

Revista aeronáutica

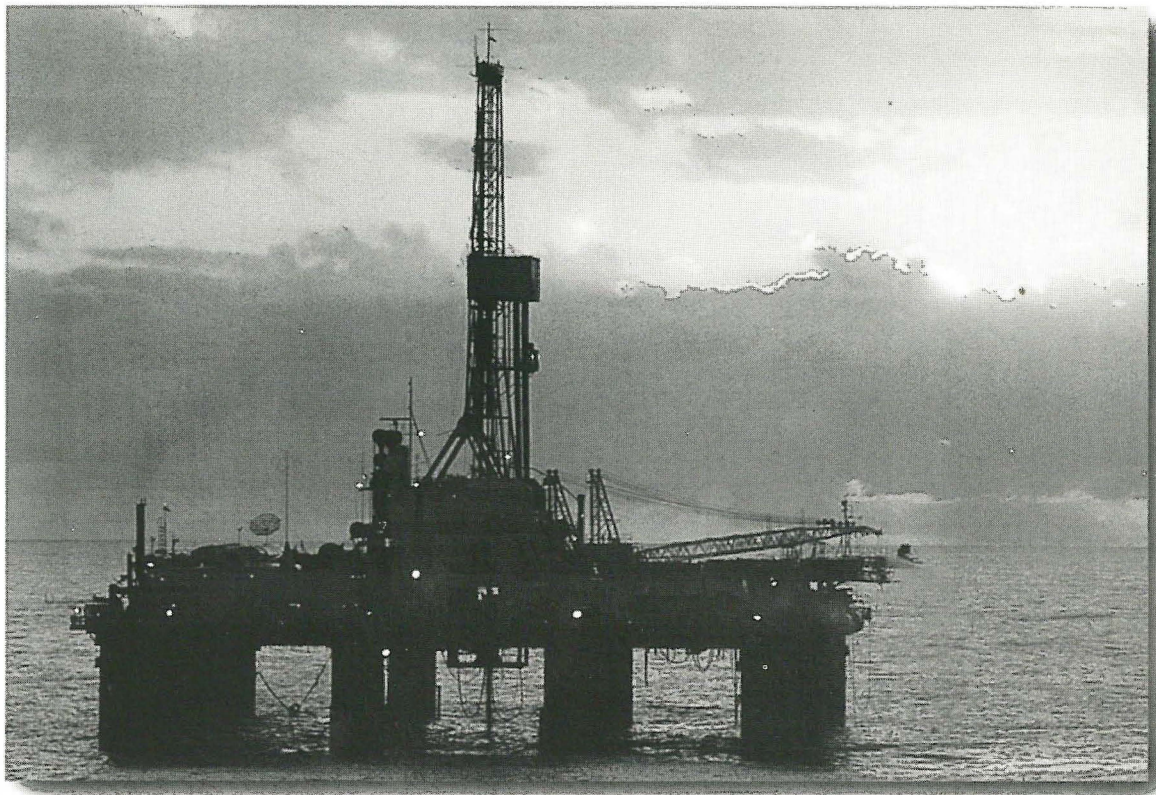
Julho/Agosto 1997

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

Número 217



TOQUE DE ALVORADA.



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

**PETROBRAS****Ministério
de Minas
e Energia**



As lições da nossa História

É um aforismo por demais conhecido, porque freqüentemente citado, o de que um país que não aprende as lições da História, desprezando os seus ensinamentos, em especial os erros por ela registrados, está arriscado a repeti-la.

A História do Brasil é rica em ensinamentos desse tipo, mas parece que a sociedade brasileira nem sempre está atenta a eles. Basta que se verifique os acontecimentos que povoaram a nossa História republicana. Vejamos apenas o período que começa em 1920 e acaba nos nossos dias.

No início da década dos 20, governava o país Epitácio Pessoa, eleito para completar o mandato do antecessor Rodrigues Alves, falecido no ano anterior. Seu governo não foi pacífico, agitado por desavenças políticas e movimentos operários no Rio. Substituiu-o em 1922 Artur Bernardes, empossado por decisão do Congresso, após acirrada e agitada campanha, assumindo o país em estado de revolução em potencial. Seu governo também não foi pacífico, marcado pela sedição de São Paulo (1924), à qual se seguiu um longo período de disputas e grandes agitações políticas. Sucedeu-o Washington Luiz, que não conseguiu completar o seu mandato, sendo deposto como consequência da Revolução de 1930, liderada por Getúlio Vargas.

Como chefe do Governo Provisório então instalado, Vargas enfrentou também um período perturbado, com o Congresso fechado e a ocorrência de choques em diversos estados, destacando-se a Revolução Constitucionalista de São Paulo. Promulgada a Constituição de 1934, elegeu o novo Congresso o próprio Vargas para Presidente no quadriênio seguinte (34/38), exercendo o posto até 37, durante um período de grande instabilidade, inclusive com a ocorrência da Intentona Comunista de 35, culminando com a violenta campanha eleitoral de 37, que

o levou a dar o golpe do Estado Novo. Em 1945, Vargas foi deposto. Retornaria ao Poder em 1950 e quatro anos depois, em meio a uma série de denúncias de corrupção e desmandos do governo, que ficaram conhecidos como “o mar de lama”, instado a renunciar como única saída para a grave situação política que vivia o país e o descrédito do governo, preferiu o suicídio. Seguiu-se o governo Juscelino que, apesar de ter proporcionado ao país um surto de desenvolvimento sem precedentes, também foi agitado por sedições, choques entre políticos, e uma corrupção desmedida, que alimentava as manchetes dos jornais da época, trazendo para a sociedade mais uma dose de descrença no poder político do país.

Refletindo os anseios da nação por uma renovação dos costumes e o saneamento da desacreditada gestão pública, milhões de brasileiros elegeram em 1960 Jânio Quadros que, 6 meses depois, decepcionou a todos com uma renúncia intempestiva e até hoje não explicada, mas que, ao que tudo indica, prendeu-se às pressões de interesses da classe política e elite econômica, inconformadas com as reformas iniciadas pelo governante, que eliminariam os seus privilégios. Assumindo o seu Vice, após um grave período em que o país esteve à beira da guerra civil, durante os dois anos seguintes o Brasil assistiu perplexo ao desfile de atitudes dúbias do seu imprevisível governo, que pretendia as chamadas “Reformas de Base”, alimentando a insatisfação das classes menos favorecidas e incentivando a subversão da hierarquia e disciplina nas F.A., com claros indícios de que tudo não passava de mero pretexto para implantação do Regime Comunista no Brasil. Este foi, pois, um ingrediente novo na conturbada vida política do país, que levaria à eclosão do movimento de 31 de março de 1964. **Continua na pág. 4**

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 Brízida

Colaboradores:

José Monserrat Filho / Januário Sawaczuk
/ Cláudio R. Treiguer / Antonio Ricieri Biasus
/ Manuel Cambeses Júnior / Mário Henrique
Simonsen / Henrique Augusto Cruz Santos /
Luiz Carlos Fernandes de S. Filho

Conselho Editorial:

Brig. Sperry G. S. / Cel. Alves E. C. /
Cap. Bandeira A. C.

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 Balu

Departamentos:

Administrativo

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

Patrimonial

Cel.-Av. R/R Sylvio Fernandes

Social

Ten.-Cel.-Int. R/R José Pinto Cabral

Desportivo

Brig.-Engº R/R Edison Martins

Cultural

Cel.-Av. R/R 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

Superintendente da Sede Campeste

Brig.-Engº R/R Edison Martins

Superintendente da Sede Social

Ten.-Cel.-Inf. Caio Phidias Torres da Silva

Superintendente da Sede Lacustre

Ten.-Av. Ref. Adelfino 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:

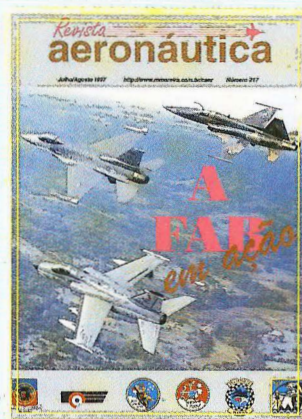
ARPEPP - Editora Promoções e
Publicidade Ltda.

Av. Beira Mar, 406 - Gr. 906

CEP 20021-060

Tel.: 262-9127

Rio de Janeiro - RJ



NOSSA CAPA:

OPERAÇÃO TIGRE III:
*Integração, eficiência e
entusiasmo.*

5

José Monserrat Filho

Ciência e Tecnologia

GUERRA NAS ESTRELAS

8

Januário Sawaczuk

Atualidade

"OACI" Tem novo Secretário-Geral



10

Cláudio R. Treiguer

Conjuntura Mundial

GLOBALIZAÇÃO



12

Cel. Av. Antonio Ricieri Biasus

Sobrevivência

FORÇA AEREA 2068

17

Manuel Cambeses Júnior

Opinião

AMÉRICA LATINA
sua primeira linha de defesa

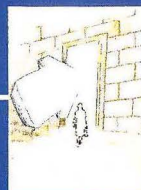




19

Mário Henrique Simonsen

EDUCAR MELHOR É DESENVOLVER

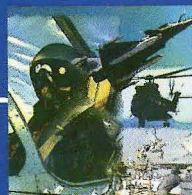


Educação

21

A Redação

FORÇA AÉREA BRASILEIRA EM AÇÃO



Força Aérea

28

Henrique Augusto Cruz Santos

ATAQUEM TODOS OS 109 DE NARIZ AMARELO

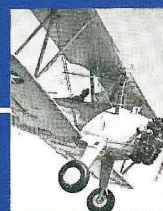


II Guerra Mundial

36

Luiz Carlos Fernandes de S. Filho

BOEING STEARMAN



Aviação

41

A Redação

O BOMBARDEIO FANTASMA



Aventura

Seções

1

O Estado e as Forças Armadas

VISÃO DO PRESIDENTE

Flashes

FATOS & GENTE

33/
40/
48

4

O Estado e as Forças Armadas

VISÃO DO PRESIDENTE

Flashes

AVIAÇÃO

32

Continuação da pág. 1

Retornando o país à normalidade, passamos pelo Governo Sarney, substituindo-o Collor, com promessas de modernização e implantação na administração pública de uma nova era de honradez e probidade. Logo se constatou que honradez e probidade se aplicavam a todos - menos aos amigos - e deu no que se sabe: destituiu-o o Congresso, após rumoroso processo. Mas pouco depois, o mesmo Congresso se via envolvido no célebre escândalo do Orçamento, revigorando-se o descrédito da população nas instituições do país.

