graves reflexões e ensejar medidas de grande alcance social, além de mostrar que, junto com a tributação representada pela CPMF (Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira), muitos de nós pagam três vezes para obter assistência médico-hospitalar.

Dentro do espírito reivindicatório destas considerações, pois disto já é mais do que tempo e lugar, há que se traçar um programa sensato e objetivo dos justos e necessários reclamos a serem formulados. E, um bom começo para tal refere-se à gestão do FUNSA. Na verdade, trata-se mais de uma *exigência*, já que diz respeito ao nosso próprio dinheiro e sobre o qual nós, os seus verdadeiros donos, temos pouco controle, nenhum domínio e, muito menos, qualquer decisão sobre o seu destino. Antes de mais nada, há que fazer com que deixe de ser orçamentado e, assim, submisso à burocracia oficial e sujeito a investidas inescrupulosas - como bem o mostraram a CPI do Orçamento, o esquema PC e a LBA de Canapi - onde está sujeito ao humor e às simpatias ou não de Ministros, do próprio Supremo Mandatário e ao alcance da visão estratégica de um determinado governo. Em seguida, estabelecer um sistema de gestão, onde terão assento representantes dos provedores do Fundo, isto é, dos seus contribuintes; um Corpo Técnico formado por profissionais da saúde que, hoje, têm sozinhos este pesado encargo; e, finalmente, especi-

alistas em economia e finanças do próprio Ministério da Aeronáutica e outros contratados dentre os mais notáveis existentes no mercado, com o indispensável objetivo de bem aplicar os recursos de forma a multiplicar o seu valor, ao invés de deixá-los inertes, sem rendimentos e, parcialmente por isso, insuficientes diante do brutal volume das despesas.

Mais do que uma simples proposta ou mera idéia, esta verdadeira *exigência* tem suporte no que é feito em todos os Fundos Fechados de Previdência e Assistência. Nem mesmo aqueles pertencentes às empresas estatais fogem a esta fórmula. Dentro do próprio Ministério da Aeronáutica, a ARSAPREV é assim gerida. Contrário senso, é fácil imaginar em que situação se encontrariam aqueles poderosos fundos e como estaria a qualidade dos serviços prestados pelas empresas es-

tatais deles patrocinadoras, mercê da atitude reivindicatória dos seus funcionários, nem sempre pautada na disciplina e no desprendimento, como é de hábito dos militares e, triste realidade, por isso prejudicados!

Por uma questão de fidelidade à verdade, cumpre registrar o fato de que a menção aqui feita à situação dos hospitais da Força Aérea não caracteriza uma crítica aos integrantes do Serviço de Saúde, pois não são eles os formuladores da política de saúde e tampouco os tomadores de decisão em alguns aspectos na área de sua especialidade e responsabilidade, mas, tão-somente, assessores (nem sempre ouvidos) e executores das diretrizes emanadas da alta administração. Não foi do Serviço de Saúde, por exemplo, a decisão de fechar o ingresso de profissionais nos últimos anos, falha esta que vem se refletindo e ainda vai se refletir por um largo espaço de tempo, com a agravante de que a evasão de pessoal mais antigo e experiente não é recompletada por profissionais com o preparo equivalente. Assistimos à ociosidade de equipamentos sofisticados e caros, às filas de espera para determinados exames e para tratamento dentário e à demora na emissão de laudos especializados. Uma das formas para ajudar a mitigar este problema seria o aproveitamento de profissionais competentes já na inatividade e que desejassem emprestar sua colaboração mediante o estipulado no Art. 86 da LRM, a já citada Lei nº 8.237, de 30 de setembro de 1991. Este dispositivo trata do adicional *pro-labore* para a presta-

***Condecorações e elogios,
honrarias fúnebres e belos
epitáfios são de grande
importância na vida militar, pois
transcendem o mero material,
mas de nada valem nos caixas
dos supermercados, nas
secretarias das escolas e nas
tesourarias dos hospitais que
atenderão as viúvas e os órfãos
dos militares.***

ção de serviço por tempo certo e mediante aceitação voluntária. Cuide-se, porém, para que tal medida, se adotada, não se transforme em mera distribuição de sinecuras.

Este é o ponto fundamental: fortalecer o sistema de saúde, dotando-o de todos os recursos necessários para tal, e disciplinar o FUNSA, não só com as medidas aqui levantadas como também outras indispensáveis para torná-lo o mais eficaz possível e ampliar as localidades por ele cobertas.

Afinal, trata-se de uma instituição própria, por nós administrada e em nosso proveito, sem fins lucrativos, sem carência e sem limitação de dependentes, idade ou modalidade de atendimento. Bem diferente do que é oferecido, e nem sempre cumprido, pelos seguros-saúde privados os quais são, antes de mais nada, empresas onde o lucro é o principal objetivo.

Os Quadros de Saúde da Aeronáutica têm pessoal com capacidade e dedicação mais do que suficientes para aprimorar o sistema vigente. Basta dar-lhes o devido suporte.

Em adição a este raciocínio, faz-se oportuna, ainda, uma colocação a respeito da Pensão Militar, hoje em níveis bem melhores do que eram há até bem pouco tempo. Registre-se, porém, que ela deixou o nível ridículo do passado por força da Constituição de 1988, e não por influência dos militares. Muito ao contrário, pois foi pelo ato de um dos Chefes do EMFA que as filhas perderam o direito à Pensão Militar, hoje restabelecido pelo Supremo Tribunal Federal. Este caso bem exemplifica a maneira como têm sido conduzidas as coisas de interesse militar e, inacreditável, pelos próprios militares. Admitindo-se como questionável o direito das filhas à Pensão Militar, é preciso levar também para a mesa de discussão o fato de que esta é, na verdade, um montepio, e que assim se chamava quando foi instituída em 1795 para compor a Herança Militar. Trata-se, portanto, de um seguro, de um contrato bilateral, onde adquire-se o direito a um legado mediante uma contribuição e certas condições recíprocas e, nunca, por concessão ou benesse. Há no mercado uma variada oferta de Planos de Previdência, em que Bancos e Seguradoras oferecem a opção do resgate integral do valor aplicado, acrescido de juros e correção (uma apreciável quantia),

ao final de um determinado tempo, caso não ocorra naquele prazo o falecimento do instituidor e, por isso, não se caracterize o pagamento da pensão contratada. A Pensão Militar $\frac{3}{4}$ cujo prazo de contribuição não é limitado e, sim, por toda a vida, na ativa e na inatividade $\frac{1}{4}$ se anali-

sada sob este aspecto e a ela aplicando-se os cálculos atuariais, mostrará não ser o grande benefício que os nossos detratores por um lado e os *Salvadores da Pátria* por outro querem configurar como um privilégio.

Concluindo, é muito necessária a busca por material moderno e adequado. Contudo, de nada adiantarão os bi-

lhões de reais gastos em caros e sofisticados equipamentos e sistemas se, antes, não for feito um investimento igual ou maior nos homens que os farão funcionar. A eficiência operacional da Força, como resultado final e razão de sua existência, será diretamente proporcional à capacitação técnica e à já aludida vontade dos seus homens. Óbvio! Nenhuma novidade nisto. Por isso, dar à Força Aérea, por exemplo, avançadas plataformas de armas com capacidade *look-down* e *shoot-down* não lhe assegura maior poder de combate se estes vetores forem conduzidos por tripulações sem o correspondente *look-inside*, ou seja, a plena satisfação com o seu papel neste cenário. Cenário onde o reconhecimento social da

Nação ditará desempenhos e comportamentos como os que levaram Churchill a enaltecer a Real Força Aérea na Batalha da Inglaterra, com a sua célebre citação: “...na história dos conflitos da humanidade nunca tantos deveram tanto a tão poucos”. Ou, inversamente, como cá ocorreu há bem pouco tempo, quando tropas do Exército foram

chamadas a intervir na Segurança Pública e, ao realizar uma ação na praia carioca do Leblon, foram vaiadas pela população, que assim bem demonstrou preferir os arrastões dos bandidos a aplaudir a presença protetora da autoridade, para isso por ela constituída e mantida e, em seu benefício, por seus representantes chamada.

É fácil então entender, diante destes dois episódios, o porquê de como as coisas por aqui andam e de como foi possível àquela pequena ilha construir um império sobre o qual o sol não tinha ocaso!

O capital do FUNSA é particular, feito com contribuições voluntárias e não pode, portanto, ser orçamentado e submisso à burocracia oficial, sujeito a investidas inescrupulosas.

A Pensão Militar deixou o patamar ridículo do passado por força da Constituição de 1988, e não por influência dos militares pois, por ato de um dos Chefes do EMFA, as filhas perderam o direito a esse benefício.

****O autor é Cel. Av. R/R***

A MEMORÁVEL IBM 1620: ARMA DE GUERRA

* Tércio Pacitti

Obtido meu Mestrado em Berkeley (1961), já em São José dos Campos, recebi a incumbência do respeitado e competente Prof. Marco Antonio G. Cecchini, então Reitor do ITA, de tratar dos assuntos referentes à aquisição de um computador para o ITA. Imediatamente procurei o Professor Harry D. Huskey, meu orientador na Universidade da Califórnia, que logo me deu apoio. Com uma doação da Fundação Ford, a feliz compra recaiu no computador de pequeno porte IBM-1620. Embora com os periféricos “off-line”, já era todo transistorizado (2ª geração) e possuía um compilador Fortran, fugindo assim do trabalhoso Assembler. A CPU, com apenas 16Kb de memória interna, era de tamanho maior do que uma mesa de chefe de escritório. Detalhes desse sistema estão descritos mais adiante. Cheguem lá. Não desistam.

Estava todo eufórico. Logo foi criado o Laboratório de Processamento de Dados do ITA. Seria instalado neste Laboratório um dos primeiros computadores para o Ensino e Pesquisa no Brasil, e o primeiro na Aeronáutica. Época pioneira!



Minha euforia logo bateu de frente com a realidade. Pensava que tudo seria fácil, pois um computador **dado de graça** abriria todas as portas. “*A cavalo dado não se olha os dentes*”. Além disso, pensava que a burocracia e a mentalidade iriam visualizar a contribuição que esta máquina traria para o Ensino e a Pesquisa, assim como para as atividades administrativas do ITA. Pensava que seria recebido com flores! Nada disso. A reação do **e s t a m e n t o** conjuntural da época foi marcante. A insegurança geral levava a crer que o computador era considerado um “*cérebro eletrônico*”, e

isso incomodava a tecnocracia. Este assunto em particular daria para escrever outras histórias, que não haveria espaço para contar aqui.

Contarei apenas o primeiro problema encontrado para o transporte do computador dos EUA ao Brasil. Ele era muito pesado e volumoso comparando com computadores de hoje em dia.

No meu nível (de Capitão), e muito “*certinho*”, tentei importar esta máquina enquadrando-a nos regulamentos que regiam a burocracia da época.

Foi um espanto! Queriam saber com detalhes como o ITA conseguiu o dinheiro depositado no Chase Manhattan Bank em New York, resultante da doação pela Fundação Ford. Diziam eles: “Ninguém dá nada de graça a ninguém!” Classificado como equipamento comum, não havia jurisprudência ou item de regulamento explícito (sem deixar dúvidas), que tratasse de tal caso. Havia momentos em que os eternos burocratas davam a entender que estávamos armando uma maracutaia. A barreira oficial no meu nível era, praticamente, intransponível. Nenhuma companhia aérea transportadora civil se arriscava a embarcar a IBM-1620, sem os papéis de autorização devidamente selados com firma reconhecida e tudo (mais tarde caiu o uso dos selos)! O Prof. Cecchini chegou a me dar um cheque de US\$ 5.000,00 para custear o transporte, que mais tarde lhe devolvi integralmente. Não precisei deste dinheiro.

Resolvi então apelar aos conselhos do então Brigadeiro Montenegro. Ele me disse: **“Se alguém deseja realizar alguma coisa séria e palpável na vida pública, ele tem que se arriscar. Porém, o risco não deve comprometer a ética.”** Logo aprendi que, nesta tônica, a vida sempre abre portas inesperadas (através dos casos omissos).

Parti para esta alternativa. Catalisei todo o processo e, em pouco tempo, um quadrimotor a pistão do tipo DC-4, da FAB, decolava do Galeão para Washington a fim de buscar a IBM-1620. E na raça. Como foi isto possível? Sem eu perceber bem o significado do termo na época, classifiquei a 1620 como material de **“Segurança Nacional”** e, assim ficou livre de toda parafernália burocrática que enquadrava o transporte de equipamentos de uso comum. Que alívio! Um computador para o ENSINO e a PESQUISA, sendo importado como arma de guerra! Hoje justifico, guerra contra a ignorância na emergente área da informática ...!

Em Washington, tive apoio inestimável do então Coronel Antonio Geraldo Peixoto, além da ajuda de um funcionário da IBM, em New York, de quem até hoje lembro o seu sobrenome Dr. Ormsby. Dr. Ormsby conseguiu, pela primeira e última vez na história, usando o prestígio da IBM norte-americana (e como era grande na época), fazer o seguro de transporte dos equipamentos em avião militar brasileiro (o seguro era exigência da Fundação Ford). Até hoje, segundo o meu conhecimento, as companhias de seguro não aceitam pessoas

ou cargas transportadas em aviões militares. Isto é válido para todos os países. E muito menos em aeronave não norte-americana. E o seguro só custou US\$ 80,00.

Somente quando o avião chegou ao Galeão, soube-se que ele não poderia aterrar em São José dos Campos, pois a pista era de terra. O DC-4 só aterrava em pista pavimentada. Depois de muitos desencontros e com todo cuidado, transferimos os equipamentos (a 1620 e seus periféricos) para um outro avião chamado de *“Vagão Voador”* (C-82). O nosso companheiro de longa data, o então Sargento Moisés Burd, acompanhou o voo para evitar imprevistos. Quando o C-82 aterrou em São José dos Campos, deixando atrás aquela poeira características de pista de terra dos anos 60, de meus olhos chegaram a correr lágrimas! Uff! Que esforço! E o que viria pela frente não dava para prever.

Reprodução de trecho do Cap. II do livro
“DO FORTRAN À INTERNET”



*O autor é Maj.-Brig. Eng. R/R



ANGOLANOS VISITAM O MUSAL

O General Antônio José Maria, recepcionado pelo Cel. Wanderley (à sua esquerda) e pelo Cel. Braga, no momento em que assinava o livro de visitantes ilustres.

No final do ano de 1996, visitou o Museu Aeroespacial, o Chefe de Ensino das Forças Armadas de Angola, General Antônio José Maria, que se fazia acompanhar do Chefe de Ensino da Aeronáutica, da Marinha e do Exército daquele país.

A comitiva angolana foi recebida pelos Coronéis Braga e Wanderley, no auditório do **MUSAL**, onde foi exibido um filme histórico sobre a chegada do **GRAF ZEPPELLIN**, no Campo dos Afonsos, em 1930. Logo após, os visitantes percorreram as diversas salas de exposição, quando teceram elogios à museografia apresentada.

Quando da última visita do Presidente Fernando Henrique Cardoso à França, a *French Space Agency (CNES)* e a sua correspondente brasileira, a *Agência Espacial Brasileira (AEB)*, assinaram um acordo para a produção de um pequeno satélite com fins científico-tecnológicos, pesando cerca de 80 kg.

O satélite será operado em conjunto pela CNES e pelo INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais).



Na foto, o Ministro brasileiro de Ciência e Tecnologia, Eng. José Ismael Vargas, em companhia do Diretor do Grupo francês Space & Defense Business, por ocasião da assinatura do acordo.



*Ten.-Brig.-do-Ar-
Walter Werner Brauer*

DEPED 28 ANOS

PALAVRAS DO DIRETOR - GERAL

O futuro é construído a partir do idealizado no passado e moldado pelo dinamismo do presente.

Na história dos homens, destaca-se a velocidade cada vez maior com que estes transformam a realidade.

Ontem, o sábio observava o limitado ambiente em que vivia, cristalizava o que empreenderia e se lançava num processo de transformação que, quase sempre, excedia sua existência. Ainda, a imensidão do mundo permitia a uma nação achar o espaço próprio onde se desenvolveria independentemente das demais: a auto-suficiência era uma conquista possível para quem a desejasse.

Agora, um adulto não morre mais no mundo em que nasceu, pois este desaparece antes dele. Os espaços nacionais são disputados, ao passo em que as distâncias e os tempos diminuem. A sobrevivência é buscada pela interdependência.

Hoje, o universo é a Terra dos Homens.

Crêem, alguns, que o cosmos será a terra de todos os homens. Porém, enquanto esse arrebol não desponha, percebemos que os conflitos, queiramos ou não, continuam existindo.

A globalização não é uma escolha, é um fato.

Assim, o futuro que desejamos há de ser construído com perseverança, sensatez, e esforço e inteligência.

Perseverando nas metas, sensatos nas modificações necessárias, esforçados na materialização das idéias, lúcidos nas decisões, poderemos ocupar o lugar que julgamos merecer entre as nações.

Nesse quadro, compete a nós a Pesquisa e o Desenvolvimento: a projeção do passado no futuro; o que sabemos, o que faremos; o que fizemos, o que descobriremos. A ciência do saber, a técnica do fazer, o descobrir, o inovar, a consciência de ser com toda a plenitude que a vida permite.

Passados vinte oito anos, a escalada a que se propôs o DEPED atinge um ponto singular: o VLS se

aproxima de seu destino. No mesmo século em que um brasileiro abriu os caminhos dos céus, haveremos de nos ombrear com aqueles que ora ponteiavam a conquista do espaço.