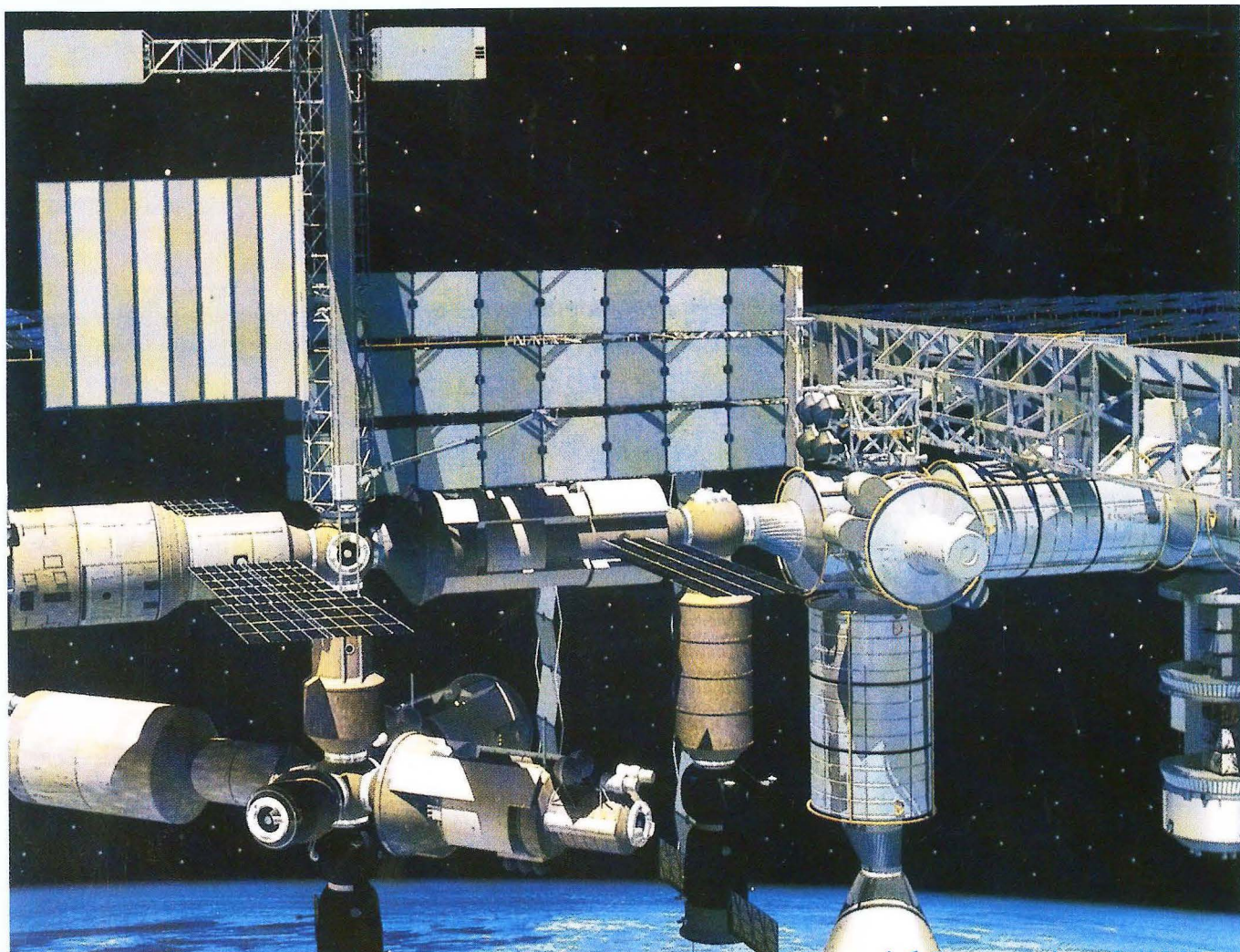
Desse breve resumo, o historiador atento poderia retirar algumas constatações: 1º) durante o período considerado, sempre que o Estado teve o exercício do Poder na plenitude de seu ordenamento constitucional, houve poucos - se houve - períodos em que se pudesse observar uma verdadeira estabilidade política; 2º) na fase mais remota do período, a instabilidade, menos do que ligada a problemas sociais, teve sua ênfase maior na interferência marcante das Forças Armadas nas disputas que estavam mais voltadas para a luta pelo poder e suas benesses, comandada pela elite econômica do país, o que, de resto, nada mais era do que uma herança do Império: as contendas políticas durante a fase imperial se cristalizavam nas alternâncias entre liberais e conservadores mas, na realidade, tinham como pano de fundo o jogo de interesses de comerciantes, proprietários de terras e traficantes de escravos, esses exercendo uma atividade criadora de grandes fortunas e influência no poder; 3º) à medida que o período considerado se aproxima dos nossos dias, a convulsão social começa a entrar com mais ênfase na composição dos quadros de instabilidade nos vários governos civis, e serve de bandeira para muitos aventureiros que nada mais desejam do que atender aos seus próprios interesses; 4º) à medida que aumenta o nível cultural da sociedade, o povo vai cada vez mais aumentando o seu descrédito nas instituições e nos seus representantes, duvidando do seu espírito público, de modo que palavras como nepotismo, fisiologismo e corporativismo desabusado já fazem parte do ideário popular como sinônimos de

desmandos do poder político, sem falar em fraudes de todas as espécies e corrupção generalizada; 5º) a última convulsão grave (Collor, 1992) teve uma característica inusitada: foi a única em que não houve participação sequer indireta dos militares, ficando restrita à área política; 6º) finalmente, um detalhe pouco notado: observado o período como um todo, ainda considerando as fases de plenitude constitucional, verifica-se que nunca se passaram mais de 10 anos sem que houvesse uma drástica convulsão política no país, quase todas com mudança traumática do governante em exercício - a única exceção foi Vargas em 37, que permaneceu no poder no bojo de um golpe de estado, o que não elimina a idéia de mudança profunda nas instituições em menos de 10 anos.

Se observamos a situação do quadro político brasileiro após 1992, veremos que ela em pouco difere de épocas anteriores. Escândalo do Orçamento, escândalo dos Precatórios, denúncias de compra de votos no Congresso, denúncias de auferimento de vantagens pecuniárias de parlamentares licenciados que negociam a licença com seus suplentes, denúncias de desvio em proveito próprio de verbas de gabinete e recebimentos de propina por outros parlamentares, denúncias de fisiologismo, nepotismo e corrupção na Administração, constituem alguns dos fatores mais em evidência que contribuem para deteriorar a confiança da sociedade no Poder Público; a violência crescente, tanto nas cidades como no campo, a ostensiva situação pré-revolucionária com os repetidos episódios de desrespeito à lei pelos movimentos reivindicadores de terras, a recente demonstração de insubordinação das Polícias Militares em vários estados - tudo isso nos faz lembrar um passado não muito distante.

Parece que está na hora da sociedade conhecer um pouco mais da história do país - e o Poder Político aprofundar-se na sua análise, para evitar que se confirme o aforismo da repetição dos erros do passado. É bom lembrar que não há tempo a perder, porque a se concordar com a teoria do determinado histórico, já se passou mais da metade do prazo fatídico de 10 anos.

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



Estação Espacial Internacional (ISS).

Importante passo no caminho de soluções científicas de interesse público universal. De sua construção, em órbita, com início previsto para este ano, estarão participando: Rússia, Estados Unidos, Canadá, Japão e alguns países europeus.

O espaço cósmico continuará sem armas de qualquer espécie e, portanto, livre da possibilidade de se tornar teatro de guerras, ou terá nossa permissão para se transformar no palco real daqueles combates que até agora temos visto só em novelas e filmes de ficção científica?

GUERRA NAS ESTRELAS

Permitiremos ou não?



ivemos na Era Espacial...

Ela começou há precisamente 40 anos, com o Sputnik I, primeiro satélite artificial da Terra, lançado pela ex-URSS, em 4 de outubro de 1957. Em quatro décadas, nós, terráqueos, já realizamos quase 4 mil lançamentos espaciais. Como lembrou Carl Sagan, “nossas máquinas têm voado por mais de setenta novos mundos, descrevendo órbitas a seu redor ou pousando em sua superfície”. De nossas mãos voaram milhares de satélites; a maioria com missões militares.

A Era Espacial é criatura da guerra fria, advertia o mesmo Carl Sagan. Aqui na Terra, construímos arsenais capazes de destruí-la muitas vezes. No espaço cósmico, felizmente, ainda não instalamos nem dispparamos armas. Este espaço começa depois do espaço aéreo, na altura de 100-110 km, onde já podem orbitar nossos satélites. Tudo o que lá ocorre tem chance de cair, direta ou indiretamente, sobre nossas maravilhosas cabeças. É ótimo termos preservado o espaço, de ser mais uma frente de batalha. Ainda não houve sequer um tiro lá em cima. Nenhum satélite foi destruído por ação hostil.

Isto, que até parece um milagre, se deve aos acertos firmados pelas grandes potências conflitantes, com o apoio aliviado do resto do mundo, desde o início da Era Espacial. Desse bom senso nasceu o Tratado do Espaço, que este ano comemora seu 30º aniversário. Assinado em 27 de janeiro de 1967, entrou em vigor em 10 de outubro do mesmo ano. Ratificado pela grande maioria dos países, inclusive o Brasil, ele é, hoje, a lei maior das atividades espaciais. Como tal, originou as convenções e acordos que conformam o Direito Espacial, novo ramo do Direito Internacional.

Embora prestigiado e atual, o Tratado do Espaço não é isento de lacunas e incoerências, tema obrigatório em qualquer balanço de seus 30 anos. De um lado, por exemplo, ele proclama o ideal de atividades espaciais unicamente pacíficas e até proíbe, em seu famoso artigo IV, a colocação em órbita de armas nucleares e de destruição em massa. De outro,

no entanto, *nada* diz sobre os vôos suborbitais de foguetes com ogivas nucleares, que, sem entrar em órbita, apenas cruzam o espaço e retornam à Terra para atingir seu alvo. Tampouco se refere ao uso de outros tipos de armas, não consideradas de destruição massiva, como as anti-satélites e as *laser*, mais modernas. Ao mesmo tem-

po, consagra o uso exclusivo para fins pacíficos da Lua e demais corpos celestes, nos quais “estarão proibidos o estabelecimento de bases, instalações e fortificações militares, os ensaios de armas de qualquer tipo e a exclusão de manobras militares” - o mesmo regime de nossa Antártica. A desmilitarização total dos corpos celestes contrasta com a desmilitarização apenas parcial do espaço propriamente dito, na medida em que só interdita a colocação em órbita de armas nucleares e de destruição em massa.

Ora, desmilitarização parcial pode significar militarização parcial. É o nosso caso. O espaço já está parcialmente militarizado. *Batalhões* de satélites observam, espreitam, vigiam, reconhecem, fotografam,

filmam, prevêm o clima de eventuais campos de batalha, assinalam alvos, alertam, transmitem informações, comunicam ordens. Hoje, toda a guerra aqui em baixo é preparada e conduzida, no essencial, lá por cima. Essa foi a grande novidade da Guerra do Golfo. Sem falar na Guerra das Malvinas, quando foram cortadas dos argen-

TRATADO SOBRE OS PRINCÍPIOS REGULADORES DAS ATIVIDADES DOS ESTADOS NA EXPLORAÇÃO E USO DO ESPAÇO CÓSMICO, INCLUSIVE A LUA E DEMAIS CORPOS CELESTES.

Artigo 4º

“Os Estados-Partes do Tratado se comprometem a não colocar em órbita qualquer objeto portador de armas nucleares ou de qualquer outro tipo de armas de destruição em massa, a não instalar tais armas sobre corpos celestes e a não colocar tais armas, de nenhuma maneira, no espaço cósmico.

Todos os Estados-Partes do Tratado utilizarão a Lua e os demais corpos celestes exclusivamente para fins pacíficos. Estarão proibidos nos corpos celestes o estabelecimento de bases, instalações ou fortificações militares, os ensaios de armas de qualquer tipo e a execução de manobras militares. Não se proíbe a utilização de pessoal militar para fins de pesquisas científicas ou para qualquer outro fim pacífico. Não se proíbe, do mesmo modo, a utilização de qualquer equipamento ou instalação necessária à exploração pacífica da Lua e demais corpos celestes.”

tinhas as informações via satélite para favorecer os ingleses.

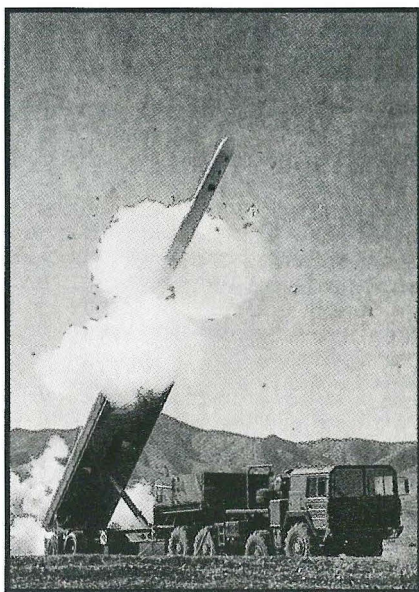
Mas esse uso militar do espaço é passivo e pode até ter sido benéfico, em certas horas. Foi talvez graças aos satélites-espiões que não explodiu a Terceira Guerra Mundial, tamanhas as tensões que havia entre EUA e URSS.

Ocorre que a guerra fria acabou. A guerra nas estrelas projetada pelo Governo Reagan, nos EUA, que sonhava instalar linhas de armas antimísseis em vários pontos do espaço, perdeu qualquer sentido, se é que já teve algum. Ficou, no entanto, a porta aberta no Tratado do Espaço, que não proíbe, logo permite, a passagem pelo espaço dos mísseis intercontinentais com armas a bordo, bem como a instalação e emprego de armas anti-satélite, além de outras, de última geração, não catalogadas entre as de destruição em massa.

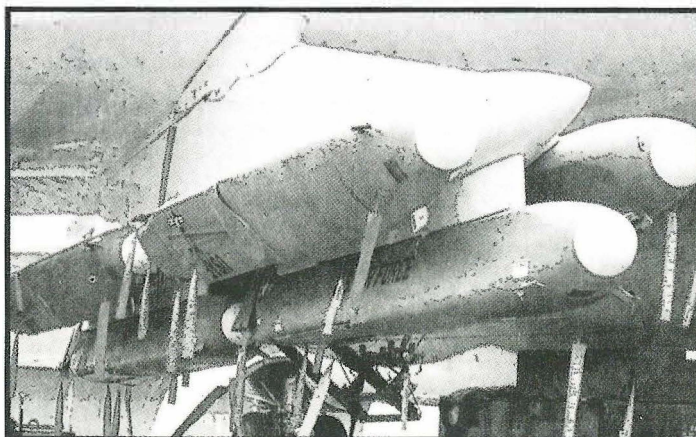
Não seria este um bom momento para pensar seriamente em fechar o espaço ao uso militar ativo, a fim de evitar futuras desgraças lá em cima e reduzir os gastos militares ainda absurdos aqui em baixo? Um espaço desarmado e pleno de ativi-

O Tratado do Espaço não se refere às ameaças suborbitais representadas pelos foguetes e pelas aeronaves que podem transportar cargas de destruição "massiva" de valor incalculável.

As Bases avançadas da USAF na Europa, especialmente as da Inglaterra (Greenham Common e Molesworth), ainda possuem mísseis "cruise", com ogivas nucleares, lançados do solo (foto superior).



Os B-52 podem levar até vinte mísseis "cruise" com ogivas nucleares: oito em um lançador rotativo, que vai no porão das bombas, e mais seis nos cabides embaixo de cada asa (foto inferior).



dades úteis a todos os países certamente ajudaria em muito a recuperar este planeta doente e meio demente.

Quanto ao uso militar passivo do espaço, cabe reconhecer que, se decidirmos construir um sistema de segurança efetivamente global, justo, democrático e eficaz, ele não poderá permanecer como exclusividade de um único país ou de um grupo deles. Terá que ser, necessariamente, um serviço de interesse público universal, ou seja, de caráter pacífico, acima de qualquer suspeita.

São idéias para festejarmos os 40 anos da Era Espacial e os 30 do Tratado do Espaço, com algo mais original que a pura e simples projeção para o espaço da violência já insuportável aqui na Terra.

** José Monserrat Filho - Jornalista e Jurista, Diretor da Revista Ciência Hoje, membro da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial e do Instituto Internacional de Direito Espacial de Federação Internacional de Astronáutica.*



"O A C I"

Tem novo Secretário-Geral

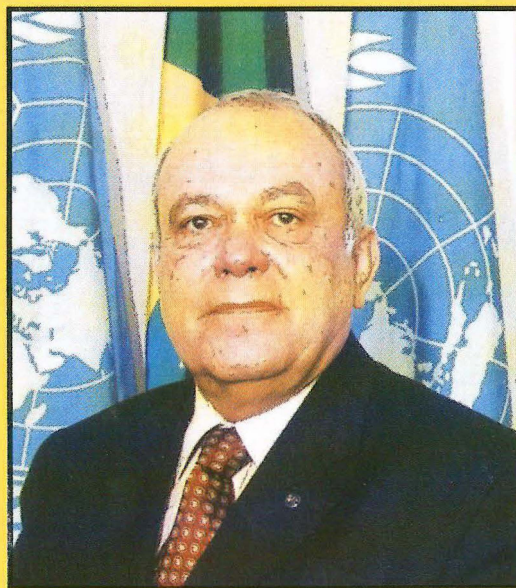
A todos os direitos devem contrapor-se deveres e obrigações. Dentro desta linha de pensamento, o novo Secretário-Geral da OACI pretende colocar os usuários do transporte aéreo como co-participantes das altas decisões do órgão.



O Maj.-Brig.-do-Ar R/R Renato Cláudio Costa Pereira passará a exercer, a partir de 1º de agosto de 1997, o cargo de Secretário-Geral da Organização da Aviação Aérea Internacional (OACI), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) encarregado de planejar e desenvolver os transportes aéreos. A OACI foi criada em 1944 e incorporada à ONU em 1947. Com sede em Montreal, possui um Conselho Permanente composto por 33 países da maior expressão no setor aeronáutico, estabelecendo a política mundial para o desenvolvimento da Aviação Civil.