O significado do VLS para a MECB não precisa ser descrito e nem enfatizado para nós, pois, mais do que conhecê-lo, o construímos.

Todos nós!

Aqueles que trabalharam diretamente em suas numerosas partes e os que, lidando em áreas distintas, somaram seu conhecimento, seu exemplo de dedicação e confiança no futuro, estimulando a busca do êxito.

Às dificuldades naturais que empreendimentos desse porte encontram, juntaram-se obstáculos artificiais colocados por aqueles que, inicialmente descrentes de nossa capacidade, passaram a temer nossa presença. Mas, ultrapassar os obstáculos nos infundiu maior confiança, ampliou nossa independência e deu lugar para novas parcerias.

Comemorando mais um aniversário, contemplamos nossa longevidade refletida na grandeza alcançada pelas unidades que dão vida ao DEPED, criador das armas com que defendemos a paz. O CTA, desbravador, continua firme em sua eterna ascensão. O CLBI, pioneiro, intensifica e diversifica suas atividades. O CLA, alviçareiro, se agiganta além de nossas fronteiras. O GEICAMP, desafiador ímpar, segue prestando serviços de imenso valor para a Força Aérea.

A missão do DEPED foi e estará sendo permanentemente cumprida. A cada ano com mais vigor, mercê da força que a maturidade traz.

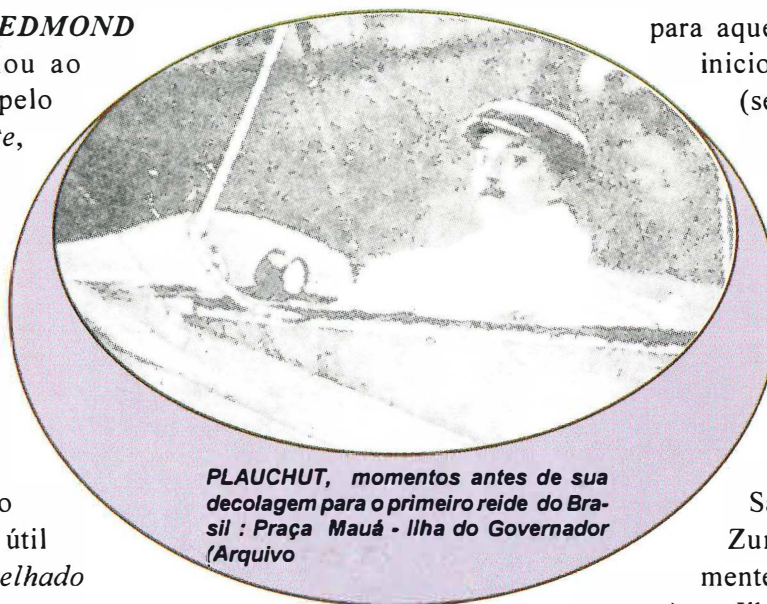
O VLS, os A-1, o AL-X, o reaparelhamento da FAB, os mísseis e bombas, e todos os nossos projetos são algumas das luzes que, enfeitando nossa festa este ano, iluminam o porvir e irradiam o júbilo de sermos úteis à Aeronáutica e ao Brasil, pois, nós, cavaleiros do século do aço, punhado de amigos, com ânimo forte, almejamos os astros!



* Aloisio Quadros

O piloto francês **EDMOND PLAUCHUT** retornou ao Rio, atendendo ao apelo do vespertino *A Noite*, após uma demonstração em São Paulo com o seu esperto *Bleriot*, trazendo da cidade de Santos o prêmio *Bartolomeu de Gusmão*. O irrequieto jornal tinha em vista *promover a criação* de um campo de aviação que fosse útil ao Exército, *desaparelhado em aviação*. O fato chegou ao conhecimento do **Marechal HERMES DA**

FONSECA, Presidente da República, que deu seu apoio integral a essa iniciativa. Nesse ano de 1911, **PLAUCHUT** visitou uma enorme área plana em Santa Cruz e, no regresso, examinou com cuidado os terrenos da internada dos Afonsos (agosto) e avaliou que os prados imensos de Santa Cruz eram propícios à prática de vôos de avião. Transportou seus dois monoplanos, via Estrada de Ferro Central do Brasil



PLAUCHUT, momentos antes de sua decolagem para o primeiro reide do Brasil : Praça Mauá - Ilha do Governador (Arquivo)

para aquela longínqua região, e iniciou a construção do hangar (setembro), a fim de abrigar os aparelhos, despertando invulgar curiosidade na população das redondezas. O piloto tomou conhecimento do concurso patrocinado pelo jornal e procurou a sua redação esclarecendo que planejava voar de Santa Cruz até a Praia do Zumbi (onde foi pessoalmente escolher o lugar do pouso), na Ilha do Governador. A Di-

retoria do jornal insistiu no trajeto Rio (centro da cidade) até a Ilha e, em seguida, publicou o regulamento do ousado reide, dando como local definitivo da decolagem o terreno nº 36 da Ponta do Caju. **PLAUCHUT** discordou e propôs a partida do Morro da Viúva (Flamengo), mas sua pretensão não foi atendida. *A Noite* informou aos seus leitores que só o piloto francês se inscrevera. O trajeto estabelecido exigia o sobrevôo do litoral da cidade até a Ilha

Senhores Associados

Temos imenso prazer de fazer chegar as suas mãos o conjunto de normas, atualizadas, que formam o nosso ESTATUTO.

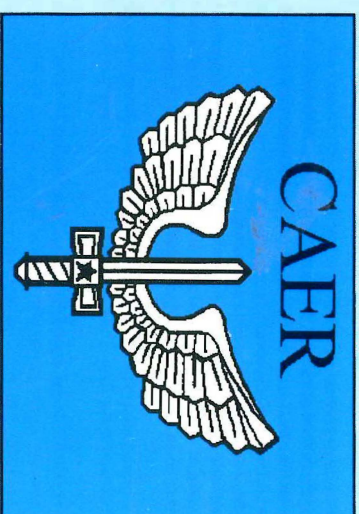
Nele poderão ser encontrados, de forma bastante clara, os direitos e as obrigações do Clube para com os seus associados, assim como as dos associados para com o Clube.

Façam dele o melhor uso.

A DIRETORIA

Clube de Aeronáutica

ESTATUTO



1997

*

O presente Estatuto foi aprovado pela Assembleia Geral Ordinária de 11 de junho de 1969 e foi reformulado pelas reuniões do Conselho Deliberativo de 14 de agosto de 1973, 14 de agosto de 1979, 10 de novembro de 1983, 23 de novembro de 1993, 8 de maio de 1996, 21 de agosto de 1996, 11 de setembro de 1996 e 9 de outubro de 1996.

CAPÍTULO I

Características e Objetivos

Art. 1º - O Clube de Aeronáutica, fundado em 5 de agosto de 1946, com sede e foro na Praça Marechal Âncora nº15, Centro, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, é uma associação civil de direito privado, de âmbito nacional, sem fins lucrativos, de caráter social, cultural, recreativo e assistencial.

Parágrafo Único. Os membros do Conselho Deliberativo, do Conselho Fiscal e da Diretoria não são remunerados pelo exercício de suas funções; e não serão distribuídos lucros, bonificações ou vantagens aos Conselheiros, Diretores e Associados.

Art. 2º - O Clube de Aeronáutica tem por objetivo:

- I - estreitar os laços de união e solidariedade entre os Oficiais da Aeronáutica, bem como entre os Oficiais das Forças Armadas;
 - II - defender os interesses coletivos dos sócios e pugnar por medidas acauteladoras dos seus direitos;
 - III - proporcionar aos sócios, nas dependências do Clube, comodidades e distrações, bem como reuniões familiares e sociais;
 - IV - incentivar as manifestações cívicas e patrióticas;
 - V - incentivar a atividade cultural dos sócios, em particular no campo aeronáutico;
 - VI - proporcionar aos sócios e seus dependentes a aquisição de residência própria, veículos e bens utilitários;
 - VII - proporcionar aos sócios assistência social;
 - VIII - estreitar as relações entre o Clube e as instituições congêneres;
 - IX - proporcionar aos sócios e seus dependentes atividades desportivas e aerodesportivas.
- Parágrafo Único. São vedadas ao Clube de Aeronáutica discussão e propaganda de ideologias sectárias de feição política, racial e religiosa, bem como se envolver em tudo o que fuja às suas características e seus objetivos.

CAPÍTULO II

Da Estrutura Social e Organização

Art. 3º - O Clube de Aeronáutica, para atingir os objetivos a que se propõe, é constituído de:

- I - Quadro Social;
 - II - Assembleia Geral;
 - III - Conselho Deliberativo;
 - IV - Conselho Fiscal;
 - V - Diretoria.
- Parágrafo Único. A Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube de Aeronáutica - CHICAER - é um serviço especial do Clube.

CAPÍTULO III

Do Quadro Social

Seção I

Composição

Art. 4º - O Quadro Social é constituído pelos sócios, os quais não respondem pelas obrigações sociais, e se classificam nas seguintes categorias:

- I - Fundadores - são considerados Sócios Fundadores os Sócios Efetivos que foram admitidos até 30 de junho de 1947;
- II - Honorários - são os que, não pertencendo ao Quadro Social, se tornarem merecedores desta distinção por serviços relevantes prestados ao Clube;

CAPÍTULO XI

Dos Dispositivos Normativos Complementares

Art. 79 - As disposições do presente Estatuto serão complementadas por Resoluções do Conselho Deliberativo, Regulamentos, Regimento Interno, Normas e Instruções.

CAPÍTULO XII

Das Disposições Gerais

Art. 80 - O Clube de Aeronáutica tem duração por tempo indeterminado e somente se dissolverá quando o número de sócios for inferior a 22 (vinte e dois), e for verificada a impossibilidade de continuar a cumprir os fins a que se destina.

Parágrafo Único. No caso de dissolução do Clube, os seus bens serão incorporados à Fazenda Nacional, ressalvados os direitos dos associados remanescentes e de terceiros.

Art. 81 - O Presidente do Clube de Aeronáutica poderá estudar os assuntos referentes a legítimos interesses e direitos coletivos da classe militar e defendê-los, usando para isso os meios e recursos que julgar convenientes.

Art. 82 - Os direitos e prerrogativas dos sócios estabelecidos por este Estatuto somente poderão ser exercidos se o associado estiver em dia com o pagamento de sua mensalidade.

Art. 83 - O sócio que, comprovadamente viajar ao exterior por prazo superior a 1 (um) ano, poderá requerer a suspensão do pagamento da mensalidade pelo período previsto de sua ausência, não se computando esse período para fins de remissão.

CAPÍTULO XIII

Das Disposições Transitórias

Art. 84 - Cancelado.

Art. 85 - Cancelado.

Art. 86 - Os sócios que, na data de 31 de dezembro de 1993, possuírem 30 (trinta) anos como sócios, sem interrupção, terão os seus direitos de remissão mantidos. Nos demais casos, deverá ser obedecida a proporcionalidade de meses de contribuição existente naquela data.

Art. 87 - Os Regulamentos e os Regimentos deverão ser adaptados às disposições deste Estatuto no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 88 - O presente Estatuto foi aprovado pela Assembleia Geral Ordinária de 11 de junho de 1969 e reformulado pelas reuniões do Conselho Deliberativo de 14 de agosto de 1973, 14 de agosto de 1979, 10 de novembro de 1983, 23 de novembro de 1993, 8 de maio de 1996, 21 de agosto de 1996, 11 de setembro de 1996 e 9 de outubro de 1996.

Art. 89 - Cancelado.

§2º As chapas eleitorais somente serão registradas se acompanhadas das declarações de cada um de seus componentes, concordando com a sua inclusão nas mesmas.

Art. 73 - Os sócios residentes fora da cidade do Rio de Janeiro enviarão seu voto à sede do Clube, no Rio de Janeiro, via Correio, de acordo com as instruções elaboradas pela Diretoria do Clube.

Parágrafo Único Quando houver uma única chapa registrada, esta será denominada Chapa Única, devendo o Presidente da Assembleia, na data estabelecida para a eleição, procedê-la unicamente na sede do Clube, com a participação dos sócios presentes.

Art. 74 - Para votar, os sócios utilizarão as cédulas-modelo de votação aprovadas e adotadas, mandadas confeccionar pelo Clube, não podendo as mesmas conter emendas nem rasuras.

§1º O associado, ao votar, colocará a chapa escolhida no interior de um envelope devidamente rubricado pelo Presidente da mesa diretora do pleito, introduzindo-o, em seguida, na urna.

§2º A apuração das eleições para o Conselho Deliberativo será realizada imediatamente após o pleito, na sede do Clube, a cargo de uma Comissão designada pelo Presidente da AGO da qual deverão participar representantes das chapas concorrentes.

CAPÍTULO X

Da Receita e Despesa

Art. 75 - A receita do Clube é constituída de :

- I - contribuição, joias e mensalidades;
- II - doativos recebidos;
- III - aluguel e renda de dependências do Clube;
- IV - venda de material usado ou sobressalente;
- V - saldos de balanço dos diversos departamentos;
- VI - outras fontes eventuais

Art. 76 - A Despesa do Clube é constituída de:

- I - conservação das sedes e demais dependências de propriedade do Clube;
- II - melhorias efetuadas em instalações administrativas do Clube;
- III - aquisição de material;
- IV - custeio de festas, diversões, recepções, competições esportivas e outras reuniões aprovadas pela Diretoria;
- V - salários, gratificações e reembolsos pagos pelo Clube;
- VI - pagamentos de impostos, taxas, luz, força, telefone etc;
- VII - pagamentos individuais.

Art. 77 - São distintivos do Clube de Aeronáutica:

- I - o emblema;
- II - a bandeira;
- III - a fâmula;

§1º O emblema do Clube de Aeronáutica é constituído de um retângulo azul, tendo ao centro o símbolo da Força Aérea Brasileira em ouro e as letras "CAER" em prata, na parte superior.

§2º A bandeira do Clube é formada por seu emblema em pano.

§3º A fâmula é constituída de um retângulo azul, tendo ao centro o símbolo da Força Aérea Brasileira em ouro e as letras "CAER" em prata na parte superior.

Art. 78 - O emblema, a bandeira e a fâmula deverão ser registrados no Instituto Nacional de Propriedade Industrial.

III - Beneméritos - são os que, pertencendo ao Quadro Social, prestarem ao Clube relevantes serviços;

IV - Efetivos - são os Aspirantes a Oficial, os Oficiais da Aeronáutica da Ativa, da Reserva Remunerada ou Reformados provenientes das Escolas de Formação, Cursos e Estágios para ingresso como Oficiais de Carreira da Ativa;

V - Especiais - são os Cadetes da Aeronáutica que, preenchendo documento habilit passário a esta condição;

VI - Contribuintes - são militares ou civis a seguir explicitados:

a) os Oficiais da Aeronáutica não enquadrados nas categorias de Fundador, Efetivo ou Benemérito;

b) os Oficiais da Ativa, da Reserva ou Reformados do Exército e da Marinha, quando oriundos dos Quadros de Oficiais da Ativa;

c) os Dependentes dos Sócios Efetivos que, cessada esta condição, queiram ingressar no Quadro Social;

d) as pessoas que, tendo preenchido suas Propostas de Admissão, tenham as mesmas aprovadas na forma estipulada neste Estatuto.

VII - Temporários - pertencem a esta categoria:

a) os Adidos Aeronáuticos às Embaixadas ou Legações estrangeiras, durante o desempenho do cargo;

b) os Oficiais estrangeiros que, a convite ou com autorização do Governo brasileiro, se encontrem no País vinculados ao Ministério da Aeronáutica.

§1º O sócio militar que se denidir das Forças Armadas permanecerá em sua categoria no Quadro Social, enquanto lhe aprouver.

§2º Os Sócios das categorias Fundadores e Beneméritos, quando oriundos da categoria de Sócios Efetivos, terão todos os direitos e prerrogativas destes sócios.

§3º Os Sócios da categoria Especiais que forem desligados da Academia da Força Aérea serão, automaticamente, desligados do Quadro Social.

Seção II

Admissão dos Sócios

Art. 79 - É condição para ser sócio do Clube de Aeronáutica ter sua Proposta de Admissão aprovada pela Diretoria do Clube, bem como obrigá-lo ao pagamento da joia e mensalidades fixadas pelo Conselho Deliberativo.

Art. 6º - A proposta para admissão de Sócio Honorário e Benemérito deverá ser formulada ao Conselho Deliberativo pelo seu Presidente ou pelo Presidente do Clube, justificando os relevantes serviços prestados ao Clube pelo proposto.

Parágrafo Único.O julgamento da proposta pelo Conselho Deliberativo será realizado em escrutínio secreto, sendo considerada não aprovada se o número de votantes ou de votos favoráveis for inferior à metade do número total de membros efetivos eleitos do Conselho.

Art. 7º - Os Sócios Efetivos estão isentos do pagamento da joia e os Honorários, Especiais e Temporários estão isentos do pagamento da joia e das mensalidades.

Art. 8º - Os dependentes de sócios das categorias I, II e IV do art. 4º, que perderem esta condição, poderão ser admitidos como Sócios Contribuintes, independentemente da existência de vagas nesta categoria, sendo dispensados do pagamento da joia, desde que apresentem Proposta de Admissão até um ano após a perda daquela condição.

Art. 9º - A readmissão no Quadro Social processar-se-á de acordo com as normas estabelecidas para a admissão.

Seção III

Dependentes

Art. 10 - Para efeitos estatutários e de frequência ao Clube, consideram-se dependentes de sócios:

I - cônjuge;

II - filhos e enteados até atingirem a idade de 21 anos, e os que estejam matriculados em Escolas de formação universitária, até a idade de 24 anos;

III - mãe ou pai e sogra ou sogro vivos, desde que vivam sob a dependência comprovada do sócio.