Esta é a primeira vez em que um brasileiro ocupa o cargo de Secretário-Geral, cujo mandato é de 3 anos.

Em meados de 1996, diante da expectativa de vacância do cargo de Secretário-Geral e estimulado por pronunciamentos oficiais de vários países, o Ministro da Aero-



Pela primeira vez, desde a fundação da organização, há cinquenta e oito anos, um brasileiro ocupa o cargo de Secretário-Geral da OACI: Maj.-Brig.-do-Ar R/R Renato Cláudio Costa Pereira.

náutica resolveu consultar o Ministério das Relações Exteriores (MRE) sobre a possibilidade de lançar a candidatura do Brigadeiro Renato para o cargo, tendo o MRE acatado a idéia.

Em seguida, através de moção assinada por 52 senadores, o Senado enviou congratulações ao Presidente Fernando Henrique Cardoso pela indicação e propôs que o MRE proporcionasse todo o apoio político e diplomático à candidatura do Brigadeiro Renato.

Depois de ser recebido pelo Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, que manifestou o apoio daquele país, o Brigadeiro Renato participou da eleição na qualidade de candidato das Américas, para competir com o candidato europeu e os candidatos africanos, tendo vencido na quarta vo-

tação, por 18 a 14, contra o candidato da África, Amador Cheiffon, ex-ministro de seu país.

Além do interesse natural que a importância do cargo determina, nesta oportunidade ele se torna ainda mais relevante, pelo fato de serem inexoráveis as profundas alterações que ocorrerão na esfera do Transporte Aéreo e nos métodos de Navegação Aérea, por conta do processo de globalização e da entrada em operação do *Communication and Navigation Surveillance - Air Traffic Management (CNS - ATM)*, das quais a Aviação Civil brasileira poderá se beneficiar de forma expressiva, se tiver um brasileiro qualificado como principal executor dessas alterações.

Como metas para seu trabalho na OACI, o Brigadeiro Renato as tem voltadas para o mundo. Dentro destas, um sonho particular é o de ver surgir no Brasil uma associação de usuários do transporte aéreo que se sente à mesa de negociações, juntamente com governo e empresas, participando das tomadas de decisão e não sendo, apenas, uma organização a reclamar de direitos não cumpridos.

O Brigadeiro Renato teve registro biográfico no *Who's Who in the World - Fourteenth Edition - 1997* (Quem é Quem no Mundo - Décima-quarta Edição - 1997), do *The Marquis Who's Who Publications Board*. De acordo com o certificado, a inclusão está limitada àquelas pessoas que demonstraram destacadas realizações por seu próprio esforço e que tenham, assim, contribuído significativamente para o melhoramento da sociedade contemporânea.

RESUMO HISTÓRICO

Criada em 1944, após a Segunda Guerra Mundial, a OACI foi incorporada à ONU em 1947. A organização nasceu por iniciativa dos Estados Unidos, que se preocupavam com a forma de retomar o espaço aéreo interrompido pela guerra, de forma global e harmônica



Até então, a Aviação Civil tinha parado, e todo o esforço era dirigido para a guerra, sem que houvesse a preocupação com a atividade empresarial lucrativa. Finda a guerra, os aliados foram convocados pelos Estados Unidos para discutir a questão. Foi na Convenção de Chicago, em novembro de 1944, que nasceu o primeiro convênio onde um draft de 96 artigos, firmado por 52 nações, viabilizou a existência de uma aviação comercial em todo o mundo.

O Brasil foi um dos primeiros signatários e, desde então, tem sido eleito para o Conselho da OACI. Embora a grande maioria dos usuários desconheça a sigla e seu significado, assim como suas tarefas e responsabilidades, é esta organização internacional que lhes garante direitos e benefícios. A OACI estabeleceu, ao longo de sua existência, e os mantém em constantes atualizações, os famosos ANEXOS, que tratam de assuntos específicos voltados para a segurança e o bem-estar dos passageiros, como por exemplo: as regras de tráfego aéreo; as orientações para que os governos facilitem os embarques e desembarques; os cuidados para que não haja riscos ou interferências ilícitas durante o voo; o treinamento adequado para tripulações, aeronavegantes e todo o pessoal responsável pela infra-estrutura aeronáutica; além de dezenas de outros tipos de regulamentações. Não obstante os esforços envidados pelos Estados Contratantes para o cumprimento dos ANEXOS e demais documentos da OACI, as peculiaridades de cada país, por vezes, não permitem a sua integral adoção. Nesses casos, são divulgadas, em documento de caráter internacional, as diferenças, permitindo, aos usuários o conhecimento dos procedimentos adotados por esses países.

Finalmente, podemos concluir que os trabalhos da OACI concentram-se basicamente no tripé: Segurança, Regularidade e Pontualidade para a Aviação Civil mundial.

Entre as funções exercidas pelo Brigadeiro Renato, podemos destacar, principalmente, aquelas mais ligadas ao cargo para o qual foi eleito:

- Diretor do Instituto de Proteção ao Voo (IPV);
- Membro eleito do Conselho Diretor da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER);
- Presidente do Conselho Fiscal da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica (INFRAERO);
- Chefe do Subdepartamento de Planejamento do Departamento de Aviação Civil (DAC);
- Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI);
- Presidente da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC);
- Chefe da Delegação do Brasil em reuniões de Consulta aos acordos bilaterais com diversos países;
- Coordenação da V Conferência Nacional de Aviação Comercial;
- Chefe da Delegação do Brasil ao *Colloquium* patrocinado pela Organização de Aviação Civil Internacional;
- Chefe da Delegação do Brasil ao 29º Período de Sessões da Assembléia da Organização de Aviação Civil Internacional.
- Ingressando na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) em 1954, o Brigadeiro Renato foi declarado aspirante em 1959, passando para a reserva remunerada em 1997.

* *Januário Sawczuk*
Cel.-Av. R/R

GLOBALIZAÇÃO

Equador

Equador

30°S



oltar na história, poder inventar e criar muitas histórias. Tipo Globalização. A dita globalização, com

outras formas e diferentes quadro conceitual, começa seu processo, com a consolidação do capitalismo, no século XIX. Mas não começou aí, se olharmos a questão, sob o prisma da abertura e expansão do comércio no mundo.

A Europa no século XV, com as grandes navegações e a descoberta de novos mundos, iniciou um novo processo histórico, que integrou e aproximou áreas distintas do planeta. Forçando a barra, o que hoje conhecemos como global, talvez já tivesse começando quando os vikings, com suas canoinhas, chegavam diversas vezes à América, que só seria oficialmente descoberta, no século XV. (O colonizador, com toda a

O Brasil, teoricamente, apesar das dificuldades estruturais que possui e das dificuldades decorrentes, ainda não perdeu totalmente o bonde da história, e poderá vir a ser a nação que todos almejamos para as próximas gerações.

empáfia do dominante, marcou as datas em função de suas conquistas, fugiu à realidade. Para não falar da Ásia, Oriente etc., restringindo-se a um mundo mais próximo de nós, onde ficam as civilizações astecas, maias, incas, etc.?). Chegar à globalização, como hoje caracterizamos esta face da história, foi fruto de um longo processo que a humanidade percorreu em séculos. Comprar calças jeans, em qualquer lugar do

mundo (diga-se de passagem a brasileira é uma das melhores), abrir cadeias de lojas através de contratos de franquias, não faz sozinho o mundo ser uno, global. O que integra mais todos os países é a necessidade de aumentar o comércio, obter maiores taxas de lucro e ampliar o intercâmbio dos fluxos financeiros. O que atrapalha é a miséria, muitas vezes absoluta, que mantém pelo menos 1/3 das pessoas do planeta sem ter, pelo menos, o que comer no dia-a-dia.

- O que é chamado de globalização, como podemos concluir do que foi dito anteriormente, nada mais é do que uma mudança na forma de internacionalização do capital, que exige uma série de transformações, principalmente, nos países em desenvolvimento, que almejam e/ou podem ingressar no clube fechado dos desenvolvidos.

O Brasil, teoricamente, apesar das dificuldades estruturais que possui e das dificuldades decorrentes da má distribuição de renda, ação débil do

Estado nos campos da educação, saúde, infra-estrutura etc. não perdeu, ainda totalmente, o bonde da história (ou seria o trem-bala japonês?).

Poderá, a médio e longo prazos, através de mudanças radicais no papel/ação do Estado, crescimento da taxa de poupança interna, investimentos maciços no setor produtivo e transformação de nossa arcaica estrutura agrária, vir a ser outra nação: aquela que todos almejamos para as próximas gerações.

O processo de inserção na nova etapa que o capitalismo assume, sofre influência enorme e se altera num ritmo às vezes alucinante. O novo paradigma que vivemos neste final de século nos obriga a levar em conta os rápidos avanços no campo tecnológico, o destacado papel da informação e da informática, a maior rapidez e as transformações nos meios de comunicação, a criação de redes mundiais como a Internet, etc. ... Tudo isto, que está presente na chamada era pós-industrial, está a exigir uma série de transformações em nossa sociedade, para que possamos vir a ser verdadeiros parceiros deste novo mundo que se consolidará no século XXI. Diversas exigências, às vezes, confundem as bolas. Mesmo assim, no início da década de 90, começamos a percorrer o caminho para atingir algumas pré-condições, talvez até de forma atabalhoada. Fim do excessivo protecionismo na indústria, tentativa de eliminar subsídios que, de tanto se generalizarem para toda a economia, passaram a ser regra e não exceção, desregulamentação e adaptação (ainda que sob pressão externa) de nossa legislação às regras internacionais, que consolidam-se na criação da Organização Mundial do Comércio (OMC) - herdeira do GATT, mas muito mais poderosa.

Diversas tentativas vêm sendo feitas visando tentar alterar o papel do Estado e modificar as relações deste com a sociedade e com o setor produtivo em geral. Enfim, busca-se a abertura firme e ampla da economia brasileira, calcada por enquanto apenas na necessária estabilização da

...o que hoje conhecemos como global, talvez já existisse começando quando os Vikings, com suas canoinhas, chegavam à América...

moeda, que não pode ser um fim em si mesma. Necessária se torna a criação de um novo Projeto de Desenvolvimento do país, que certamente terá de contar com a participação ativa de toda a sociedade.

É lógico que não se pode esquecer que, no processo em que hoje vivemos, grande parte é comandado e determinado, às vezes, pela nação hegemônica da economia mundial...

Foram vistas algumas premissas e cabe para finalizar a pergunta: como discutir o global entre dominados-dominadores, líderes-liderados? Certamente, há que se definir o papel que desejamos desempenhar, rompendo com a dicotomia que colocamos acima. A história não ter-

minou: Moscou da Praça Vermelha não deixou de ser socialista?

Os blocos unificados entre diversas nações, entre os quais o Mercosul, que pode e deve ser consolidado, juntamente com outros já existentes - Comunidade Econômica Européia, Nafta, Bloco do Pacífico na Ásia, etc. - começam a determinar novas regras nas relações internacionais em todos os níveis.

É lógico que não se pode esquecer que no processo em que hoje vivemos, tudo isto, em grande parte, é comandado e determinado às vezes pela líder e nação hegemônica da economia mundial, nos dias atuais. Não podemos esquecer, porém, do que a Roma dos Césares já foi um dia, da Inglaterra, etc. (hoje o turista brasileiro, com o Real forte, delicia-se com a beleza das ruínas dos antigos donos de impérios).

Nós, certamente, teremos neste mundo em transformação, que deixar de pensar como colonizados, porque com isto, mais uma vez, nosso papel será determinado pelo processo histórico, e não teremos nada o que fazer, além de carnaval, futebol e novela global.

Para nossa sorte, os países em desenvolvimento, que buscam melhor integrar-se à comunidade mundial, são ainda muito jovens.

O mundo já é INTERNET.

Tudo isto deve fazer com que cresça em nossa consciência o tamanho das tarefas que temos para enfrentar, e passemos a pensar em resolvê-las e, apesar de tudo, a desejar um mundo melhor, global (aí sim) muito mais justo.

(Baseado em artigo publicado na HI-QUEST - revista virtual - Internet - <http://www.hi-quest.com.br>).

** Cláudio R. Treiguer
Economista e Pesquisador*

Força Aérea 2068

Trinta anos - Missão Cumprida!



Placa comemorativa do término da missão do Força Aérea 2068

N

o dia 25 de junho p . p . , aconteceu, no Campo de Provas Brigadeiro-do-Ar Haroldo Coimbra Velloso, em Cachimbo, uma solenidade militar que marcou o término da missão do Força Aérea 2068.

Para que possamos entender a importância daquele evento e o sentido da homenagem, é necessário voltarmos ao longínquo ano de 1967.

Em 15 de junho daquele ano, o encarregado do Destacamento de Cachimbo encaminhou um dramático apelo à Primeira Zona Aérea, atualmente Primeiro Comando Aéreo Regional, para receber reforço de pessoal, em vista da iminência de um ataque indígena.

De imediato, a Primeira Zona Aérea acionou o 1º/2º Grupo de Aviação, hoje Primeiro Esquadrão de Transporte Aéreo, da Base Aérea de Belém, a fim de levar militares para socorrer o Destacamento de Cachimbo.

Por volta de duas da tarde daquele mesmo dia, a aeronave decolava para mais uma das tantas missões do Esquadrão.

O avião, o C-47 2068, era o melhor do 1º/2º Grupo de Aviação.

Apelidado de "OSCAR", havia sido recebido da aviação comercial, e seu interior destacava-se pelo luxo e conforto.

No comando, o 1º Ten.Av. Newton Nogueira de Almeida Cunha. Como co-piloto, o 1º Ten.Av. Moisés da Silva Filho.

Na tripulação, o mecânico de bor-

do, 2S Q Av Raimundo Mirasol Botelho e o radiotelegrafista, 2S Q RT Raimundo Nonato Godinho de Moraes.

A bordo da aeronave seguiam o Ten.Esp.CTA Luiz Velly, no comando do grupamento armado que faria a defesa do Destacamento. Com ele estavam um funcionário do antigo Serviço de Proteção ao Índio, o Auxiliar de Enfermagem Afonso Alves da Silva, e um indígena Caiapó aculturado, de nome Begororothy Betan, que auxiliaria nos contatos com os silvícolas.

Ainda, a bordo, mais dezoito homens, a saber: Cap.Méd.Aer. Paulo Fernandes, 2S Q IG FI Nilo Fávaro e 3S Q IG FI Gilberto Barbosa de Souza; Cabos Q IG FI Nelson Odir da Silva Barros, Geraldo Calderaro de Brito, José Maria da Silva, Rosomiro Batista Neto e Raimundo Wilson Alves Garcia; e Soldados Q IG PM Brígido Tomé de Souza Paz, Nelson Nunes da Silva, Gil Conceição Guimarães, Mário Neves de Araújo, José Maria Teixeira, Eloi Barbosa de Andrade, Luiz Maximiano de Souza Feio, Alcindo Guilherme da Silva Otero, José Evangelista Marques de Lima e Ivan Manoel Pinheiro de Brito.

Assim, estes vinte e cinco homens partiram com a certeza de que realizariam mais uma entre tantas missões do 1º/2º GAv. A única diferença: socorro aos companheiros de farda.

Porém, quis o destino que a história fosse outra.

Após quatro horas e meia de voo, aproximadamente, o 2068 pousava em Jacareacanga para reabastecimento.

No transcorrer desta etapa, foi verificada uma pane em um dos radiogoniômetros o que, após o pouso, fez com que a tripulação - preocupada com a etapa noturna a ser empreendida - solicitasse a Belém autorização para prosseguir para Cachimbo na manhã do dia seguinte, em condições visuais.

A resposta foi clara: a decolagem, em face da natureza da missão, deveria ser imediata !

Apesar da preocupação, mas convictos da urgência do socorro ao Destacamento e às famílias que ali viviam, o 2068 iniciou a nova etapa por volta das vinte e uma horas daquele mesmo dia.

Após duas horas e meia de voo, com a estimada em Cachimbo já ultrapassada em mais de quarenta minutos, o 2068 informou estar a trinta minutos do destino.

A esta altura, a aeronave já estava desviada de sua rota.

Com pane no radiocompasso e castigada por chuvas e ventos fortes, a tripulação tentava, em vão, procurar visualmente o Destacamento de Cachimbo, sem sucesso.

Optou-se então por retornar para Jacareacanga, onde a tripulação solicitara que um avião, outro C-47, FAB 2086, ficasse sobrevoando o aeródromo para auxiliar o 2068 a achar seu caminho de volta.

Novamente a tripulação não obteve sucesso.

O ambiente a bordo, em que pessem todas as incertezas, era controlado. Não havia pânico.

Decidiram então seguir para Manaus, onde, àquela altura dos acontecimentos, cinco aviões já haviam decolado, permanecendo o tempo todo com os faróis ligados para tentar sinalizar um campo seguro para o pouso.

Mais uma vez o 2068 não obtém sucesso.

Pouco a pouco, a autonomia foi-se reduzindo.

Os tripulantes e passageiros, apesar da aeronave ainda estar em voo, já sabiam que o destino seria terrível.

O Sgt. Botelho dizia ao Ten. Nogueira que uma peixada prometida somente seria saboreada em outra vida.

Finalmente, o inevitável aconteceu.

Sem combustível, sem rumo e sem um local seguro para deixar aqueles bravos guerreiros, o piloto, como última alternativa, decide pousar o velho C-47, na selva, que até então servira de palco para os anônimos heróis de azul realizarem inúmeras missões.

Pouco antes da queda, o Sgt. Godinho transmitiu a sua última mensagem: "Colegas, informo que o 2068 vai pousar. Estamos voando sem condições: Estamos caindo".

Após o motor "ratear" um pouco, perderam altura até que sentiram o toque brusco do avião nas copas das árvores! A esta suavidade seguiu-se o inferno !

Rapidamente uma das asas colidiu com um tronco e a aeronave guinou e mergulhou na selva. Foi tudo em um segundo.

Agora, com a tragédia consumada, eles é que precisavam - e como precisavam - de ajuda.

Dos vinte e cinco passageiros, apenas sete sobreviveram à queda do avião, cada um com um drama pessoal.

Após o acidente, o fogo tomou conta do que restara da aeronave. O Sargento Botelho, que ficara preso entre a parede lateral da aeronave e vários destroços, consegue desencilhar-se e fugir do fogo.

No caminho, cruza com o Sargento Barbosa, que, completamente paralisado, contemplava as chamas.

Como havia o perigo de novas explosões, o Sargento Botelho segura o companheiro por trás, arrastando-o para um local afastado das chamas.

Pouco mais à frente, tropeça em alguém deitado - era o Ten. Velly, que dizia estar com a bacia quebrada.

Neste momento, o Sgt. Botelho senta-se ao lado do tenente e percebe que ele também tinha a perna quebrada.

Em seguida, de dentro dos destroços surgem gritos de alguém clamando por socorro e na iminência de

morrer em meio ao fogo.

Guiado apenas pelos gritos, em função da escuridão e da fumaça, arrastando-se, por já estar sentindo dores e pela falta de forças na perna fraturada, o Sargento Botelho chega finalmente ao Cap. Paulo Fernandes.

O Capitão pedia a Botelho que não permitisse que o fogo o atingisse, e que o salvasse de morte tão horrível.