§1º Os dependentes de sócios, possuidores de carteira social de dependentes, poderão usufruir das prerrogativas dos números II e III do Art. 11, independentemente da presença do sócio.

§2º Em qualquer época as viúvas e viúvos de Sócios Fundadores, Efetivos e Beneméritos, estes quando oriundos da categoria de Sócio Efetivo, poderão pertencer ao Quadro Social na categoria Contribuinte, ficando isentos do pagamento do dízio, desde que não contraiam novo matrimônio. Ficarão, também, isentos de pagamento de mensalidade se o sócio falecido estiver remido, ou quando o total das mensalidades pagas pelo sócio falecido e pela viúva ou viúvo atingir o número necessário para a remissão.

§3º As normas do presente art. não contemplam os Sócios Especiais.

Seção IV

Direitos dos Sócios

Art. 11 - São direitos dos sócios:

- I - usufruir das prerrogativas previstas neste Estatuto e invocar os seus direitos perante o Clube;
- II - frequentar o Clube;
- III - usufruir das vantagens proporcionadas por todos os Departamentos, de conformidade com as disposições em vigor;

IV - solicitar sua demissão do Quadro Social;

V - receber as publicações do Clube;

VI - fazer ao Presidente do Clube, por escrito, sugestões e propostas de interesse do Clube;

VII - ficar remido ao completar 480 (quatrocentos e oitenta) meses de contribuição.

Parágrafo Único. Os Sócios Especiais gozam exclusivamente dos direitos capitulados em II, IV e VI.

Art. 12 - São direitos exclusivos dos sócios efetivos:

- I - tomar parte, votar e ser votado nas Assembleias Gerais que se realizem depois de 1 (um) ano, contado da data de sua admissão;
- II - avaliar Propostas de Admissão.

Seção V

Deveres dos Sócios

Art. 13 - Constituem deveres dos sócios:

- I - obedecer aos preceitos estatutários e aos Dispositivos Normativos Complementares;
- II - manter-se em dia com o pagamento da mensalidade;
- III - manter-se a par da vida do Clube, não lhes sendo lícito alegar ignorância dos Estatutos ou de qualquer Dispositivo Normativo Complementar como justificativa de ato praticado, prejudicial ao bom nome ou à vida funcional do Clube;
- IV - observar, na sede e dependências do Clube, os preceitos de convivência social;
- V - comunicar à Secretaria do Clube, por escrito, as alterações de profissão, estado civil e outras que afetem as declarações exigidas para admissão e permanência no Quadro Social;
- VI - acatar os membros da Diretoria e atender os seus representantes, sócios ou empregados do Clube, no exercício de suas funções regulamentares;
- VII - adquirir a carteira social para comprovação de sua qualidade de sócio, atualizá-la se necessário e apresentá-la quando solicitado;
- VIII - indenizar o Clube por qualquer prejuízo material que lhe causar;
- IX - comunicar por escrito, ao Presidente do Clube, os fatos que, a seu ver, constituam infração a este Estatuto e disposições em vigor;
- X - continuar o pagamento das importâncias referentes aos compromissos contraiados com o Clube, quando eliminado do Quadro Social;
- XI - zelar pelos bens e pelo patrimônio do Clube;

Parágrafo Único. Os sócios do Clube de Aeronáutica não respondem solidária e subsidiariamente pelas obrigações que os representantes do Clube ou de seus órgãos contraírem expressa ou intencionalmente em nome do Clube ou de seus órgãos.

Art. 66 - São finalidades dos Departamentos:

- I - Social: programar e realizar festas e reuniões sociais com a colaboração de outros Departamentos; proporcionar divertimentos, jogos de salão e meios para o conforto e bem estar dos sócios e seus dependentes;
- II - Desportivo: proporcionar a cultura física e o ensino e prática de atividades desportivas, incluindo as aerodesportivas;
- III - Cultural: desenvolver atividades artísticas, técnicas e culturais; organizar e cuidar da biblioteca; editar revista especializada e publicações diversas, em particular no campo aeronáutico;
- IV - de Finanças: realizar os serviços de tesouraria, contabilidade, guarda de valores e operações financeiras autorizadas;
- V - Administrativo: realizar tarefas de administração de pessoal, de material e de secretaria;
- VI - Benéfico-Cooperativo: encorajar-se da assistência mútua entre os associados, proporcionando benefícios aos herdeiros e legatários designados mútuos; e proporcionar facilidades para aquisição de bens e utilidades;
- VII - Patrimonial: gerir os bens patrimoniais do Clube.

CAPÍTULO VIII

Carteira Hipotecária e Imobiliária

Art. 67 - A Carteira Hipotecária é Imobiliária do Clube de Aeronáutica (CHICAER) tem por finalidade proporcionar aos sócios do Clube a ela associados facilidades para a aquisição de residência própria, compatível com o padrão de vencimentos dos sócios efetivos.

Parágrafo Único. A CHICAER é um serviço especial do Clube que tem autonomia administrativa, contábil e financeira, cujas operações imobiliárias são regidas pelo Decreto nº 36.477, de 13 de novembro de 1954, por seu Regulamento e Legislação pertinente.

Art. 68 - O Diretor da CHICAER é um de seus sócios, que também seja Sócio Efetivo do Clube, eleito pelo Conselho Deliberativo.

Parágrafo Único. A vacância do cargo de Diretor da CHICAER importará em eleição de substituto pelo Conselho Deliberativo, em reunião convocada no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

Art. 69 - A CHICAER proporá o valor da gratificação mensal de seu Diretor, a ser fixada pelo Conselho Deliberativo.

CAPÍTULO IX

Das Eleições

Art. 70 - Serão eleitos:

- I - em Assembleia Geral Ordinária, os membros do Conselho Deliberativo;
 - II - em reunião do Conselho Deliberativo, o Presidente e o Vice-Presidente do próprio Conselho, o Presidente e os membros do Conselho Fiscal;
 - III - em reunião do Conselho Deliberativo, o Presidente e os Vice-Presidentes do Clube, e o Diretor da CHICAER.
- §1º As eleições serão sempre realizadas por escrutínio secreto.
- §2º Serão considerados eleitos os que obtiverem a maioria dos votos, prevalecendo, em caso de empate a idade maior.

Art. 71 - À eleição do Conselho Deliberativo somente poderão concorrer Sócios Efetivos com mais de um ano de admissão e em condições de serem votados.

Parágrafo Único. Para este efeito, o Presidente do Clube apresentará a relação dos sócios elegíveis, a qual deverá permanecer à disposição de todos os sócios, na Secretaria do Clube, a partir de 60 (sessenta) dias antes da realização da Assembleia.

Art. 72 - As chapas eleitorais para o Conselho Deliberativo serão constituídas de acordo com o que estabelece o Art. 36.

§1º É obrigatório o registro das chapas eleitorais dos candidatos à eleição para o Conselho, na Secretaria do Clube, até 45 (quarenta e cinco) dias antes da realização do pleito.

Parágrafo Único O Presidente disporá de uma Assessoria Jurídica para assessorá-lo no trato de assuntos de natureza jurídica afetos ao Clube.

Art. 59 - O Presidente será substituído em suas ausências pelo 1º Vice-Presidente.

Art. 60 - Ficando vago o cargo de Presidente, o mandato será completado da seguinte maneira:

I - faltando mais de 1 (um) ano para o término do mandato, proceder-se-á eleição de novo Presidente, no prazo de 30 (trinta) dias;

II - faltando até 1 (um) ano para o término do mandato, o 1º Vice-Presidente assumirá o cargo.

Parágrafo Único Os casos omissos sobre a vacância da Presidência do Clube serão resolvidos pelo Conselho Deliberativo.

Art. 61 - Além das atribuições constantes de outros dispositivos, compete ainda, ao Presidente:

I - designar e dispensar os Diretores de Departamentos;

II - cumprir, fazer cumprir e respeitar as deliberações da Assembleia Geral, as resoluções do Conselho Deliberativo, as disposições deste Estatuto e os Dispositivos Normativos Complementares;

III - apresentar ao Conselho Deliberativo, por intermédio do Conselho Fiscal, na primeira quinzena de fevereiro, o Relatório Anual das Atividades do Clube, seus Balanços Patrimonial e Econômico-Financeiro relativos ao exercício anterior, e, na primeira quinzena de outubro, Proposta Orçamentária para o exercício subsequente;

IV - apresentar ao Conselho Deliberativo, por intermédio do Conselho Fiscal, o pedido de verbas suplementares e créditos extraordinários, devidamente justificado;

V - submeter ao Conselho Deliberativo qual quer ato administrativo que importe em alienação ou gravação dos bens patrimoniais do Clube;

VI - fazer executar o Orçamento Anual do Clube aprovado pelo Conselho Deliberativo;

VII - aprovar os estudos de natureza econômico-financeira de seus Departamentos que possam implicar em movimentação de recursos financeiros;

VIII - criar comissões especiais, definindo suas missões e responsabilidades e designar seus membros;

IX - designar os Superintendentes de Sede;

X - nomear a Comissão de Justificação prevista no art.24;

XI - aprovar a alienação de bens móveis.

Seção III

Vice-Presidente

Art. 62 - Ao 1º Vice-Presidente, substituto eventual do Presidente, compete assessorá-lo em todas as atividades que digam respeito aos objetivos sociais, culturais e desportivos do Clube, exercendo, em seu nome, a supervisão dos Departamentos Social, Desportivo e Cultural.

Art. 63 - O 2º Vice-Presidente exerce, em nome do Presidente, a supervisão do movimento econômico-financeiro do Clube a cargo dos Departamentos de Finanças, Administrativo, Beneficente-Cooperativo e Patrimonial.

Seção IV

Departamento

Art. 64 - Cada Departamento terá um Diretor que lhe dará orientação de acordo com Regimento Interno e em plena harmonia de ação com o Presidente e os Vice-Presidentes.

Parágrafo Único Os Departamentos poderão ter tantos Subdiretores quantos se fizerem necessários, cabendo sua escolha ao respectivo Diretor, subordinando-a à aprovação do Presidente do Clube.

Art. 65 - As atribuições do Diretor e dos Subdiretores de cada Departamento serão definidas no Regimento Interno do Clube.

Seção VI

Penalidades

Art. 14 - Os sócios são passíveis das seguintes penalidades:

I - admoestação verbal;

II - admoestação escrita;

III - suspensão;

IV - desligamento;

V - eliminação.

Parágrafo Único Os dependentes dos sócios também estão sujeitos às penalidades previstas nos números I, II, III e V deste art.

Art. 15 - A reincidência em uma infração agrava a pena.

Art. 16 - Caberá admoestação verbal ou escrita sempre que à infração não for aplicável outra penalidade.

Art. 17 - É passível de pena de suspensão o sócio que:

I - reincidir em infração, já punida com admoestação verbal ou escrita;

II - atentar contra o conceito público do Clube por ação ou omissão;

III - promover discórdia entre os sócios;

IV - atentar contra a disciplina social;

V - cometer ato de agressão ou de desforço físico;

VI - ceder a carteira de sócio a outra pessoa, a fim de facilitar-lhe o ingresso no Clube;

VII - desrespeitar, na sede e dependências do Clube, qualquer membro da Diretoria, sócios ou empregados do Clube, quando investidos de poderes para representá-los ou no exercício de funções regulamentares;

VIII - praticar ato condenável ou ter comportamento inconveniente na sede e dependências do Clube;

IX - acionar o Clube sem antes esgotar o seu direito de defesa na esfera administrativa;

X - der publicidade a assuntos pertinentes ao Clube em linguagem imprópria ou desrespetosa, interna ou externamente.

§1º A pena de suspensão priva o sócio e seus dependentes dos seus direitos, mantendo, porém, os seus deveres.

§2º A pena de suspensão não poderá ser superior a 6 (seis) meses.

Art. 18 - Será passível de pena de desligamento o sócio que deixar de contribuir com a mensalidade durante 3 (três) meses consecutivos ou 5 (cinco) não consecutivos, e que, após prévia e oficialmente notificado, não quitar seu débito. Parágrafo Único O sócio desligado poderá ser readmitido, desde que salde débitos com o Clube, na forma estabelecida pela Diretoria.

Art. 19 - Será eliminado do Quadro Social o sócio que:

I - perder a condição de militar, por sentença passada em julgado, ou por decisão de ato governamental, sem prejuízo dos seus direitos assistenciais;

II - não saldar compromissos financeiros assumidos com o Clube;

III - não repuser ou indenizar objetos de propriedade do Clube inutilizados ou danificados por ele ou seus dependentes;

IV - contribuir, direta ou indiretamente, para tumultuar as eleições, ou falsear a verdade eleitoral, promovendo discórdia no Quadro Social;

V - quebrar o sigilo do voto ou concorrer para que tal fato aconteça;

VI - comprovada sua culpa, tornar-se incompatível com a ética social e tradições do Clube, por falta de decoro ou irregularidade de conduta;

VII - cometer falta prevista no art. 17, após já ter sido punido uma vez com suspensão;

VIII - ingressar de modo violento ou fraudulento nas dependências do Clube, durante o tempo em que estiver com seus direitos sociais suspensos;

IX - fazer, de má-fé, declarações falsas na Proposta de Admissão que tenha preenchido ou avalizado.

Art. 20 - Quando o sócio pedir demissão, for desligado ou for eliminado do Clube:

- I - perderá o direito de frequentá-lo;
- II - se tiver dívida com o Clube, deverá resgatá-la;
- III - se estiver participando de algum financiamento, pedúlio ou consórcio, os respectivos direitos e obrigações são regulados por normas contratuais.

Art. 21 - É da competência do Presidente do Clube aplicar as seguintes penalidades:

- I - admoestação verbal;
- II - admoestação escrita;
- III - suspensão até 30 (trinta) dias;
- IV - desligamento.

Art. 22 - A Diretoria, reunida, compete aplicar a pena de suspensão de até 6 (seis) meses e a pena de eliminação nas condições previstas nos números I, II, III, VII, VIII, e IX do art. 19.

Art. 23 - Ao Conselho Deliberativo compete aplicar a pena de eliminação nas condições previstas nos itens IV, V, e VI do art. 19.

Art. 24 - Para a apuração de faltas desabonadoras da conduta do sócio, previstas nos números IV, V e VI do art. 19, o Presidente do Clube, ao tomar conhecimento das mesmas, nomeará uma Comissão de Justificação, composta de 3 (três) membros, Sócios Efetivos, perante a qual o acusado apresentará sua defesa que será encaminhada com o parecer da Comissão, para ser julgada pelo Conselho Deliberativo.

Parágrafo Único Caso o Conselho Deliberativo julgue não ser aplicável a pena de eliminação, o processo retornará ao Presidente do Clube, para, se for o caso, aplicar uma das penalidades na forma prevista nos artigos 21 e 22.

Seção VII

Recursos

Art. 25 - Cabe ao sócio punido o direito de pedir, por escrito à autoridade que aplicou a pena, reconsideração do ato, no prazo de 10 (dez) dias, contados a partir da respectiva ciência.

Art. 26 - Confirmada a punição, cabe ao sócio o direito de recorrer, por escrito, ao Conselho Deliberativo.

Art. 27 - O recurso deve ser encaminhado ao Conselho Deliberativo, pelo Presidente do Clube, acompanhado de parecer da Assessoria Jurídica, no prazo de 10 (dez) dias.

Art. 28 - O Presidente do Conselho Deliberativo tem 30 (trinta) dias para submeter ao Conselho o recurso que lhe for dirigido.

Art. 29 - Nenhum sócio eliminado poderá ser readmitido sem o cancelamento da pena pela mesma autoridade que a aplicou.

Art. 30 - Os recursos estatutários referentes aos dependentes serão apresentados pelo sócio responsável.

CAPÍTULO IV

Da Assembleia Geral

Art. 31 - A Assembleia Geral, da qual poderão participar os Sócios Fundadores, Efetivos e Beneméritos oriundos da categoria de Sócios Efetivos em dia com as mensalidades, poderá ser:

- I - Ordinária (AGO): realizada bianualmente na 1ª quinzena do mês de dezembro dos anos pares, por convocação do Presidente do Clube, tem como finalidade a eleição dos membros do Conselho Deliberativo.

Da Diretoria

Seção I

Composição

Art. 32 - A Diretoria do Clube compõe-se de Presidente, 1º Vice-Presidente, 2º Vice-Presidente e Diretores de Departamentos, todos Sócios Efetivos do Clube.

§ 1º São os seguintes os Departamentos:

- a) Departamento Social;
- b) Departamento Desportivo;
- c) Departamento Cultural;
- d) Departamento de Finanças;
- e) Departamento Administrativo;
- f) Departamento Beneficente-Cooperativo;
- g) Departamento Patrimonial.

§ 2º O Regimento Interno do Clube definirá os diversos Agentes de Administração, suas atribuições, direitos e responsabilidades, bem como estabelecerá as normas relativas à delegação de competência e substituição de Agentes, quando necessário.

§ 3º A relação nominal, atualizada, dos Agentes da Administração do Clube será informada, pela Presidência do Clube ao Conselho Fiscal, no início dos exercícios financeiros ou quando ocorrer delegação de competência ou substituição de Agentes.

§ 4º Os membros eleitos da Diretoria não podem exercer a função por mais de 2 (dois) mandatos consecutivos, podendo voltar a exercê-la após 2 (dois) anos de afastamento.

Art. 33 - A Diretoria reunir-se-á, ordinariamente, duas vezes por mês e, extraordinariamente, sempre que o Presidente a convocar.