Com sacrifício e muitas dores para ambos, o Sargento Botelho agarrou-se a ele e arrastaram-se em direção a um tronco caído.

Ali permaneceram até a chegada do Sgt. Barbosa, que veio caminhando com extrema dificuldade.

Até ali eram quatro os sobreviventes: três encostados junto ao tronco, e o tenente deitado

próximo aos destroços.

Instantes depois, todos ouviram gritos de alguém que delirava em meio à mata.

Em resposta, pediram que continuasse gritando e, pelo som, orientaram sua chegada até o grupo: era o Cabo Barros, integrante do grupamento que defenderia o Destacamento.

Logo atrás dele, talvez também guiado pelos gritos, chegou o Soldado Brito.



Trinta anos depois, juntos novamente.

Esq. → dir. Cb. Brito, Cap. Paulo Fernandes, Ten. Velly, Sgt. Botelho e Sgt. Barbosa.

Estava completo o grupo de sobreviventes conhecido naquele primeiro momento: seis homens.

A noite foi longa.

Os sobreviventes, todos com ferimentos graves, sentiram naquele primeiro momento de calma após a tragédia, a gravidade da situação.

A sede logo mostrou-se como terrível inimiga!

Logo que os primeiros raios de sol conseguiram penetrar na densa floresta, os sobreviventes iniciaram um reconhecimento do local.

Entre os corpos, então, foi identificado mais um sobrevivente.

Este último, entretanto, em face de suas condições, não teria nenhuma possibilidade de resistir, mesmo se socorrido naquele momento: era o Cabo Calderaro, que não pôde ser removido do local.

Havia uma poça de lama, próximo ao local onde fora encontrado o

Ten.-Velly, e os sobreviventes saciaram, no primeiro dia, a sede que já era grande.

Pela manhã, o Cabo Barros aproximara-se do Cabo Calderaro para tentar minorar seus sofrimentos.

Os sobreviventes iniciaram os trabalhos para melhorarem suas chances.

Identificado o único pedaço da aeronave que estava mais ou menos inteiro - parte do cone de cauda - o grupo estabeleceu ali seu abrigo.

O Cap.Méd. Paulo Fernandes, em virtude da gravidade dos ferimentos, foi acomodado sobre o que restara de uma poltrona.

Ali ficou por todo o tempo, até o seu resgate.

Permanecia imóvel, em uma espécie de cama improvisada com os restos de uma poltrona, que recebeu calhas feitas com restos da aeronave para apoiar as pernas e mantê-las o mais imóvel possível.

Dali passava instruções aos demais companheiros sobre como fazer os curativos, ou sobre os cuidados médicos que deveriam ser tomados.

O Tenente Velly, para ser trazido até o que restara do corredor - onde permaneceria deitado - teve que ser arrastado sobre as costas do Sargento Botelho por uma distância de,

aproximadamente, vinte e cinco metros, com a ajuda do Sargento Barbosa.

A sede, como já foi dito, era o pior algoz.

Como desde o acidente não chovia, os sobreviventes continuaram bebendo lama.

Orientados pelo Cap. Paulo Fernandes, passaram a ingerir insetos e pequenas folhas azedas para manter o organismo em funcionamento.

O Ten. Velly tinha a bacia quebrada e permanecia imobilizado no que restara do corredor da aeronave.

Os Sargentos Botelho e Barbosa tinham fraturas e ferimentos, mas conseguiam, não sem bastante esforço, deslocar-se por pequenas distâncias.

O Cabo Barros e o S2 Brito, por

não terem fraturas, foram os grandes responsáveis pelos deslocamentos em busca de água e pelo sucesso da sobrevivência do grupo.

O Cabo Barros tinha queimaduras graves e ferimentos na testa e no maxilar inferior.

O Soldado Brito tivera uma perna "raspada" por um cabo de comando ou chapa metálica, o que provocara ferimentos profundos.

No terceiro dia, mais uma perda, desta vez o Cabo Calderaro, que não resistindo aos ferimentos, faleceu naquela tarde.

Apesar de tal quadro, os dois sargentos, o cabo e o soldado, no quarto dia, empreenderam uma busca por água na área próxima aos destroços.

Encontraram uma pequena fonte de água limpa, com a qual puderam manter-se nos dias que se seguiram.

Como se pode imaginar, as via-

gens para buscar água eram um grande sacrifício para o Cabo Barros, que, diariamente, realizava o percurso por duas vezes.

Além da dor física provocada pela perda dos companheiros, a saudade dos entes queridos e a incerteza do resgate contribuíam também para machucar a alma.

Mas havia uma esperança.

A Força Aérea não os abandonaria.

O Sargento Botelho, no quarto dia, encontrou uns pacotinhos de açúcar, café e um rádio de emergência: o "Gibson Girl".

Com dificuldade, a antena foi instalada e o Sargento Botelho passou instruções ao Sargento Barbosa, ao Cabo Barros e ao Soldado Brito sobre o seu uso. Os quatro revezavam-se na emissão dos sinais de emergência.



Esq. → Dir. - "Doc" Santos e o então Cap. Guarany - primeiros a chegar ao local. Cap. Paulo Fernandes, Ten. Velly, Sgt. Botelho, Sgt. Barbosa e Cb. Brito.

Durante os dias que se seguiram, os sobreviventes se envolveram na busca de recursos, tendo sido encontradas nos destroços, uma lente de binóculos e uma lata de aveia parcialmente queimada.

Com tais “tesouros” puderam os sobreviventes tomar uma sopa de aveia.

Enquanto isto, cada um vivia o seu drama pessoal.

Com as buscas varrendo cada vez uma área maior da floresta, foram surgindo indícios de que havia uma chance de encontrar o 2068.

Primeiro foi a informação de um caboclo que ouvira o barulho de um avião caindo perto de sua palhoça.

Logo após, surge a notícia de que dois aviões da FAB captaram sinais fracos na faixa de emergência.

O Sargento Botelho, que já pensara em espantar os urubus que rondavam os corpos dos companheiros mortos, resolve aguardar a hora de espantá-los.

Mesmo sentindo repulsa, acha que aquelas aves poderiam sinalizar aos pilotos de busca, o local onde todos estavam.

E assim foi feito.

Finalmente, um sinal: no sexto dia, por volta das 10 horas, ouve-se o barulho dos motores de um avião.

Sem pensar duas vezes o Sargento Barbosa disparou a sua pistola diversas vezes, até que todos os urubus saíssem voando por cima das árvores. Enquanto isto, o Sargento Botelho lançava um sinalizador alaranjado.

O vôo dos urubus era o sinal que as tripulações de resgate esperavam encontrar.

Finalmente, um dos pilotos de busca avista os urubus e, logo em seguida, os destroços do avião.

No dia seguinte, às 11h 15min, embora todos já soubessem que o resgate chegaria em breve, falece o Cabo Barros.

Finalmente, às 14 horas chega um helicóptero e dele descem o Cap. Guaranys e, o “Doc Santos”.

Mesmo sentindo fortes dores, barbado, cheio de lama, apoiado com dificuldade nas muletas improvisadas, o Sargento Botelho, ao ver o Capitão

Guaranys, faz uma continência meio desajeitada e, como mandam os regulamentos, apresenta-se ao oficial que seria o responsável por tirar todos os sobreviventes do local da tragédia.

O problema agora seria a retirada dos sobreviventes, em virtude da densidade da mata, que impedia seu içamento imediato.

Mas o socorro havia chegado e, no dia seguinte, os sobreviventes foram retirados, um a um pelo helicóptero do SAR.

O Cabo Barros, que havia sido o responsável por trazer água para os feridos, o que permitiu a sobrevivência dos demais, não logrou estar vivo para presenciar o salvamento.

Este cabo, herói anônimo, com o seu sacrifício, possibilitou a vida dos demais.

Após o resgate, todos foram enviados ao Hospital Central da Aeronáutica.

A esta altura, com a história daquele resgate fantástico, em que foram empregadas trinta e duas aeronaves que, diuturnamente, realizaram 140 missões, voaram mais de 1.100 horas e consumiram quase um milhão de litros de combustível, toda a nação estava ansiosa por notícias dos sobreviventes.

A mídia da época deu uma grande repercussão ao episódio.

Até o Chacrinha brincava com os sobreviventes: “Ô Botelho, como vai o seu joelho?”

Após o desaparecimento das principais seqüelas físicas do acidente, cada um tomou o seu caminho e os sobreviventes nunca mais se encontraram.

Ninguém mais ouvira falar da epopeia do Força Aérea 2068 e nem dos seus sobreviventes. Até que no ano de 1996, o Comandante da Base Aérea de Belém (BABE) resolve publicar uma reportagem sobre o Força Aérea 2068 na revista da Base.

A missão de localizar os passageiros não foi tão difícil assim.

Graças às informações de companheiros, foi feita uma nova busca aos desaparecidos, que puderam, segundo as próprias palavras do Sargento

Botelho, “serem novamente resgatados para o seio da Força Aérea”.

Alguns meses depois, fomos transferidos para o Grupo Executivo para a Implantação do Campo de Provas Brigadeiro-do-Ar Haroldo Coimbra Velloso, em Cachimbo.

Ao ver o desprendimento dos militares que lá servem, e a importância do apoio aéreo para os que lá trabalham, surgiu a idéia de trazer os sobreviventes até Cachimbo para, trinta anos depois, completar aquela missão e, depois, levá-los até a Base Aérea de Campo Grande (BACG), onde seria comemorado o Dia da Aviação de Busca e Salvamento, cuja data é celebrada no dia em que os sobreviventes do FAB 2068 foram avistados na selva.

Assim, a iniciativa foi levada ao Comandante da Segunda Força Aérea que, de imediato, encampou a idéia e permitiu que o antigo sonho dos tripulantes e passageiros do 2068 fosse realizado: cumprir a missão iniciada há trinta anos.

A emoção tomou conta de todos os presentes.

Dos cinco sobreviventes, apenas o Cap. Med. Paulo Fernandes, por problemas de saúde, não pôde estar em Cachimbo, tendo, entretanto, comparecido à BACG.

Durante a leitura da ordem do dia, e com a presença de integrantes do PARASAR, de uma tripulação do ETA 1 e do efetivo destacado do GEICAMP, pudemos dizer que a missão do Força Aérea 2068, trinta anos depois, foi finalmente cumprida.

Para deixar registrado, foi inaugurado um monumento alusivo à odisseia do 2068.

Para finalizar, fica a lição de esperança e de amor à Força Aérea.

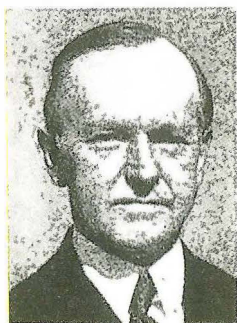
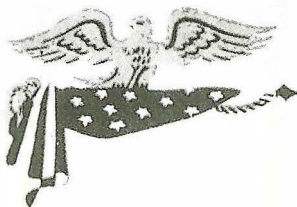
O Tenente Velly, no momento do encontro com o então Capitão Guaranys, que lhe trouxera o passaporte para a vida, disse:

“Eu sabia que vocês viriam!”

*Antonio Ricieri Biasus Cel. Av.
Miguel Ângelo B. Grilo Ten.-Cel. Av.*



Designação adotada para o conjunto dos países americanos de origem latina ao sul dos Estados Unidos. Constitui-se de Porto Rico e mais vinte países independentes: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, El Salvador, Uruguai e Venezuela. A América Latina distingue-se em América Latina espanhola, que compreende 19 países, e América Latina portuguesa, que engloba apenas o Brasil, incluindo-se no conjunto o Haiti de influência francesa.



O Presidente Coolidge, ao referir-se a América Latina, o fazia de forma cética e desesperançosa.

sua primeira linha de defesa

Proposital ou não, em termos de informação e cultura, é inegável que os Estados Unidos mantêm para com a América Latina uma política de alienação e descaso. Apenas os momentos negativos, de instabilidade e catastróficos ocupam pouco mais de 0,5% do espaço de um dos maiores jornais do mundo, o *The New York Times*. Porém, se a América Latina pretende ser ouvida e acatada nas mesas de negociação, **a sua primeira linha de defesa** deverá se concentrar em uma forte guinada nesta imagem pobre e distorcida.

As negociações para a conformação da Área de Livre Comércio das Américas - **ALCA** - colocarão frente a frente os Estados Unidos e a América Latina. Um aspecto pouco considerado, porém da maior relevância nesse sentido, é o da **imagem**. O respeito que se tem por um interlocutor começa pela percepção que se tem dele. E é justamente aí que a América Latina apresenta uma vulnerabilidade evidente. Passaremos uma rápida revista a este tema para compreendê-lo melhor.

Nos idos de 1926, o então Presidente norte-americano Calvin Coolidge pronunciou as seguintes palavras: "Parece que as revoluções e os desastres naturais constituem os principais produtos da América Latina". Em 1960, George Kennan, artífice da política de contenção ao comunismo e pai conceitual da política exterior estadunidense para a América Latina, escreveu esta frase lapidar: "Parece difícil conceber que possa existir outra região sobre a Terra, na qual a natureza e o comportamento humano se tenham combinado para produzir um ambiente

mais desesperançoso e infeliz para a vida humana do que aquele que se dá na América Latina".

Instabilidade política e desastres naturais: eis aqui dois estereótipos que, ao longo dos anos, dominaram a percepção que os estadunidenses tinham sobre a América Latina. A este binômio veio agregar-se mais recentemente um terceiro elemento: o narcotráfico.

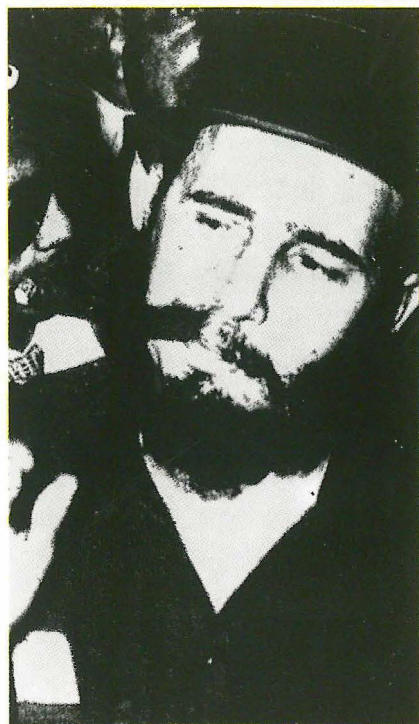
Como evitar que o menosprezo para com a região e seus habitantes não seja a tônica predominante, quando a imagem que os norte-americanos têm sobre nós gira sobre conceitos e bases anteriores? O conceituado politicólogo americano Howard J. Wiarda figura entre aqueles que têm tentado buscar explicação para esse tipo de atitude. Em um interessante artigo publicado na revista *Foreign Policy*, em 1987, expressava o seguinte: "*Os norte-americanos tendem a pensar que os latino-americanos são seres instáveis, atrasados, subdesenvolvidos e castigados por sua incompetência. De maneira não surpreendente, os americanos tendem a pensar que eles*

podem assumir os problemas da América Latina a seu próprio modo, e que a história e os costumes da região podem ser ignorados no processo. Os estadunidenses tendem a considerar as lideranças latino-americanas do mesmo modo: instável, incompetente e quase infantil, como crianças que necessitam ser guiadas”.

E continua desta forma o artigo de Wiarda: *“Estas atitudes de condescendente superioridade têm raízes profundas. Em parte derivam dos prejuízos históricos sustentados pela civilização protestante e anglo-saxônica para a essência de uma cultura católica, tomista, latina, escolástica e, inclusive, inquisitorial. Em parte, também, derivam da crença generalizada nos Estados Unidos de que a América Latina e seus líderes evidenciam modestas pontuações em matéria de talento ou realizações”.*

Então vejamos, a visão que se tem de nossa região não somente deriva dos prejuízos referidos por Wiarda, mas, também, de um parente bem próximo deles: **a ignorância**. Em uma investigação relativa à atenção dispensada à América Latina, por parte da imprensa dos EUA, se afirmava o seguinte: durante o período 1946-1974, o jornal *The New York Times* dedicou apenas 0,56% de seu espaço a informações sobre a região (ver José Egidio Rodrigues, *Imagem e Política Internacional* - 1988).

Se o mais importante e prestigioso dos jornais dos Estados Unidos, *The New York Times*, dedicou um espaço noticioso tão irrisório à América Latina, que poderemos esperar então de periódicos que circulam em cidades como Nashville, Seattle ou Kansas City? Se o leitor de Nova York, um dos mais cultos e bem informados daquele país, recebe uma informação tão esqualida como essa,



O controvertido líder cubano Fidel Castro ; as instabilidades políticas e sociais; as grandes catástrofes naturais e os conflitos sociais; o tóxico em todos os seus aspectos: tráfico, consumo, disputas etc.; além de um sem número de outras informações negativas são a tônica das manchetes norte-americanas, quando se trata de América Latina.

que cabe esperar do norte-americano mediano?

Entretanto o problema noticioso não reside somente na escassez. Mais significativo ainda que o fator quantidade, é a própria orientação das informações prestadas. Estas tendem a concentrar-se em um reduzido número de tópicos e países, particularmente problemáticos, com implicações diretas para a política exterior norte-americana.

Na década de oitenta, a América Central constituiu-se em tema atrativo e, nos anos noventa, a Colômbia e a problemática do narcotráfico bem como Cuba e Fidel Castro têm captado a maior parte da atenção da imprensa dos Estados Unidos.

É certo que nesta última década o retorno da democracia à região contribuiu decisivamente para aumentar o prestígio de nossos países. Entretanto ao efetuarmos um balanço de nossa imagem, verificamos que esta não se tem inclinado em um claro sentido positivo. Lamentavelmente, ainda sofremos sérios prejuízos, fruto da imagem distorcida e pejorativa com que somos avaliados e que ainda prevalece no cenário internacional.

O mais grave desta desconfortável situação reside no simples fato de que, aonde não existe respeito, tampouco haverá equidade. Afinal de contas, o prestígio de um Estado ou de uma região constituem sua **primeira linha de defesa**, e a ausência desta se transforma em uma perigosa fonte de vulnerabilidade. A má imagem é a primeira etapa de um caminho pontilhado de riscos.

Washington conforma o centro hegemônico ao redor do qual giram nossos países. Poderemos continuar nos permitindo uma **linha de defesa** tão débil?

É chegada a hora de trabalhar com afinco e de forma sistemática, de modo a impedir que nossa projeção de imagem para os Estados Unidos continue a suportar deformações tão aviltantes. As nossas negociações com o país do Norte devem ser acompanhadas de um incisivo esforço neste sentido.



Não basta apenas combater a inflação e abrir a economia. Para se desenvolver, o Brasil precisa melhorar o ensino.