Parágrafo Único O Diretor do Departamento Administrativo lavrará a Ata das reuniões que, depois de lida e aprovada na reunião seguinte, será assinada por ele e pelo Presidente.

Art. 34 - A Diretoria terá como atribuição precípua a solução dos assuntos administrativos dos Departamentos, proporcionando a interação desses órgãos. As deliberações da Diretoria serão tomadas por votação, da qual o Presidente somente participará em caso de empate.

Art. 35 - A Diretoria competirá aprovar o Regimento Interno do Clube.

Art. 36 - A Diretoria poderá ceder ou alugar, ocasionalmente, dependências sociais, mesmo quando implique em restrições ao ingresso de sócios e dependentes.

Art. 37 - Os membros da Diretoria não respondem pessoalmente pelos compromissos do Clube, mas são responsáveis perante o mesmo e perante terceiros, solidariamente, pelas omissões, pelo excesso de mandato ou pela violação da Lei, deste Estatuto, Regimento e Regulamentos, inclusive no que se referir a despesas realizadas além dos limites autorizados, ou atos que se contraponham aos objetivos do Clube.

Parágrafo Único Esta responsabilidade somente cessará depois de aprovadas as últimas contas e o último Relatório de sua gestão, quanto aos atos deles constantes; em relação aos que deles forem omitidos, prescreverá na forma das leis civis em vigor.

Seção II

Presidente

Art. 38 - Ao Presidente, sócios efetivo, caberá a chefia geral executiva e representativa do Clube, nas suas relações internas e externas, inclusive em juízo, ativa e passivamente.

Art. 43 - O Conselho Fiscal será composto por 7 (sete) Conselheiros Efetivos e 7 (sete) Suplentes, eleitos pelo Conselho Deliberativo dentre os Conselheiros Efetivos, para um período de 2 (dois) anos, sendo imediatamente empossados e continuando membros do Conselho Deliberativo.

§1º As Vagas verificadas entre os Conselheiros Efetivos serão preenchidas pelos Suplentes, por sorteio realizado em reunião do Conselho Fiscal.

§2º Na falta do Presidente, as reuniões do Conselho Fiscal serão dirigidas pelo Conselheiro Efetivo mais idoso presente.

Art. 44 - O Conselho Fiscal reunir-se-á ordinariamente, convocado pelo seu Presidente, uma vez por mês e, extra ordinariamente, quando convocado pelo seu Presidente, por iniciativa própria, ou por solicitação do Presidente do Conselho Deliberativo ou do Presidente do Clube.

Art. 45 - O Conselheiro Efetivo que deixar de comparecer a 8 (oito) reuniões perderá automaticamente o seu mandato.

Parágrafo Único Será concedida dispensa de mandato ao Conselheiro que a solicitar, ou que venha a ocupar qualquer cargo na Diretoria do Clube a ela subordinado.

Art. 46 - Ficando vago o cargo de Presidente, o próprio Conselho Fiscal elegerá, dentre seus membros, o substituto.

Art. 47 - Ao Conselho Fiscal compete, além de outras atribuições previstas neste Estatuto:

I - controlar todo movimento econômico-financeiro e administrativo do Clube, através dos documentos apresentados pela Diretoria do Clube e da CHIC AER, e outros que julgar necessários;

II - apresentar ao Conselho Deliberativo, anualmente, na primeira quinzena do mês de março, Parecer sobre o Relatório das Atividades da Diretoria do Clube e da CHIC AER, bem como seus Balanços Patrimonial e Econômico-Financeiro relativos ao exercício do ano anterior;

III - dar conhecimento ao Presidente do Conselho Deliberativo, dos erros, fraudes ou dificuldades financeiras, sugerindo as medidas a serem tomadas;

IV - elaborar e aprovar o seu Regimento Interno;

V - dar Parecer sobre a Proposta Organizatória, bem como sobre quaisquer pedidos de verbas suplementares e créditos extraordinários;

VI - solicitar ao Presidente do Clube e ao Diretor da CHIC AER, os esclarecimentos necessários para o exato cumprimento de suas atribuições.

Art. 48 - Ao Conselho Fiscal assiste o direito de examinar qualquer livro ou documento dos Departamentos do Clube e da CHIC AER, verificar a contabilidade e exigir a comprovação das despesas realizadas, bem como convocar qualquer Diretor de Departamento e da CHIC AER para prestar esclarecimentos.

Art. 49 - O Conselho Fiscal somente poderá deliberar com a presença de, no mínimo, 4 (quatro) Conselheiros Efetivos.

Art. 50 - O Conselho Fiscal se, ao tomar conhecimento de irregularidades ou atos delituosos praticados por órgãos executivos do Clube e da CHIC AER, não propuser ao Conselho Deliberativo as medidas destinadas à punição dos culpados, tomar-se-á, solidariamente com eles, responsável perante o Clube ou perante terceiros e responderá pelas ações ou omissões que violem a Lei ou este Estatuto

Art. 51 - A convocação das reuniões do Conselho Fiscal será feita, no mínimo, com 8 (oito) dias de antecedência, por edital, no qual conste o motivo da convocação, bem como os assuntos a serem apreciados.

Parágrafo Único O original do edital ficará arquivado no Conselho e cópias serão enviadas aos Conselheiros no mesmo dia da assinatura.

II - Extraordinária (AGE):

a) quando convocada pelo Presidente do Conselho Deliberativo, por deliberação deste Conselho, para julgar da conveniência de ser realizada qualquer operação que implique em alienação de bens imóveis do Clube;

b) quando convocada pelo Presidente do Conselho Deliberativo, por deliberação do Conselho, por solicitação do Presidente do Clube, do Presidente do Conselho Fiscal, ou ainda, de no mínimo 200 (duzentos) sócios efetivos, devidamente aprovada pelo Conselho, para deliberação de assuntos de transcendental importância;

c) a solicitação para a convocação deverá expor, de forma explícita, clara e concisa os assuntos que deverão ser debatidos na AGE.

Art. 32 - Para a Assembleia Geral serão obedecidas as seguintes formalidades:

I - convocação feita através de edital publicado no Diário Oficial e em 1 (um) jornal de grande circulação na cidade do Rio de Janeiro, declarando-se o motivo da convocação;

II - o edital será publicado com uma antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data fixada para a ACO e 8 (oito) dias para a AGE;

III - o edital de convocação deverá estabelecer que, na hora fixada para a primeira convocação, não estando presentes mais da metade dos sócios efetivos, a Assembleia se reunirá, em segunda e última convocação, 30 (trinta) minutos após, obedecendo ao previsto no inciso IV deste artigo;

IV - quando, na hora prevista para a primeira convocação for verificada a falta de "quorum", o Diretor do Departamento Administrativo, no caso de ACO, ou Secretário do Conselho Deliberativo, no caso de AGE, lavrará um termo, assinando-o juntamente com o sócio efetivo presente; decorridos 30 (trinta) minutos da hora marcada para início da primeira convocação, a Assembleia será realizada em segunda e última convocação, obedecendo ao seguinte:

a) no caso de ACO: com a presença de qualquer número de sócios;

b) para o caso de AGE, convocada pelo Presidente do Conselho Deliberativo, por deliberação desse Conselho ou, por solicitação do Presidente do Clube, ou ainda pelo Presidente do Conselho Fiscal: com a presença de no mínimo, 200 (duzentos) sócios efetivos;

c) para o caso de AGE solicitada por mais de 200 (duzentos) sócios efetivos: com a presença de, no mínimo, 200 (duzentos) sócios efetivos, dos quais 100 (cem) que a solicitaram;

d) nas AGE convocadas em conformidade com a letra "b", acima, caso não seja atingido o "quorum" mínimo previsto, somente após decorridos 2 (dois) meses poderá ser convocada outra AGE para debate do mesmo assunto;

e) nas AGE solicitadas em conformidade com a letra "c", acima, caso seja atingido o "quorum" mínimo previsto, somente após decorridos 6 (seis) meses poderá ser convocada outra AGE para debate do mesmo assunto;

V - uma vez atendidas as formalidades legais, o Presidente da Assembleia declarará aberta a sessão e anunciará sua finalidade;

VI - a mesa nas Assembleias Gerais será constituída conforme estabelecido pelo Regimento Interno das Assembleias Gerais;

a) a presidência da ACO será exercida pelo Presidente do Clube;

b) a presidência da AGE será exercida pelo sócio efetivo com o número de matrícula mais baixo entre os sócios presentes no recinto. Caso este não aceite, seguir-se-á a escala ascendente de número de matrícula, até ser encontrado um que aceite a incumbência.

VII - o Presidente escolherá dentre os presentes os escrituradores que forem necessários;

VIII - as votações concernentes às questões de ordem serão simbólicas, sujeitas a verificação em caso de dúvida. Na ACO o voto será secreto e na AGE será aberto, sendo necessário para aprovação das matérias o voto favorável da maioria dos votantes;

IX - o Presidente manterá a compostura, o respeito e a ordem nos trabalhos, não admitindo diálogos, nem manifestações perturbadoras das normalidades dos mesmos, ou que sejam ofensivas aos órgãos administrativos do Clube, ou, ainda, a qualquer dos associados, podendo, se for necessário, suspender a sessão;

X - não serão admitidas procurreções;

XI - o sócio não poderá usar da palavra mais de duas vezes sobre o mesmo assunto em discussão, nem exceder o tempo de 5 (cinco) minutos em cada vez, salvo em casos especiais por concessão do Presidente;

XII - não será tomada em consideração nenhuma proposta, nem admitida qualquer discussão, que não se relacione com a ata da sessão anterior, ou com a Ordem do Dia, na forma do edital de convocação.

Do Conselho Deliberativo

Art. 33 - O Conselho Deliberativo é o órgão responsável pelo estabelecimento das políticas a serem seguidas pela Diretoria, no desenvolvimento de qualquer atividade do Clube.

Parágrafo Único. Cabe, ainda, ao Conselho Deliberativo deliberar e resolver os assuntos de maior interesse da entidade, bem como, estabelecer procedimentos a serem observados pelo próprio Conselho em suas atividades.

Art. 34 - O Conselho Deliberativo deverá ser composto por:

a) 30 (trinta) Conselheiros Efetivos e 30 (trinta) Suplentes, eleitos dentre os Sócios Efetivos, para um período de 2 (dois) anos;

b) Conselheiros Natos, em número variável, abrangendo o Presidente e Vice-Presidentes em exercício e os ex-Presidentes do Clube de Aeronáutica que tenham completado seu mandato e aceitem tal investidura.

§1º As vagas verificadas entre os Conselheiros Efetivos serão preenchidas pelos Suplentes, por sorteio realizado em plenário.

§2º Os membros do Conselho Deliberativo não podem exercer a função por mais de 2 (dois) períodos consecutivos, podendo voltar a exercê-lo após 2 (dois) anos de afastamento.

§3º Os Sócios qualificados como Conselheiros Natos serão empossados no Conselho Deliberativo, na primeira reunião ordinária a ser realizada.

Art. 35 - O Conselheiro Efetivo ou Nato que deixar de comparecer a 8 (oito) reuniões do Conselho perderá automaticamente o seu mandato.

Parágrafo Único. Será também concedida dispensa de mandato ao Conselheiro que a solicitar ou que venha a ocupar qualquer cargo na Diretoria do Clube ou a ela subordinado.

Art. 36 - O Conselho Deliberativo terá Presidente, Vice-Presidente e Secretário.

§1º O Presidente e o Vice-Presidente serão Conselheiros Efetivos, eleitos pelo próprio Conselho e, no mesmo dia, empossados.

§2º O Secretário será um Conselheiro Efetivo escolhido pelo Presidente do Conselho Deliberativo.

§3º Na falta do Presidente, a reunião do Conselho será dirigida pelo Vice-Presidente e, na falta dos dois, pelo Conselheiro mais idoso presente.

§4º Ficando vago o cargo de Presidente falando mais de 1 (um) ano para o término do mandato, proceder-se-á a nova eleição no prazo de 30 (trinta) dias. Falhando até 1 (um) ano para o término do mandato, o Vice-Presidente assumirá o cargo de Presidente, devendo ser empossado na primeira reunião do Conselho que vier a ser realizada.

§5º Ficando vago o cargo de Vice-Presidente, em qualquer época, proceder-se-á a nova eleição na primeira reunião que vier a ser realizada.

Art. 37 - Ao Conselho Deliberativo compete, além de outras atribuições previstas neste Estatuto:

I - deliberar sobre a reforma do Estatuto proposta;

a) pelo Presidente do Conselho;

b) pelo Presidente do Clube;

c) por 10 (dez) ou mais Conselheiros, devendo, para tal, reunir-se em até 30 (trinta) dias após a apresentação da proposta;

II - destituir, desde que haja motivo grave apurado, o Presidente, os Vice-Presidentes do Clube, o Diretor da CHICAER e os membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal;

III - supervisionar e fiscalizar as atividades da CHICAER conforme previsto no Decreto nº 36.477/54, bem como fixar a gratificação mensal de seu Diretor;

IV - autorizar o Presidente do Clube a realizar operações que importem em gravação de ônus reais sobre imóveis do Clube;

V - decidir sobre representações feitas pelo Presidente do Clube, pelo Conselho Fiscal ou por sócio, em caráter de recurso, desde que fundamentadas em qualquer dispositivo estatutário, bem como sobre casos omissos que careçam de deliberação no interesse social;

VI - exigir do Conselho Fiscal e do Presidente do Clube todas as facilidades e informações necessárias ao desempenho do seu mandato, podendo convocar qualquer membro da Diretoria para prestar esclarecimentos;

VII - apurar as responsabilidades do Conselho Fiscal e aplicar as penalidades de que forem passíveis os seus membros;

VIII - apreciar proposta da Diretoria, fixando jôias, mensalidades e taxas, bem como a forma de pagamento das jôias;

IX - conceder licença ao Presidente e Vice-Presidente do Clube por 60 (sessenta) dias, no máximo;

X - aprovar a Proposta Orçamentária do Clube, após sua análise pelo Conselho Fiscal;

XI - apreciar os Relatórios Anuais da Diretoria do Clube e da CHICAER e seus Balanços Patrimonial e Econômico-Financeiro, ouvido o Conselho Fiscal;

XII - estabelecer o número máximo de Sócios Contribuintes, mediante proposta da Diretoria;

XIII - convocar Assembleia Geral Extraordinária, se julgar conveniente a alienação de bem imóvel do Clube;

XIV - Elaborar e aprovar o seu Regimento Interno.

§1º As decisões tomadas com relação às matérias constantes de I, II, IV, VII e XIII, somente poderão ser aprovadas se o número de votos favoráveis for superior à metade do número de seus membros. Se o número de presentes não alcançar esse "quorum", o Presidente do Conselho convocará nova reunião a ser realizada dentro de 20 (vinte) dias, quando as decisões serão aprovadas se o número de votos favoráveis corresponder à maioria dos Conselheiros presentes.

§2º As matérias constantes dos demais incisos serão aprovadas com os votos favoráveis da maioria dos Conselheiros presentes.

Art. 38 - O Conselho Deliberativo, convocado pelo Presidente, reunir-se-á ordinariamente, na primeira quinzena de cada mês e, extraordinariamente:

I - por iniciativa do próprio Presidente do Conselho Deliberativo;

II - por solicitação do Presidente do Conselho Fiscal;

III - por solicitação do Presidente do Clube;

IV - em decorrência de moção subscrita por 10 (dez) ou mais Conselheiros ou por 100 (cem) ou mais Sócios Efetivos.

Art. 39 - As reuniões do Conselho Deliberativo, quando ordinárias, realizadas nos períodos estabelecidos no artigo anterior, atenderão às finalidades abaixo discriminadas:

I - na de dezembro: votar a Proposta Orçamentária do Clube para o exercício seguinte e, nos anos ímpares, proceder, também, à eleição do Presidente do Clube, dos Vice-Presidentes e do Diretor da CHICAER;

II - na de janeiro dos anos ímpares: empossar os novos Conselheiros e, na mesma reunião, eleger e empossar o seu Presidente e Vice-Presidente, o Presidente e os membros do Conselho Fiscal;

III - na de janeiro dos anos pares: dar posse aos sócios eleitos para os cargos de Presidente do Clube, de 1º e 2º Vice-Presidentes e de Diretor da CHICAER bem como aos demais membros da Diretoria designados pelo Presidente do Clube;

IV - na do mês de abril: analisar e julgar, após parecer do Conselho Fiscal, o Relatório Anual das Atividades da Diretoria do Clube e da CHICAER, bem como seus Balanços Patrimonial e Econômico-Financeiro.

Art. 40 - A convocação das reuniões do Conselho Deliberativo será feita, no mínimo, com 8 (oito) dias de antecedência, por edital, no qual constem o motivo da convocação, bem como os assuntos a serem apreciados.

Parágrafo Único. O original do edital ficará arquivado no Conselho e cópias serão enviadas aos Conselheiros no mesmo dia da assinatura.

Art. 41 - Finda a Ordem do Dia, o Presidente poderá tomar em consideração qualquer proposta de ordem geral, desde que a mesma seja considerada, pela maioria, objeto de deliberação, esteja enquadrada nas atribuições do Conselho e não afete a estrutura orgânica e administrativa do Clube.

CAPÍTULO VI

Do Conselho Fiscal

Art. 42 - O Conselho Fiscal é o Órgão da Administração responsável pela fiscalização permanente das atividades do Clube, de toda e qualquer natureza.

Parágrafo Único. Cabe, ainda, ao Conselho Fiscal executar, ou promover a contratação de auditoria em qualquer dos Departamentos do Clube e na CHICAER.



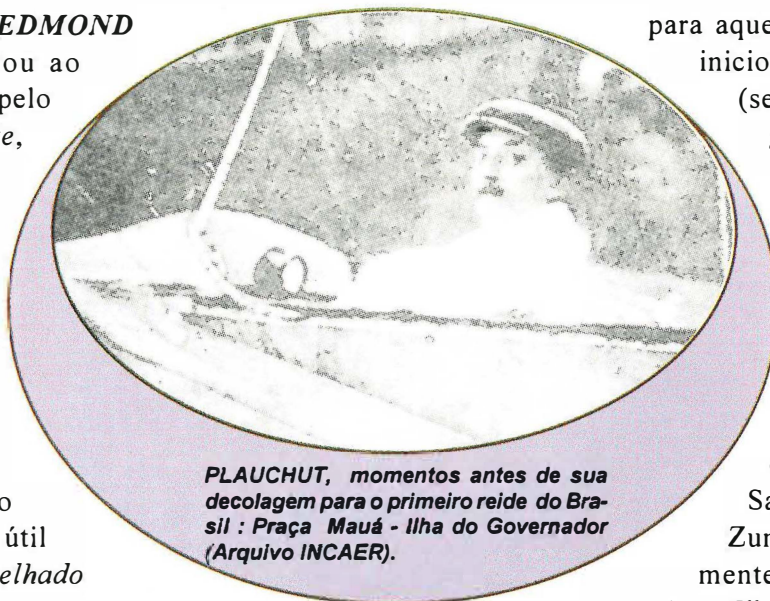
* *Aloisio Quadros*

O piloto francês **EDMOND**

PLAUCHUT retornou ao Rio, atendendo ao apelo do vespertino *A Noite*, após uma demonstração em São Paulo com o seu esperto *Bleriot*, trazendo da cidade de Santos o prêmio *Bartolomeu de Gusmão*. O irrequieto jornal tinha em vista *promover a criação* de um campo de aviação que fosse útil ao Exército, *desaparelhado em aviação*. O fato chegou ao co-

nhecimento do **Marechal HERMES DA**

FONSECA, Presidente da República, que deu seu apoio integral a essa iniciativa. Nesse ano de 1911, **PLAUCHUT** visitou uma enorme área plana em Santa Cruz e, no regresso, examinou com cuidado os terrenos da internada dos Afonsos (agosto) e avaliou que os prados imensos de Santa Cruz eram propícios à prática de vôos de avião. Transportou seus dois monoplanos, via Estrada de Ferro Central do Brasil



PLAUCHUT, momentos antes de sua decolagem para o primeiro reide do Brasil : Praça Mauá - Ilha do Governador (Arquivo INCAER).

para aquela longínqua região, e iniciou a construção do hangar (setembro), a fim de abrigar os aparelhos, despertando invulgar curiosidade na população das redondezas. O piloto tomou conhecimento do concurso patrocinado pelo jornal e procurou a sua redação esclarecendo que planejava voar de Santa Cruz até a Praia do Zumbi (onde foi pessoalmente escolher o lugar do pouso), na Ilha do Governador. A Di-

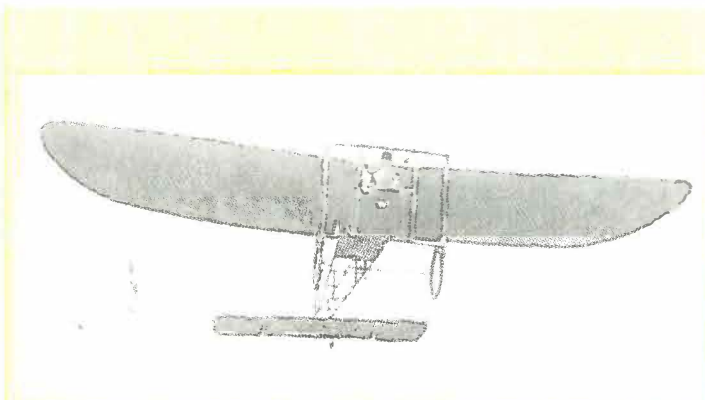
retoria do jornal insistiu no trajeto Rio (centro da cidade) até a Ilha e, em seguida, publicou o regulamento do ousado reide, dando como local definitivo da decolagem o terreno nº 36 da Ponta do Caju. **PLAUCHUT** discordou e propôs a partida do Morro da Viúva (Flamengo), mas sua pretensão não foi atendida. *A Noite* informou aos seus leitores que só o piloto francês se inscrevera. O trajeto estabelecido exigia o sobrevôo do litoral da cidade até a Ilha

das Cobras, seguindo-se uma volta em torno da Ilha Fiscal e dali rumar para o ancoradouro dos navios de guerra, regressando ao ponto de partida, mantendo-se sempre próximo ao litoral. Em frente à bacia do Caju, os competidores deveram aproar para a Ilha do Governador e, afinal, aterrar na Praia do Zumbi. *A prova é exclusiva para profissionais*, esclarecia o periódico, oferecendo ao

vencedor a bela quantia de dez contos de réis. Começou o mês de outubro. Com a idéia fixa de decolar de Santa Cruz para a competição, **PLAUCHUT** fez o primeiro vôo (25 minutos) de experiência decolando dali. Foi muito *bictoriado* - segundo as palavras do jornal - pelo público que lá compareceu atraído pelo ruído do motor.

O Aeroclube Brasileiro, recém-criado, encontrou muita dificuldade em preparar o terreno da Ponta do Caju. A decolagem foi transferida para o começo da Avenida Central (Praça Mauá), com a devida permissão do General-Prefeito e do Diretor-Geral de Obras do Porto. **PLAUCHUT** recebeu permissão

para abrigar o *Bleriot* dentro do Armazém nº 7 e, na véspera da competição, de madrugada, testou o motor e os comandos do aparelho. A decolagem foi estabelecida para as seis horas da manhã em virtude da *reverberação de luz que se espelha na superfície*



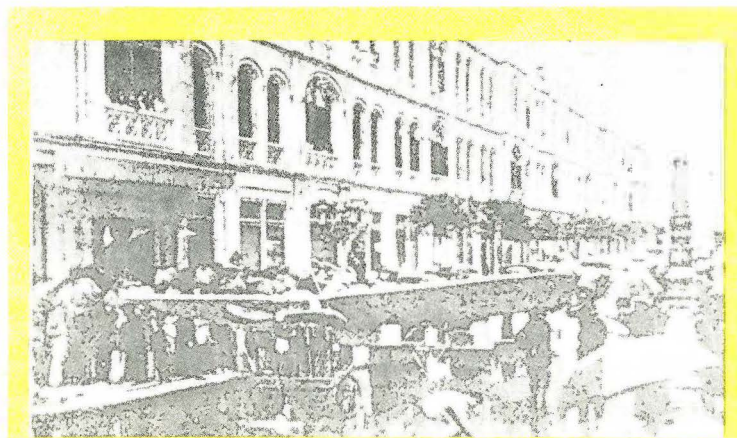
Na foto, o vôo de Louis Blériot quando efetuava, em julho de 1909, a primeira travessia do Canal da Mancha com seu Blériot XI. Tal feito empolgou o mundo aeronáutico, na época, estimulando pilotos a realizar outras façanhas.

vorável. Às cinco e dez, com as ruas quase tomadas pelo público, aproximou-se um automóvel com dificuldade, e dele saltou o aviador **PLAUCHUT**. O policiamento era intenso. Todos queriam ver de perto aquela máquina barulhenta e o seu piloto. Quase às

seis horas começou a garoa, teto baixo. Bem trajado, o piloto deslocou-se para o Lyceu Literário Português, onde, no Salão Nobre, cumprimentou o Prefeito e as autoridades. Polido, logo pediu licença para retirar-se, o que fez sob protesto cordial dos presentes, receosos das condições climáticas. Convicto, caminhou para o seu avião; sabia ter uma

missão a cumprir que poderia custar-lhe a vida, mas sabia também que seu ofício contribuía para o progresso da Aviação. Compenetrado, assumiu o posto de pilotagem, decolando em seguida.

Sua família foi transportada em lancha oferecida



***PLAUCHUT** transformou a Avenida Central, hoje Avenida Rio Branco, em pista de decolagem (Arquivo INCAER).*

pela Prefeitura para a Praia do Zumbi. Vários auxiliares seguiram em outras embarcações. O reide ia começar. O mecânico bradou: *Contato?*, e logo ouviu: - *Contato!*. O avião trepidou no ciclone das duzentas rotações do pujante motor de 50 HP. O mecânico, o ajudante, e algumas pessoas agarram a empenagem do aeroplano, mantendo-o imóvel, até ouvirem o sonoro - *lanché* - comando herdado dos aerosteios europeus. Livre, o aparelho correu cerca de cem metros, enchendo o ar com um ruído infernal, e ganhou o espaço. O público exaltado clamou o nome de **PLAUCHUT**, correndo desordenadamente, grupou-se no cais, por onde ele passaria em vôo baixo instantes mais tardes. Comunicações precárias davam conta de que o aviador chegara ao seu destino. As ligações telefônicas eram claras. O júri do concurso, composto do **General BENTO RIBEIRO**, Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, do **Comendador LEO DE AFFONSECA**, Presidente do Lyceu Literário Português e do **Almirante JOSÉ CARLOS DE CARVALHO**, Presidente do Aeroclube Brasileiro informaram o resultado da façanha ao Presidente da República, e o ambiente tenso do Lyceu transformou

em contagiante júbilo. Foram servidos café, chocolate ao leite, biscoito finos, conhaque e licores estrangeiros.

Comentava-se nos vãos das janelas, os vôos já presenciados aqui e alguns na Europa, ou em São Paulo, de longe superados pela grandiosidade daquela exibição. Coragem, audácia, eram as palavras mais repetidas no recinto elegante do Lyceu. Entre comen-

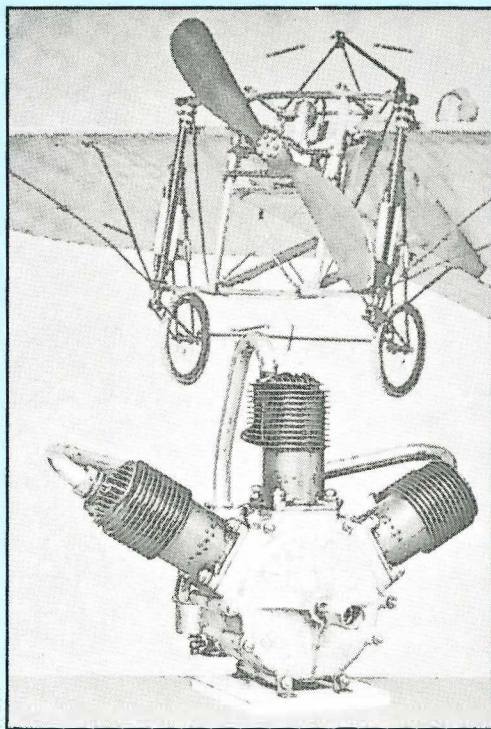
tários vários, pessoas mais experientes associavam a idéia de progresso ao vôo humano.

O **Bleriot** cumpriu a sua rota e contornou a Ilha D'água em demanda à Praia do Zumbi. Deslocou-se à incrível velocidade de cem quilômetros por hora. Uma loucura para a época. O piloto procurou localizar o terreno preparado para o encerramento do reide, onde já se haviam posicionado a Banda de Música da Força Pública, e grande quantidade de pessoas. A uns trezentos metros do campo, uma pá da hélice do avião se partiu. Avaria grave. **Bleriot** precipitou-se ao mar. O aviador saiu rapidamente da cabine aberta e atirou-se ao mar, já a pouca altura do espelho d'água.

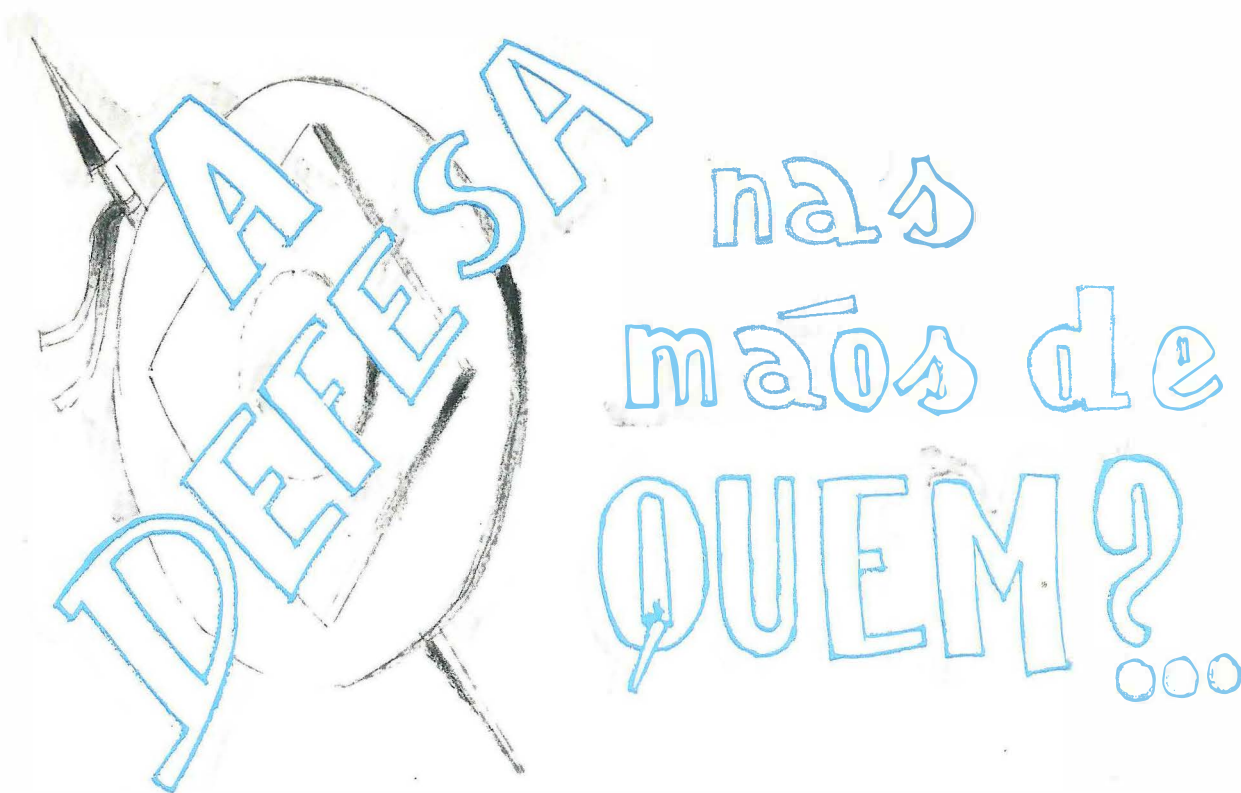
Uma das inúmeras lanchas que cobriam o percurso, aproximou-se de **PLAUCHUT** e o acolheu a bordo, onde livrou-se logo da roupa encharcada, e vestiu *uma calça branca de marinheiro* e uma blusa. A embarcação deslocava-se lentamente em direção à praia quando foi abordada por outra que conduzia os familiares do aeronauta; houve uma comovente confraternização ao suave balanço do mar. O reide durara poucos minutos mas fora uma inestimável con-

tribuição à causa da divulgação da Aviação entre nós. Nos dias que se seguiram, houve a pesquisa, localização e retirada do avião do fundo do mar, por iniciativa de laboriosos pescadores, mas do aparelho só foi aproveitado o motor. Apesar de tudo, **PLAUCHUT** teve o seu nome consagrado com este reide.

BLÉRIOT XI
Conjunto moto-propulsor: motor **ANZANI**, de 22/25Hp, semi-radial, com três cilindros refrigerados a ar e equipado com uma hélice de madeira maciça de dois metros de diâmetro.
Envergadura: 7 (sete) metros.
comprimento: 8 (oito) metros.
Peso bruto: 300 (trezentos) quilos.
Velocidade: aproximadamente 75 km/h.
Acomodação: 1 (um) piloto.
Primeiro vôo: janeiro de 1909.
Observações: o desenho original foi idealizado pelo engenheiro francês **Raymond Saulnier**. Tinha uma barbatana ventral em forma de pipa, que foi retirada do projeto, posteriormente, quando a aeronave ganhou um motor mais potente de 30Hp.



* O autor é pára-quedista



* Delano Teixeira Menezes

N

o âmbito internacional, com a derrocada do mundo comunista e as conseqüências alterações no sistema de poder mundial, se observa, junto às correntes que falam do término das Forças Armadas, a existência de opiniões tendentes a propiciar uma mudança nas funções destas, centrando-as em ações de política na luta contra o narcotráfico e, na melhor das hipóteses, atuando na orientação do trabalho dos policiais. Estas correntes, absolutamente, não podem estar desprezando o fato de que a descaracterização das funções de uma força militar acaba por debilitá-la para cumprir o seu papel fundamental que é a defesa do país. Por isso, estas opiniões devem ser apreciadas com cuidado procurando saber quais são os seus verdadeiros objetivos. Seguramente elas são contribuintes ao estabelecimento de um novo sistema de poder no mundo.

Esta corrente de pensamento tem vindo acompanhada da idéia do incremento das Forças de Paz das Nações Unidas. O emprego dessas forças multinacionais estaria fundamentado na carta da ONU, à qual existe o compromisso dos países signatários.

Toda essa inquietude é decorrente dos diversos pequenos conflitos que surgiram no planeta depois da alteração do equilíbrio de poder mundial, com a perda do controle das duas potências hegemônicas sobre os países periféricos.

Há uma clara constatação de que o sistema internacional encontra-se em vias de transformação, estando o antigo modelo sendo substituído por outros. A discussão em torno dessa mudança apresenta pontos de vista variados, mas quase todos tendentes a minimizar a relevância das forças militares quando usadas como elemento da soberania de uma nação. Estes argumentos têm se baseado no raciocínio de que desfeita a bipolaridade do sistema de equilíbrio de poder internacional, e desaparecendo a possibilidade de agressão de um bloco ao outro, além da desproporção militar entre cada um dos atores do cenário internacional e a potência hegemônica, a manutenção de exércitos por parte de países periféricos só serviria para que se agredissem entre si.

parece bastante evidente que o antigo sistema está sendo encaminhado para um sistema de defesa coletiva. De fato, o sistema de equilíbrio de poder era totalmente descentralizado e se baseava no permanente ajuste das decisões de cada país às dos dois polos de poder, então existentes. Ao passo que o sistema de defesa coletiva baseava-se na idéia de assegurar a paz mundial através de um compromisso formal e institucionalizado entre os países componentes do sistema. Esse compromisso incide sobre a atuação coletiva de modo fazer frente a qualquer agressão dirigida contra qualquer deles.

O sistema de defesa coletiva contrasta com a estrutura do sistema de equilíbrio de poder em diversos aspectos. Enquanto este apresenta caráter incerto e instável, o de defesa coletiva evidencia-se pelo caráter organizado e institucionalizado. É dizer, mais controlado. No antigo sistema os esforços de cada Estado, tentando contrabalançar a preponderância e possível agressão de outro, tendiam a transformá-lo em agressor potencial. O novo sistema evita esse dilema, baseando-se em acordos dentro de uma coalizão única que atuaria numa situação em que um grupo de Estados poderia conter a ameaça beligerante de qualquer membro do sistema, utilizando para isso uma rápida mobilização e sem a necessidade de uma longa preparação prévia.

Entretanto há muito que refletir sobre essa tendência, pois atribuir à organismos internacionais a tarefa de prover a segurança do Estado pode ser igualmente inconveniente como o desvirtuamento das forças militares empregadas em ações policiais. A própria história desse século tem mostrado que em momentos de crise, os interesses desses organismos não necessariamente se alinha com os interesses de alguns dos países envolvidos, ou não são respeitados por alguns dos países em conflito.

A segurança de um país não pode estar em outras mãos senão nas de seus próprios cidadãos. Isso parece ser mais sensato e nada pode ser mais perigoso do que aceitar que podem ser muito úteis em determinadas circunstâncias e não necessariamente em outras.

No caso do Brasil a função das Forças Armadas está assinalada com meridiana precisão na Constituição, e nela está contida experiência histórica deitada na própria realidade do país. Também em relação ao desenvolvimento do país as Forças Armadas mostram uma histórica contribuição, mas sem nunca ter deixado de cumprir o seu fim último.

que resta, em consequência, é extrair experiências da história do Brasil e dos acontecimentos mais recentes no mundo, para o que não é necessário retroceder muito no tempo.

O conflito continuará convivendo por longo tempo com as situações de cooperação, o que certamente é desejado que se multipliquem em benefício das nações. Mas, de uma leitura atenta do cenário internacional, nada leva a supor que seja inconveniente e desnecessário manter uma força militar eficiente como parte do Poder Nacional.

Os cenários de potenciais conflitos são numerosos, e por isso, o estudioso e quem se preocupa com a coisa pública deve ser cauteloso com relação aos assuntos de defesa porque a prudência assim o exige.

guerra ainda não foi desarraigada da humanidade, por isso, enquanto existir o risco da guerra e falte uma autoridade internacional competente que esteja provida de meios eficazes, e uma vez que todos os recursos diplomáticos tenham sido esgotados, ninguém poderá negar o soberano direito da legítima defesa à uma nação.

As medidas que poderão afetar a segurança do Brasil no futuro já estão sendo adotadas agora, não se sabe para melhor ou para pior, mas é importante que se leve em conta que a improvisação resulta sempre muito cara e de difícil reparação. O treinamento e a capacitação tecnológica adequada das Forças Armadas não é algo que se possa improvisar ou que se possa comprar no mercado no momento de crise. O que não se tem nesses momentos somente servirá para as lamentações posteriores.

Na sociedade brasileira as circunstâncias políticas não tem afetado a crença generalizada de que as Forças Armadas de que o Brasil dispõe são necessárias aos objetivos nacionais. Este sentimento atravessa horizontalmente e verticalmente todos os extratos socio-econômicos e políticos. Entretanto, todos também pensam que as Forças Armadas só são importantes em épocas de guerra e não se dão conta da sua importância nos momentos de crise quando poderão ser empregadas ou não, mas que não um instrumento indispensável. Imaginam que uma força militar da dimensão da suíça é suficiente para o "status" do país e não lhes ocorre que não existe um elefante com ferrão de mosquito.

e fato, a sociedade brasileira está acostumada a dar por certo que as Forças Armadas são muito profissionais e que se o seu material historicamente não tem sido de última geração, a qualidade profissional e criatividade dos seus soldados serão capaz de substituir todas as outras diferenças.

Historicamente, com relação às fronteiras do país, os militares brasileiros não conhecem nenhum combate ou batalha que tenham sedido, por vontade própria, um centímetro sequer do território nacional. Muito pelo contrário, os militares têm contribuído, e seguem fazendo com entusiasmo, a consolidação e o desenvolvimento do território nacional.

inda que não disponham de meios necessários as Forças Armadas brasileiras sempre se constituíram numa garantia de segurança para o país. Desde a Segunda Guerra Mundial o Brasil tem vivido um período de tranquilidade no que se diz respeito a sua segurança, mais em consequência de uma dissuasão baseada na massa do que na qualidade.

* O autor é Cel. Av.



Muitos ainda julgam ser possível atribuir qualidades e defeitos às pessoas, com base em critérios étnicos, na cor da pele ou na pureza de raça. Esquecem-se, no entanto, de que todos estes fatores genéticos são secundários quando a força de vontade, o orgulho ferido e a determinação se fazem presentes.



Em 1939, a Europa está em chamas. O Presidente Franklin Delano Roosevelt declara que os Estados Unidos serão a *Fortaleza América*, o último bastião da liberdade para todos os povos. Mas a entrada na Grande Guerra se fazia próxima.

O recém-formado Corpo Aéreo do Exército estava absolutamente seguro de que nenhum negro jamais voaria ou sequer faria manutenção em qualquer avião. Entretanto, setores da imprensa, membros do Congresso e até mesmo a Casa Branca discordavam de tal posição. Sob considerável pressão, o Departamento de Guerra cedeu e iniciou aquilo que foi intitulado sarcasticamente de *Experiência Nobre*. Tacitamente era considerada

fadada ao insucesso, particularmente por aqueles que iniciaram um serviço supostamente igualitário no Corpo Aéreo (ou seja, mesmo posto, mas privilégios diferentes).

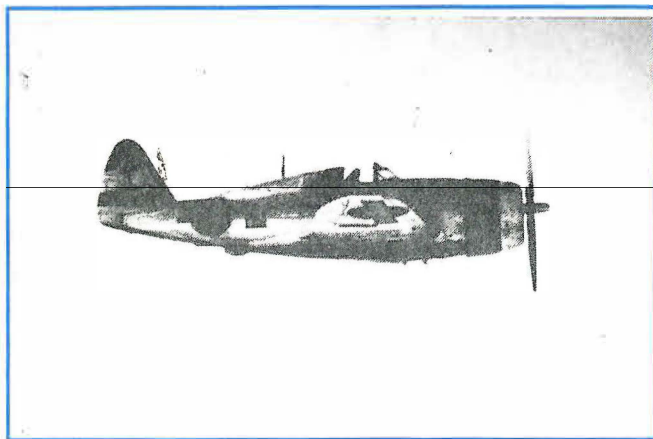
Em face da então rígida segregação racial existente nos Estados Unidos, o Departamento de Guerra selecionou *TUSKEGEE*, Alabama, para base do projeto - bem distante de tudo e de todos. Apesar da falta de apoio e suporte das autoridades superiores, 992 pilotos graduaram-se pela Escola de Aeronáutica de *Tuskegee*, bem como foram formadas e treinadas equipes de apoio de solo necessárias às unidades de combate. Outros técnicos e ajudantes foram igualmente instruídos e preparados em outros locais, basicamente em Chanute, Illinois.

Assim, a *Experiência Nobre* terminou por gerar uma unidade totalmente segregada do Corpo de Aviação - pilotos, navegadores, bombardeadores e uma miríade de equipes de apoio terrestre. Embora os Esquadrões 99, tanto quanto o 100, 301 e 302, estivessem granjeando reputação meritória até além-mar, somente na primavera de 1943 foi criado o 477º Grupo de Bombardeio Médio, que se tornou operacional em janeiro de 1945.

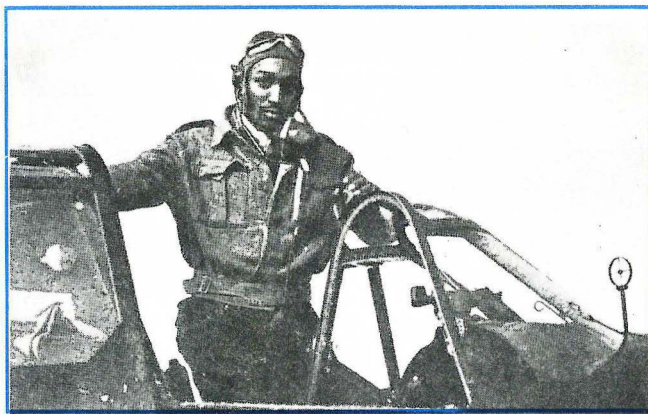
Novamente o treinamento segregacionista, além de *alegadas* dificuldades no tocante a material e suprimentos, dificultava a operacionalidade do Grupo. O ápice de todas as intolerâncias e resistências herdadas do Corpo Aéreo atingiu seu ponto culminante na primavera de 1945, quando 162 oficiais negros foram presos por entrar no Clube de Oficiais, algo não-previsto e não-aceito, por contrariar diretivas superiores, além da visível ilegalidade. Todo o pessoal militar de cor branca foi transferido.

Apesar de discriminado e ignorado, o Grupo, que amarguradamente se autodenominou de as *Águias Solitárias* - em face do isolacionismo e da discriminação vivenciados no Corpo de Aviação, naquela época - veio a tornar-se tão bom ou melhor que qualquer outra unidade de combate. Eram 450 pilotos de caça negros, sob o comando do Cel. Benjamin O. Davis (o quarto afro-americano a graduar-se por West Point, posteriormente tenente-general, com significativos comandos em 38 anos de bons serviços).

Por enfrentar tanto as adversidades da guerra, quanto a silenciosa e covarde aversão em seu próprio exército, a Força Aérea Negra tornou-se um grupo coeso, motivado e dedicado.



Os B-24, quando encontravam com suas escoltas e vislumbravam os P-47 de cauda vermelha, consideravam esse fato como um sinal de bom agouro para a missão.



Ten. Robert W. Deiz de Portland, Oregon, membro do 99th Fighter Squadron. Num mesmo dia: pela manhã, abateu um FW-190 e, à tarde, retornou da área de combate com mais um MS-109BF em seu crédito de guerra.

Os quase 30 anos de anonimato findaram em 1972 com a criação do Fundo de Aviadores Tuskegee, entidade não-política, civil e sem fins lucrativos.

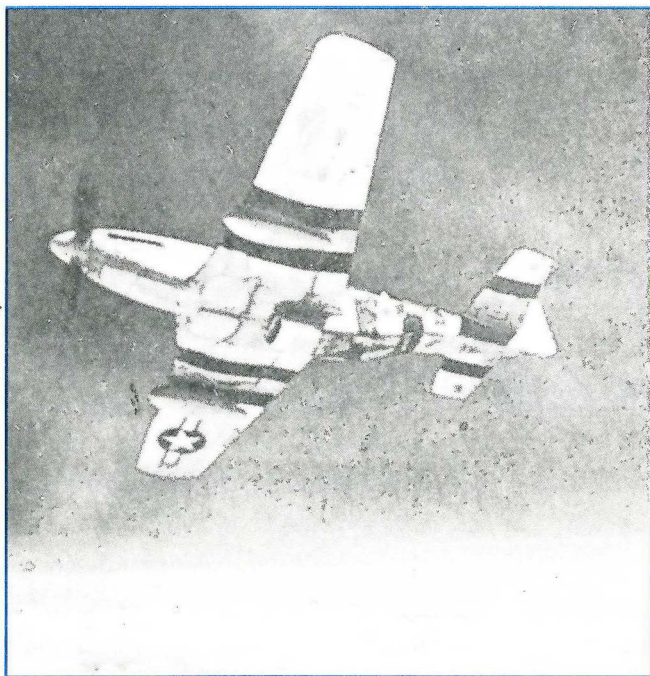
A Fundação Tuskegee até o momento já doou bolsas de estudo a mais de 450 mil jovens estudantes americanos, independentemente de raça, religião, sexo ou origem.

Esquadrão Tuskegee

Muito pouco se conhece sobre esse Esquadrão. Entretanto, como qualquer outra unidade de caça, tinha pilotos com apelidos peculiares, como: *Senhor Mor-te*, *Campeão*, *Fantástico* e *Preto Jackson* (em inglês, originalmente: *Mr. Death*, *Buster*, *Fantastic* e *Black Jackson*). Suas aeronaves, além de esplêndidas, tinham inscrições diferenciadas, tais como *Harlem Speaks*, *125th and Lennox*, *A Train* e *High Yellow*. Infelizmente, para a gravação histórica, não restaram muitas fotografias dessas aeronaves e de seus pilotos com o passar dos anos.

Garantindo jamais terem sofrido qualquer perda de

bombardeiros sob sua escolta, os membros dos Esquadrões de Caça 99, 100, 301 e 302 tinham algo em comum: eram os únicos pilotos negros voando missões de escolta aérea, na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos. Chamavam a si próprios de *Spookwaffe*, confundindo, a princípio, a espionagem alemã. Os *boches* sabiam que *Waffe* poderia ter algo a ver com sua Luftwaffe, mas sua pouca familiarização com as gírias dos negros americanos não lhes permitiu a compreensão da palavra *Spook* (incidentalmente *Spook* quer dizer fantasma). Voaram missões de escolta na Alemanha, Áustria e Checoslováquia, e também participaram de muitas das missões sobre as refinarias de petróleo de Ploesti, Romênia, além de não perderem, em tempo algum, sequer um bombardeiro sob sua proteção. Invocavam o feito de ser o único Grupo no Teatro de Operações europeu a voar quatro tipos diferentes de aeronaves (P-39, P-40, P-47 e P-51), como, também, a única unidade de caça americana a afundar um destróier alemão por meios próprios.



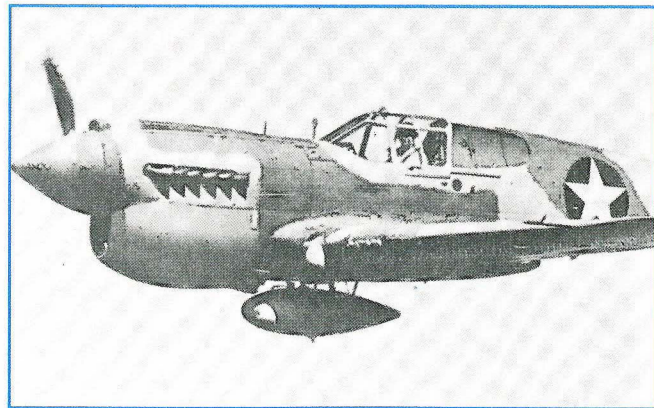
A entrada dos Mustang P-51 em combate, com os seus drop-tanks sob as asas, o que lhes aumentava grandemente a autonomia, permitiu escoltas a longas distâncias pelos red-tails do 100th Fighter Squadron.

Esses bravos aviadores voaram um total de 15.533 missões na 12a. e 15a. Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos, sendo temidos e respeitados pelos alemães, que os chamavam de *Schwartze Vogelmenschen* (Homens Pássaros Negros). As tripulações por eles escoltadas diziam-se seguras na presença dos *Anjos Negros da Cauda Vermelha* devido à cor característica e *sui generis* com que pintavam os lemes de direção de suas aeronaves.

Esses pilotos negros, como reconhecimento por seus feitos, conquistaram uma *Silver Star*, 150 *Air Force Cross*, a medalha da *Legião do Mérito*, e a máxima condecoração da Iugoslávia: a *Estrela Vermelha*.

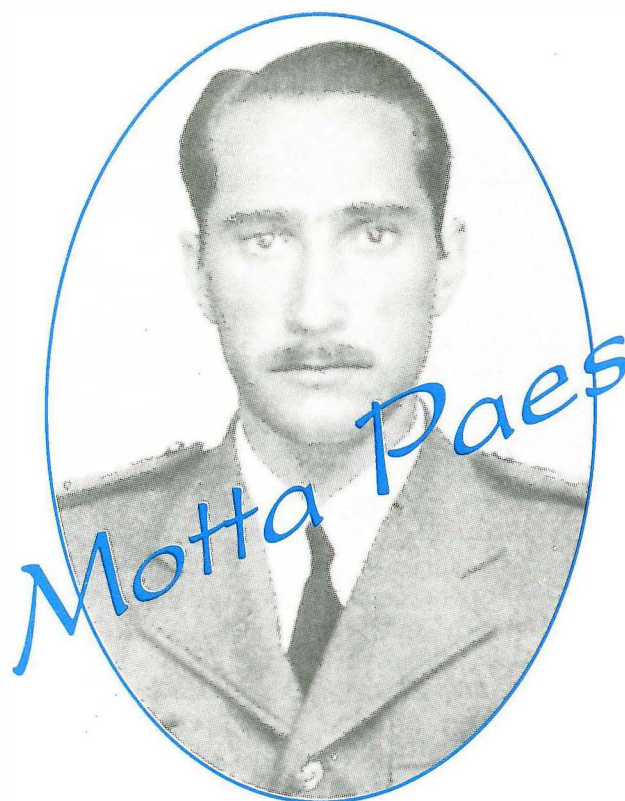
Deixaram em repouso eterno, em solo inimigo, 66 de seus camaradas,

Embora não muito mais possa ser dito sobre esse quase ignorado grupo de caçadores, fica aqui a recordação dos feitos e marcas desses heróis pouco celebrados na história da Segunda Guerra Mundial.



Os famosos P-40, juntamente com os P-39, P-47 e P-51, formavam a grande família de aeronaves voadas pelos red-tails, que se orgulhavam de ser a única unidade de combate da USAF a operar, simultaneamente, quatro tipos de equipamentos

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



* Rui Moreira Lima

Foi o primeiro piloto do 1º Grupo de Caça a ter de saltar de pára-quedas e tornar-se prisioneiro de guerra, e o último a regressar a Pisa, nossa base de operações na Itália. Cumpria sua 24ª missão de guerra, quando foi abatido pelo FLAK - Flugzeug Abwerth Kanonen (canhão de defesa contra aviões) durante o ataque a um trem na estação ferroviária de Isola di Scala, conhecida entre os Jambock - nome código dos pilotos do Grupo de Caça - pelo FLAK intenso e acurado que possuía. Paulo Costa, Canario, Assis, Lagares, Eustórgio e eu já havíamos trazido a marca da antiaérea de Isola di Scala. Com Motta Paes o tratamento só foi diferente, porque o tiro que atingiu o seu P-47 não lhe permitiu permanecer voando por muito tempo. Saltou de pára-quedas em 23 de dezembro de 1944, dois dias antes do Natal. A paisagem no Vale do Pó era totalmente branca. Pousou suavemente nas águas geladas de um dos inúmeros canais de irrigação comuns na região.

Completamente molhado, sentindo de perto o rigor do frio do inverno europeu, deixou o canal apressadamente dirigindo-se para um pequeno bosque distante cerca de 500 metros. Mal percorrera 50 metros, parou de repente ao ouvir do comandante da patrulha que o prendeu, algumas palavras em alemão seguidas de um

seco e audível **HALT 1!** Disse-nos, ao regressar a Pisa, *que não há língua que não seja entendida quando se está sob a mira de metralhadoras.*

Após confiscarem-lhe a pistola e o relógio Mido, foi convidado a ocupar a garupa da motocicleta do comandante da patrulha. Atravessaram o rio Pó em São Benedetto, dirigindo-se a Montova, QG da artilharia que o abatera. Foi submetido a nova revista e novo confisco. Levaram a calça de inverno de seu macacão de vôo forrado de alpaca e a bolsa de fuga padrão da USAAF.

A próxima parada foi no Stalagluft - campo de concentração de triagem da Luftwaffe - onde foi submetido a rigoroso interrogatório. Esqueci de dizer que o Motta Paes, ainda na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, tinha o apelido de *Moita Paes*. Realmente não era de falar. Para ele foi fácil cumprir à risca o permitido ao prisioneiro de guerra quando interrogado: falar apenas o nome, posto e número de série. Por não falar mais que o nome, posto e número de série, foi transferido para uma solitária da Gestapo, onde enfrentaria o rigor da polícia política da Alemanha nazista. Também lá, não falou mais do que o obrigatório. Passados 15 dias de solitária, a Gestapo o devolveu ao Stalagluft inicial. Dois dias depois foi embarcado com mais uma centena de prisioneiros, a maioria de pilotos americanos, para o Stalagluft

nº 1 de Stettin, na Prússia Oriental. Atravessou de trem toda Alemanha, na viagem mais penosa e desconfortável que realizou em sua vida. Contando o tempo que gastou do ponto em que caiu prisioneiro - 23 de dezembro de 1944 - até se instalar no Stalagluft nº 1 - 24 de janeiro de 1945 - foram 32 dias ! Ali conviveu com 8.000 prisioneiros aliados, até o dia em que foi libertado pelos russos. Na noite de 30 de abril para 1º de maio, os guardas alemães desapareceram. A surpresa pela ausência dos carcereiros foi transformada em alegria entre os prisioneiros ao se sentirem livres. Motta Paes contou-me essa passagem sob forte emoção. Não lembro de tê-lo visto chorar antes.

Seu regresso a Pisa daria uma outra história. Permaneceu em Stettin até o dia 14 de maio, quando russos e americanos entraram em acordo e uma ponte aérea foi estabelecida com B-17 - Fortalezas Voadoras, que transportaram os 8.000 ex-prisioneiros de Stettin até Reims.

Em Reims - um campo de repatriamento - foi obrigado a contrariar sua natureza de pouco falar, argumentando por várias horas com o coronel da USAAF - comandante do campo - convencendo-o de que havia combatido ao lado dos *Aliados* e que ele era piloto do 1º Grupo de Caça do Brasil sediado em Pisa, Itália. Foi então encaminhado, no dia 19 de maio, para San Valéry, às margens do Canal da Mancha. Novamente teve que *soltar a língua* por mais de uma hora, explicando quem era e de onde vinha. O comandante de San Valéry compreendeu seu problema e cedeu-lhe um Beechcraft bimotor que o levou a Paris. Ali se comunicaria com Pisa por meio da Embaixada do Brasil e regressaria em paz. Ledo engano !

Ainda não foi dessa vez. O embaixador não o recebeu - iria cumprir um programa social - e foi despachado pelo secretário com o recado: "O embaixador não tinha meios de se comunicar com o comandante do 1º Grupo de Caça - Cel. Nero Moura - em Pisa, e sugeria que ele entrasse em contato com o SHAEF - *Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force*, com sede em Paris.

Os americanos deram-lhe um bilhete de trem que o levaria a Epinal, pequena cidade do leste da França. Epinal era sede de um campo de repatriamento de prisioneiros não-americanos. O oficial que o atendeu disse-lhe que Epinal havia encerrado suas atividades, enviando-o de trem para Marselha, no dia 29 de maio. Aproveitou para pedir-lhe um favor: que levasse cerca de 20 soldados - poloneses e gregos - que deveriam, também, ser repatriados.

Em Marselha foi atendido pelo comandante sem dificuldades, entrando em contato com o Cel. Nero Moura em Pisa, no dia 6 de junho. No dia seguinte - 7 de junho - os Capitães Horácio e Pessoa Ramos, o conduziram a Pisa em um C-47 cedido pelo comandante do 350ª *Fighter Group*, unidade à qual o 1º Grupo de Caça es-

tava subordinado operacionalmente, na Itália. De 23 de dezembro de 1944 a 7 de junho de 1945, foram decorridos 5 meses e 14 dias !

Motta Paes gastou 20 minutos para narrar sua história quando regressou a Pisa. Foi realmente um homem de pouca fala, fazendo jus ao apelido adquirido desde cadete: *Moita Paes*. Assim o tratamos carinhosamente até o fim.

No regresso ao Brasil, Motta Paes permaneceu em serviço ativo até 1979, tendo atingido o posto de Major-Brigadeiro-do-Ar. Exerceu inúmeros e importantes cargos, foi instrutor de todas as escolas da FAB e do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, tendo sido também presidente da sua Associação de Diplomados.

Foi oficial do Estado-Maior da Aeronáutica e comandou esquadrões e unidades de combate, onde se incluem o 1º Grupo de Caça (Santa Cruz), o Centro de Formação de Pilotos Militares (Natal), o Comando Costeiro (Salvador), o Comando Aerotático e o Terceiro Comando Aéreo Regional, no Rio de Janeiro.

Condecorações:

Campanha da Itália, Cruz de Aviação Fita A, Campanha Atlântico Sul, Grande-Oficial da Ordem do Mérito Aeronáutico, Mérito Santos-Dumont, Oficial da Ordem Militar Avis de Portugal, Medalha do Pacificador (Exército), Marechal Hermes, Marechal Mascarenhas de Moraes, Militar de Ouro, Distinguished Flying Cross (Inglaterra), Air Medal (USA), Comendador da Ordem do Mérito da República Italiana.

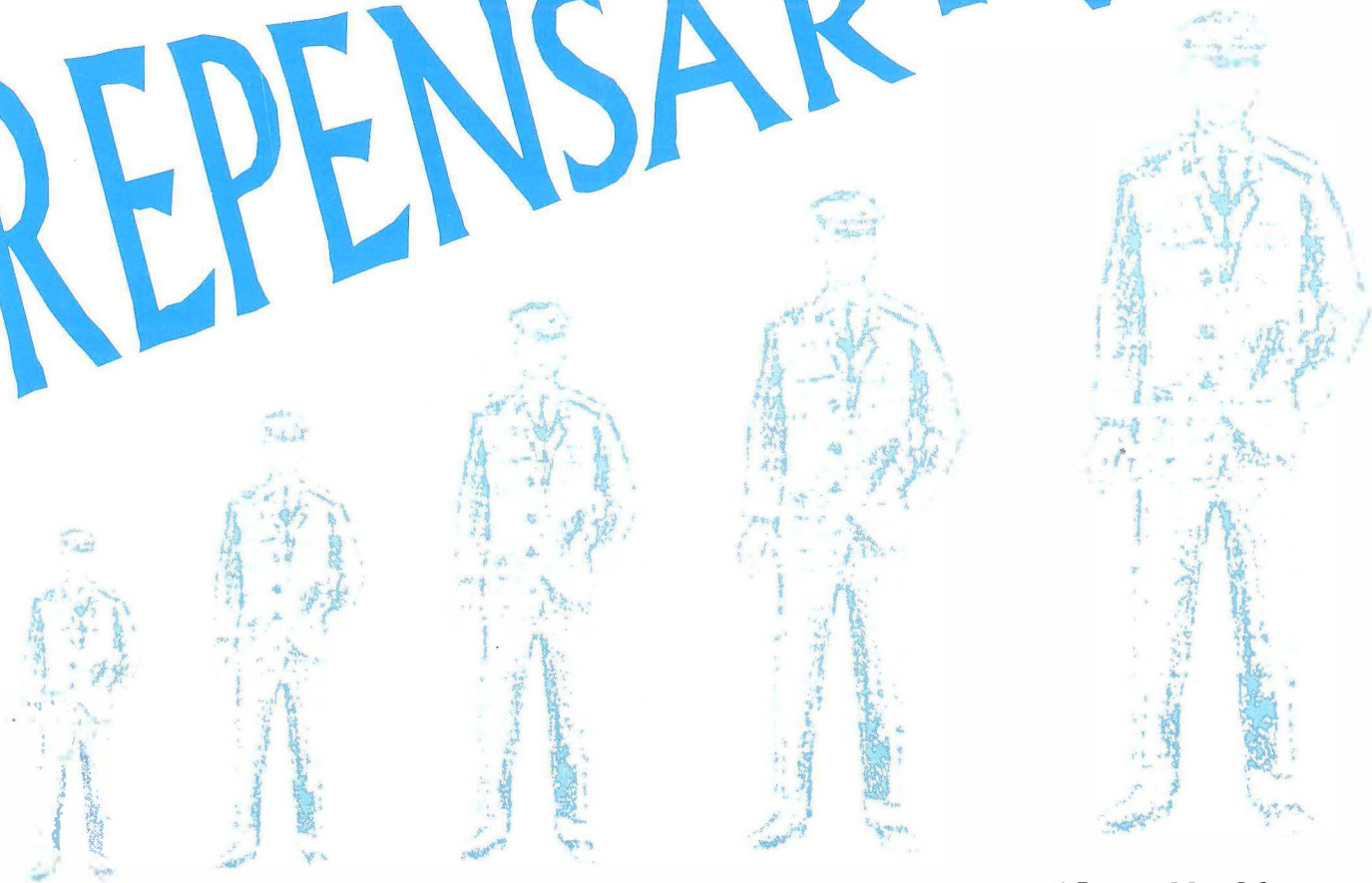


**Maj.-Brig.-
do-Ar
Ismael da
Motta Paes**

★ 30/06/1920 † 21/02/1997

** O autor é Maj.-Brig.-do-Ar
Veterano Jambock do 1º Grupo de Caça*

REPENSAR - VI:



* Lauro Ney Menezes

A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO

FORÇA AÉREA VERSUS MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Na formação/destinação dos recursos humanos

Já dizia um *observador bem avisado* ou um *experto do comportamento* **FABIANO** que, independentemente do período, anos, época ou fases, existem, seguramente, dois assuntos sobre os quais **nenhum** membro da nossa comunidade fardada deixa de opinar, por se considerar **total e devidamente instrumentada** para contribuir. Principalmente para negar o que está em prática...

E esses assuntos seriam o **PLANO DE UNIFORMES** e a **FORMAÇÃO DE PESSOAL** e, neste caso, a formação de oficiais.

Tentando não fugir a essa regra, principalmente por termos passado um razoável período da carreira envolvidos com a formação de oficiais, desde, a época em que nos encontrávamos na DIRAP, na AFA, até as unidades de transição operacional, nos sentimos tentados a explorar alguns ângulos da tese, na busca de sua oxigenação e (mais importante) se sua discussão, principalmente, porque o próximo adentrar do novo século imporá parâmetros que virão interferir ponderavelmente em nossa conduta quanto ao tratamento do *item de suprimento* **HI-VALUE mais importante: O HOMEM DA FORÇA AÉREA!**

O RESÍDUO HISTÓRICO

A FAB foi criada em período de guerra e, na realidade, o que fizeram nossos antepassados e pioneiros foi *pôr de pé* uma organização militar que tinha, e até hoje continua a ter, uma destinação mesclada dentro do panorama militar brasileiro: desenvolvimentismo e segurança/defesa. Encurraladas nesse contexto, as escolas de formação e até a Academia da Força Aérea, durante diversas gerações de alunos e cadetes se viram às voltas com **currículos variáveis e de objetivação dúbia** (em decorrência da mencionada *destinação mesclada*)... Na opinião de muitos, nossas Escolas não teriam garantido aos seus formandos, durante todas essas décadas, uma formação intelectual universalizada que viesse a assegurar o necessário embasamento e a desejada abertura para garantir a aquisição de novos e imprescindíveis conhecimentos, não só para a carreira das armas e, muito menos, para o exercício de funções não-militares”. Mesmo não sendo totalmente verdade, pelo menos, essa é a avaliação que muitos fazem proveniente do desempenho das funções castrenses ou não-militares de nosso plantel.

Além disso, tentando **maximizar o gosto pelo vôo**, alguns colocam **em dúvida** a importância e a prioridade dessa busca pelo aprimoramento, na fundamentação intelectual **continuada e atualizada** do soldado-do-ar. Com essa visão, é criada no espírito dos oficiais e subalternos jovens uma mentalidade *sui generis* oposta àquela aceita tacitamente, e imposta a **toda a mocidade** em formação nas Forças Aéreas do mundo, mercê da extrema tecnificação da *carrière*.

NO PÓS - ESCOLA: a continuidade?

Concluídos os Cursos de formação, são os oficiais e subalternos recém-graduados entregues às unidades aéreas, que estão sempre assoberbadas com problemas típicos, como por exemplos, reduzidos efetivos, orçamento, manutenção e suprimento, além do engajamento no programa operacional que lhes compete, e nem sempre conseguem garantir aos seus estagiários, algo que esteja além das “exigências mínimas”(?) para o desenvolvimento de carreira. Com isso, pouco (ou, na realidade, quase nada) é dedicado às atividades intelectuais curriculares e extra-curriculares.

Da mesma forma, engajados na execução dos programas de vôo e manutenção do estado operacional de suas tripulações, as unidades aéreas de Emprego quase sempre são compelidas a deixar para o plano secundário o programa de instrução terrestre (acadêmico) que lhes poderia caber. Além disso, não existindo um compromisso tácito entre o escalão subordinado e o superior, com relação ao cumprimento de mínimos acadêmicos, quase sempre essas manifestações de caráter intelectual caem no rol de encargos de menor prioridade. Ou até no esquecimento...

Embora a realidade seja, seguramente, menos cruel do que a que acima descrevemos, as nossas poucas bibliotecas testemunham que os nossos homens de uniforme azul-baratêia pouco lêem, o que nos fornece mais elementos para sustentar a tese. Nem mesmo os livros de aviação ou relacionados com a profissão parecem despertar maior interesse. O que parece estranho. Mas, neste caso, o desconhecimento de uma língua estrangeira, que propicie leitura de bibliografia importada, é um sério agravante o que - de alguma forma - poderia justificar a ausência de leitores, já que **aeronáutica e espaço** modernos são, prioritariamente, assuntos editados em outra língua que não o português. Cumpre, pois, dominar outro idioma e isso, mais uma vez, só por meio dos estudos. Com um clima desse tipo, todas as tentativas de assegurar uma aquisição continuada de conheci-

mentos (mesmo que ela seja **diretamente** relacionada com o trabalho que está sendo realizado pelo homem, naquele imediato momento) têm tido pouco sucesso... Com isso, o nível cultural fica estagnado no nível anterior...

Aparece então um brado de interrogação e alerta: estará, **até mesmo**, a curiosidade profissional desaparecendo???

Assim, inseridos nesse panorama, com orientação cultural institucionalmente dirigida apenas pelos Cursos regulamentares, os oficiais, por exemplo, ascendem aos primeiros postos da carreira sem levarem, de um para o outro, a bagagem de cultura e conhecimentos fundamentais que, “*in totum*”, obrigatoriamente, já deveriam possuir. Nessa fase, chegam a assumir pequenos comandos e chefias.

E é a partir desse estágio na carreira que um ponderável número de oficiais e, principalmente, um grande número de subalternos, conscientes do vazio intelectual a preencher(?), estimulados por uma vontade de vencer a *inércia* e o *status-quo* passa a dedicar o seu pouquíssimo tempo disponível, fora de seus horários de trabalho, a **cursos nas Universidades!** E o fazem até mesmo nos penosos cursos noturnos! Sem que essa possa ser considerada uma escolha errônea, isso demonstra *autodidatismo sem orientação* ou *formação intelectual auto-gestionada*. Interessa à Organização?

NA PÓS-GRADUAÇÃO: a grande questão...

Ultrapassada a fase da aquisição de qualificação operacional e do exercício das tarefas nas unidades aéreas, e com a aproximação do período de Aperfeiçoamento e dos Cursos Superiores, o processo se agrava. E a razão básica se prende ao fato de que, a partir dessa etapa, o exercício de funções poderá vir a ser em **um Sistema** diverso daquele em que todos receberam qualificação homogênea e ganharam experiência de início de carreira: o sistema operacional (no caso dos aviadores).

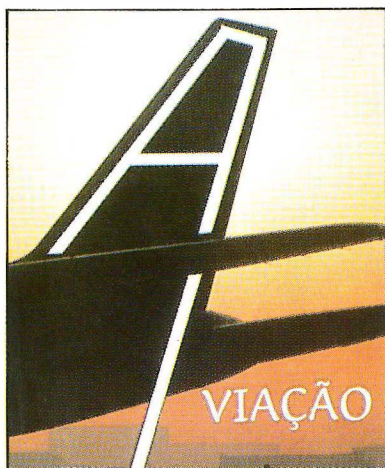
É neste momento que a “multidisciplinaridade” do Ministério da Aeronáutica impõe seu peso específico e ônus ao processo de formação e desenvolvimento dos recursos humanos. Como cada um dos SISTEMAS tem objetivos, praxis, cultura e metodologia própria que exigem preparo específico para frequentar seu universo, as escolas intermediárias tentam moldar seus currículos de forma a preencher esses espaços vazios, superar carências e por tentativa(?) preparar pessoal para frequentar todos esses novos cenários. Evidentemente, com alguma *punição* para a formação do profissional das armas... como sempre!

Para buscar coerência e objetividade, o primeiro e imprescindível passo será o de *fixar* com clareza e perenidade os objetivos (*o para quê*) a atingir na formação dos nossos homens, definindo perfis, estabelecendo métodos de desenvolvimento de potencialidades e de avaliação de desempenho e mérito, fixando níveis a atingir coerentes com as exigências do serviço, nivelando o plantel humano *por cima* (e não *por baixo*), estimulando os mais capazes a permanecerem nos Quadros e eliminando, em qualquer fase do processo, os reconhecidamente incapazes e indesejáveis. Isso encerraria, principalmente, e **de uma vez por todas**, a famosa e envelhecida questão até hoje não respondida: *formar homens para a AERONÁUTICA ou para a FORÇA AÉREA?*

Será possível adentrar a novo milênio sem responder a essa questão?

REPENSAR: É A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO...

* O autor é Maj.-Brig.-do-Ar R/R



BOEING : MERCADO NOVO



A *Boeing* está oferecendo, formalmente, os seus alongados *B767- 400RX* às companhias aéreas , com entrega prevista para o ano 2000.

Comparando esse modelo com o *300ER*, a nova versão aumenta de 269 para 303 o número de passageiros na configuração de duas classes, e de 218 para 245 no “*layout*” para três classes.

(*Flight Intl.* 8 jan. 1997)



O A340 NO TETO DO MUNDO

O A340 demonstrou, recentemente, uma performance espetacular durante os testes realizados no Aeroporto de Lhasa, na China, localizado a 11.712 ft / 3.750 m acima do nível do mar, e considerado um dos mais altos do mundo.

Representantes oficiais da cúpula da Aviação Civil chinesa e pilotos de linhas aéreas locais presentes à demonstração assistiram e aplaudiram as diversas decolagens e arremetidas. Houve, inclusive, simulação de perda de motores nas fases críticas da operação. Esta foi a primeira vez em que uma aeronave dessa categoria submeteu-se a esse tipo de teste.

O "CÃO FAREJADOR"



Existem cinco A340 pertencentes a diversas companhias européias de aviação equipadas para realizar uma missão incomum, porém de importância relevante. Seus trabalhos equivalem ao de um "cão farejador" ("sniffer-dogs") rastreando a camada baixa de ozônio e a concentração de vapor de água, na troposfera superior, dentro da faixa dominada pelas aeronaves de linha aérea.

NA MODA LOCAL

Os passageiros da "Virgin", viajando de Londres para Hong Kong, já podem usufruir da facilidade de um alfaiate sob encomenda.

Para ser atendido, basta mandar, durante o voo, as suas medidas, a cor e o tecido de sua preferência, além dos detalhes desejados.



Esses dados serão enviados via FAX, para as alfaiatarias especializadas de Hong Kong que, na sua chegada o estarão aguardando com o traje pronto.

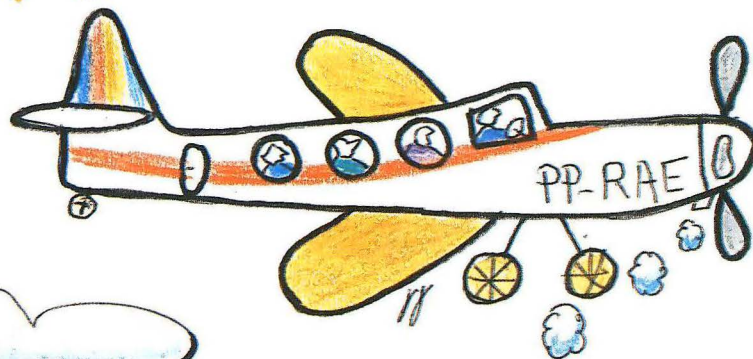
Com esta facilidade, você já pode pensar em reduzir o tamanho da sua bagagem e estar certo de vestir a moda local.

ENXUGANDO

O MANUAL
DO

USUÁRIO

DO TRANSPORTE AÉREO



A Agência ITA-Brasil elaborou um excelente *Manual do Usuário do Transporte Aéreo*, e a **Revista Aeronáutica** não poderia deixar de divulgar alguns de seus itens, visando apenas motivar nossos leitores para essa importante série de recomendações que atingem diretamente os deveres e os direitos dos passageiros de nossa Aviação Comercial.

Da mesma forma a INFRAERO participa desse Manual, tornando-se uma eficiente instituição disponível para cada cidadão e cada consumidor que utiliza o transporte aéreo, e que também participa das atividades desenvolvidas nos aeroportos.

Recomendamos a leitura completa do Manual, cujos endereços estão reproduzidos no final da matéria.

O BILHETE DE PASSAGEM:

- Em caso de perda do bilhete de passagem aérea, o passageiro deve dirigir-se à empresa que o emitiu e requisitar a segunda via.

- A validade é de um ano para bilhetes de tarifa integral.

- Interrupção de voo ou atraso em aeroporto de escala por mais de quatro horas - por qualquer motivo - dão ao passageiro direito de endosso do bilhete ou imediata devolução do valor pago, conforme a modalidade de pagamento efetuado. Nesses casos, todas as despesas do passageiro - com hospedagem, alimentação e transporte - decorrentes da interrupção ou atraso do voo correm por conta da empresa aérea.



AS CRIANÇAS:



- A criança com menos de dois anos de idade pagará 10% da tarifa de passagem de adulto.
- Criança com mais de dois anos de idade até 12 anos incompletos pagará 50% da tarifa de passagem de adulto e terá direito a assento individual.
- Menores até 12 anos precisam de autorização judicial para viajar desacompanhados em vôos nacionais.
 - Em geral, pessoas entre 12 e 18 anos, quando desacompanhadas, podem viajar em vôos nacionais mediante apresentação de certidão de nascimento ou carteira de identidade.

A BAGAGEM:

- O passageiro tem direito a 20 quilos de bagagem na classe econômica e a 30 quilos nas classes primeira e executiva.
- Grupos de passageiros que viajam no mesmo vôo com o mesmo destino podem fazer um “arranjo” de bagagem, ou seja, a franquia do grupo é igual à soma dos limites individuais de cada passageiro.
- O excesso de bagagem tem seu transporte sujeito ao pagamento de uma taxa à razão de 1% do valor do bilhete não-promocional.
- A bagagem de mão não pode pesar mais de 5 quilos e a soma do comprimento, largura e altura não deve ultrapassar 115 centímetros.



BAGAGEM DANIFICADA:

- Em casos de dano, a bagagem deve ser retirada da esteira do aeroporto pelo passageiro, que deverá comunicar o problema à empresa aérea.
- Em caso de extravio, o passageiro deverá comunicar o problema à empresa aérea, ANTES de se retirar da área de entrega das bagagens.
- Em vôos internacionais, a empresa aérea indenizará extravios de bagagem no valor máximo de US\$ 400,00. Em vôos nacionais, a indenização será feita com base no Código Brasileiro de Aeronáutica.
- A empresa aérea não se responsabiliza por qualquer passageiro, a não ser quando o prejuízo decorre de falha de algum funcionário, devidamente constatada pela empresa.



OS DOCUMENTOS:



- Nos vôos internacionais, o passageiro deve portar passaporte. Nos vôos com destino à Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, além do passaporte, também tem validade, para brasileiros, a carteira de identidade fornecida pelas Secretarias Estaduais de Segurança Pública. Não são aceitas carteiras emitidas por entidades de classe e pelas Forças Armadas ou Auxiliares.

ALGO MAIS:

- O Comandante do avião é a autoridade máxima do vôo, desde o fechamento até a abertura das portas do avião, na cidade de destino.

Quando julgar necessário, o comandante poderá excluir passageiros inconvenientes ou que colocarem em risco a segurança do vôo, desembarcando-os na primeira escala.

- É proibido fumar nos vôos com menos de 60 minutos de duração.

- O passageiro deve evitar o câmbio de moedas com pessoas não credenciadas. Os aeroportos internacionais dispõem de estabelecimentos autorizados para troca de moeda. Quem faz câmbio com pessoas não autorizadas incorre em ilícito penal.

- Quando chegam ou saem do terminal de passageiros de um aeroporto, pessoas portadoras de deficiência têm direito a uma área especial onde poderão desembarcar ou embarcar no veículo que utilizam. Estas áreas especiais devem se localizar o mais próximo possível das entradas principais do terminal de passageiros e precisam estar claramente identificadas e sinalizadas.



FINAL

Como dissemos no início, estas são apenas algumas normas a que empresas e passageiros estão sujeitos durante a realização de um vôo. Recomendamos a leitura completa do documento, que poderá ser encontrado nos endereços a seguir relacionados:

AGÊNCIA ITA-BRASIL

Secretaria Executiva

Av. Marechal Câmara, 233 / Salas 1102 e 1103 - CEP: 20020-080 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ

DAC - Departamento de Aviação Civil

Subdepartamento de Operações - SOP

Aeroporto Santos-Dumont - 4º andar - CEP 20021-970 - Rio de Janeiro - RJ



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.





Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Na foto, da esquerda para a direita, os vencedores do Prêmio Santos-Dumont de Jornalismo-1996.

* Categoria "Aviação em geral" Santiago Jorge Oliver Scheitler, com a matéria "HELICÓPTEROS NO BRASIL" Publicada pela revista Flap Internacional - Num. 286 - Ano 33 - Junho/96

* Categoria "Aviação Militar" Carlos Lorch, com a Matéria "OPERAÇÃO TIGRE II", Publicada na Revista Força Aérea - Num. 2 - Março/96.

* Categoria "Aviação Comercial" Solange Galante de Jesus, com a matéria "MULHERES NA CABINE DE COMANDO", Publicada na Revista Aero Magazine - Num. 24 - Ano 3 - Maio/96

* Categoria "Infra-estrutura Aeroportuária" Yuri Pinheiro de Vasconcelos, com a matéria "14 DESTINOS NO SÉCULO XXI", Publicada na Revista Aero Magazine - Num. 30 - Ano 3 - Novembro/96.

Promovido pelo INCAER, o Prêmio Santos-Dumont de Jornalismo - 1996, teve o co-patrocínio das seguintes empresas: Boeing, Bombardier Regional Aircraft, Brasil Central, Celma, Infraero, Pratt & Whitney, Rio-Sul, Tam, Transbrasil, Varig e Vasp.

"FUMAÇA" NO URUGUAI

O Esquadrão de Demonstração Aérea da Força Aérea Brasileira (EDA), tradicionalmente conhecido como "Esquadrilha da Fumaça", visitou o Uruguai no período de 14 a 18 de março do corrente ano, com a honrosa missão de representar o Ministério da Aeronáutica nos eventos comemorativos do 84º aniversário da Força Aérea Uruguaia (FAU).

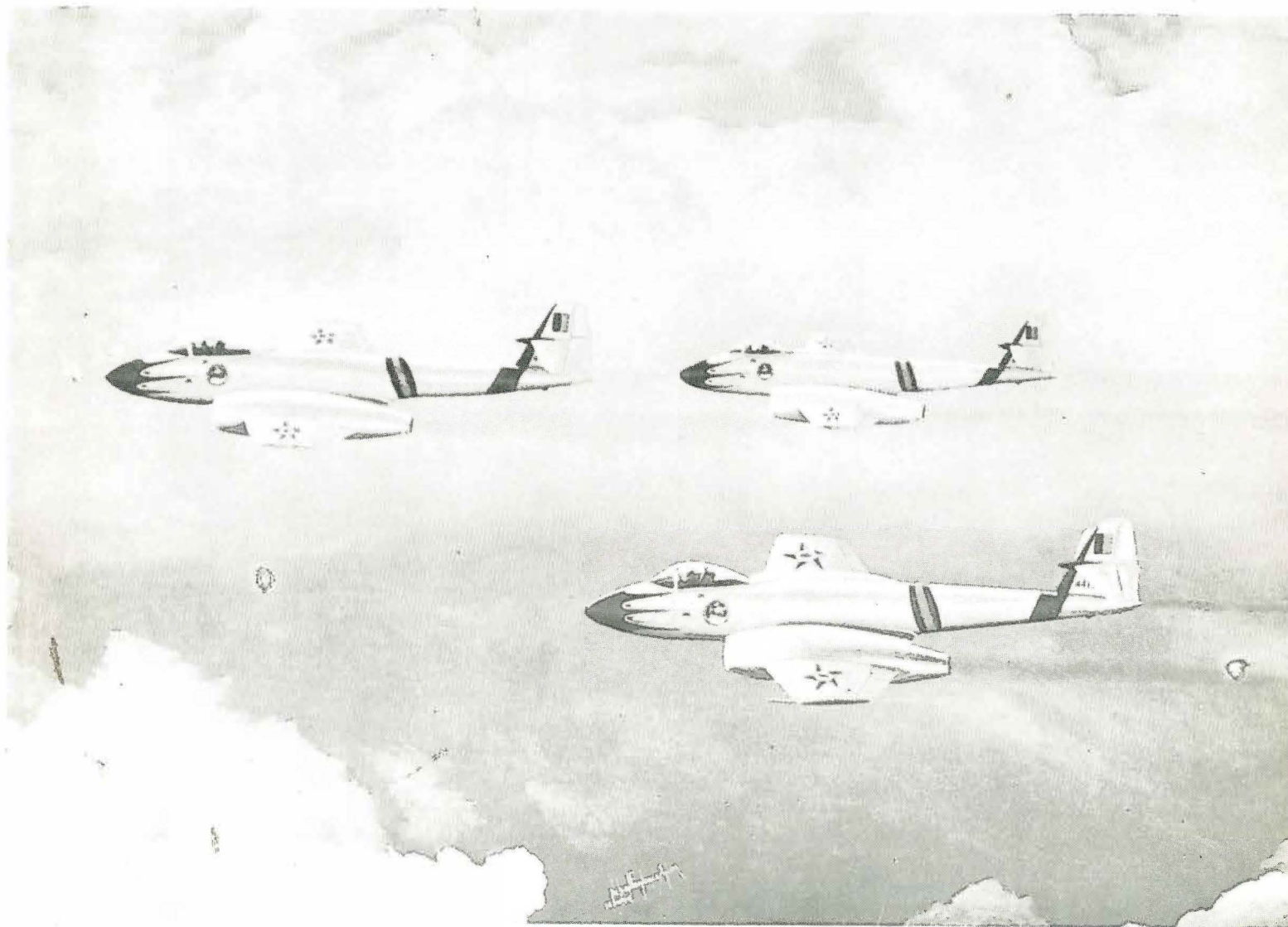
Pelo sucesso alcançado perante uma platéia de cerca de 200 mil pessoas a FAU dirigiu-se aos nossos representantes com as seguintes palavras de boas-vindas :

"La Fuerza Aérea Uruguaya se complace en recibir a la "Esquadrilha da Fumaça" expresándoles la más cordial bienvenida y el deseo de una feliz estadia en nuestro país.

Constituye un alto honor para nosotros que tan prestigioso grupo participe de los actos conmemorativos del 84º Aniversário de la creación de nuestra Fuerza Aérea.

Es nuestro deseo dar las gracias por esta deferencia, que sin lugar a dudas estrecha aún más los lazos de amistad entre nuestras dos Fuerzas."

Homenagem do Clube de Aeronáutica



à Aviação de Caça