S

e o Brasil quer efetivamente ingressar no Primeiro Mundo, não basta combater a inflação, coibir os cartéis e abrir a economia ao exterior. É preciso, antes de tudo, investir em educação, treinando os recursos humanos necessários para operar a nova era industrial, e valorizar a mão-de-

obra nacional. Justiça seja feita, o governo não investiu pouco na educação nos últimos trinta anos. Os índices de analfabetismo, apesar de ainda muito altos, caíram consideravelmente, e a porcentagem de escolarização nas várias faixas etárias subiu significativamente. O que houve foi uma queda vertiginosa na qualidade do ensino, ressalvados certos centros de excelência, em boa parte como resultado da massificação da educação, sem treinamento adequado de professores. Aí os problemas vão desde a alfabetização até a universidade, passando pelo ciclo básico e pelo segundo ciclo.

Primeiro, é preciso deixar claros os objetivos de um sistema educacional. A primeira etapa, a da alfabetiza-

ção funcional, consiste em ensinar o estudante a comunicar-se e receber informações por escrito; em habilitá-lo a resolver problemas práticos cotidianos, o que exige o aprendizado da aritmética; em transmitir-lhe noções gerais sobre a natureza e sobre as formas de trabalho, e em ensinar-lhe as regras básicas de convívio em sociedade. Essa etapa se estende por todo o ciclo básico. A segunda fase aprofunda os conhecimentos adquiridos na primeira e deve ensinar mais alguma coisa ao aluno: aprender a aprender. No ensino técnico ou na universidade, o estudante habilita-se ao exercício de uma profissão.

Segundo, é preciso ter sempre em mente um princípio básico: ninguém aprende o que não entende. Por incrível que pareça, esse é o maior obstáculo à alfabetização. A maioria das crianças brasileiras enfrenta dificuldades no aprendizado da leitura, não pela complexidade do alfabeto de 23 letras e seus fonemas, mas simplesmente porque não sabe falar. Falta-lhes vocabulário e o mínimo de percepção da sintaxe. Isso porque, no ambiente familiar em que foram educadas, não desenvolveram sequer o mínimo necessário de capacidade de co-

municação oral. Não se trata apenas de erros de concordância, como “as coisa” ou o abominável “tu vai”, mas de frases sem sujeito, sem verbo ou com verbo transitivo sem objeto direto ou indireto. De onde se conclui que, no Brasil, ao mesmo tempo em que se alfabetiza a criança, é preciso ensiná-la a falar, em termos de um vocabulário mínimo e princípios elementares de sintaxe.

O ensino de matemática requer cuidados especiais. É absurdo tentar iniciá-lo pela teoria dos conjuntos, que os matemáticos só desenvolveram na segunda metade do século passado. Para uma criança de 10 anos, o conjunto vazio é uma abstração sem o mínimo sentido prático. Ele só serve para despertar-lhe a ojeriza à matemática. O caminho natural é o da evolução histórica do conhecimento, começando pelas quatro operações e pelas noções de geometria, sempre ligadas à resolução de problemas práticos cotidianos. Um momento crítico é o do ensino das operações com frações. As operações com frações ordinárias, a conversão em frações decimais e a noção de dízima periódica não são mistérios, mas costumam ser ensinadas como tal. O resultado é que o aluno tende a esquecê-las depois de passar nos exames. Na mesma linha, no ensino da álgebra há dois pontos críticos, o da regra dos sinais da multiplicação e o de aprender a pôr problemas em equação. Seria importante editar manuais para o professor ultrapassar esses pontos críticos, que fazem com que muito cérebro privilegiado empaque na matemática.

Em linhas gerais, a massificação do ensino em uma era de progresso científico e tecnológico gera um problema delicado. De um lado, no início básico é preciso baixar o nível, a ponto de ensinar o aluno não só a ler e escrever, mas, também, a falar. De outro, na era do computador, das viagens espaciais, do rádio, da TV e da biogenética, a demanda de informações é muito maior do que no passado. A única solução satisfatória é fortalecer a formação geral, isto é, a capacidade de aprender e aceitar a inevitável contrapartida de superficialidade

nas informações. E, no meio tempo, eliminar a “decoreba” do ensino tradicional, como saber as capitais de todos os países da África.

Um problema sério é que o português falado no Brasil está-se transformando em uma língua sintaticamente ambígua, não apenas no âmbito das famílias mais pobres, mas até no das classes mais abastadas. É proverbial a história do turista brasileiro que alugou um carro em Portugal e perguntou a um transeunte: “Esta estrada vai para a Espanha?” Ao que o espirituoso lusitano respon-

deu: “Não sei, excelência, mas se for nos fará muita falta”. O português tinha toda a razão, pois uma estrada não vai para lugar nenhum, quem vai é o automóvel. O turista não teria sofrido a gozação se não comesse preposições e perguntasse: “Por esta estrada se vai à Espanha?”. Na mesma linha, nenhum frequentador de restaurantes costuma ofender-se quando o garçom lhe pergunta: “O senhor é porco?”, entendendo que o serviçal simplesmente usou o verbo “ser” no lugar de “pedir”. Mas essas omissões de preposições e trocas de verbos acabam transformando a comunica-

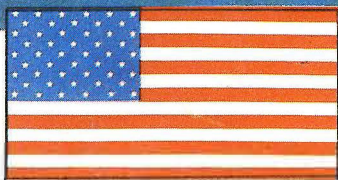
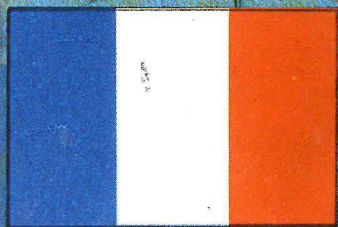
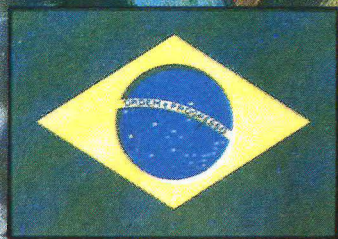


ção oral em uma torre de Babel.

A televisão, que tanta influência exerce sobre a população brasileira, bem que poderia engajar-se em um esforço para melhorar a fala do povo. Não para que falemos a linguagem de Alexandre Herculano ou de Camilo Castelo Branco, mas para que usemos uma língua compreensível. A par disso, todo estudante do segundo ciclo deveria ser obrigado a aprender uma linguagem de programação de computador. São línguas insossas do ponto de vista literário, mas forçam os programadores a editar instruções absolutamente precisas, passo a passo, sem o que o computador entra em parafuso. Essa precisão das instruções é a chave para a melhoria da produtividade.

a FORÇA AÉREA BRASILEIRA

em ação



Este momento de grandes dificuldades por que passam as Forças Armadas brasileiras, principalmente as de caráter econômico-financeiro resultantes da conjuntura de recuperação do país, não são suficientes para abalar o entusiasmo, o profissionalismo e a proficiência dos nossos *pilotos-de-caça*.

Hoje, como sempre, apesar de operarem aeronaves com performances menos espetaculares, ombreiam-se com "caçadores" mais experientes das mais desenvolvidas Forças Aéreas do planeta.

No início deste ano, a Força Aérea Brasileira realizou duas operações conjuntas de grande importância para o seu adestramento, atualização e relacionamento com duas das maiores Forças Aéreas da atualidade:

"MISTRAL- I", com a L'Armée de L'Air - França

"TIGRE- III", com a USAF - Estados Unidos



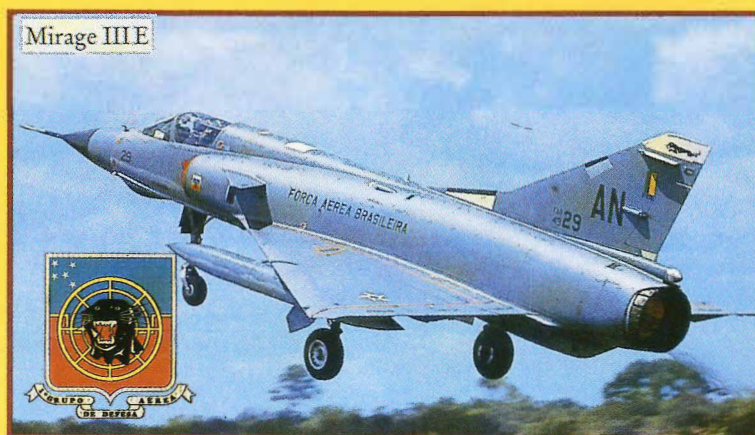
Operação Mistral II

“Os pilotos de caça brasileiros provaram ser dotados de uma motivação e de um entusiasmo impressionantes. Eles são bons pilotos e muito seguros em suas manobras com aeronaves de alta performance. Eles nos deram mais trabalho com suas aeronaves de caça já ultrapassadas, do que os outros pilotos contra os quais combatemos em exercícios anteriores e que operavam aeronaves de última geração.” (Cmt. Vinçotte - L'armée de L'air française).

No início de 1996, a passagem por Natal de um escalão aéreo do Armée de l'Air que, naquela ocasião regressava de uma operação nos Estados Unidos via Guiana, provocou um encontro do Gen. Michel Brugnon, Vice-Chefe do Estado-Maior da Força Aérea Francesa, com o Brig.-do-Ar Sérgio Candiota da Silva, Chefe da Segunda Vice-Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica.

Talvez os dois generais não tenham imaginado, naquele momento em que assinaram o memorando de entendimento para a realização da Operação Mistral, a dimensão do efeito benéfico produzido na operacionalidade das unidades aéreas participantes.

No dia 1º de março de 1997, às 11h 30min, pousaram em Natal seis Mirage 2000 da Força Francesa, acompanhados por dois KC-135. Este destacamento aéreo retornava de Cayena e permane-





Um dos nossos
Mirage-III sobrevoa o
belíssimo litoral nordestino,
em patrulha aérea de
combate.



Ten.Cel.Av.
Chaves, Cmt. do
1º/14º GAV; Cel.Creux,
Cmt do. 1º/5º "Vendée" e o
Cmt. do 1º GDA, Ten.
Cel.Av. Franciscangelis.



A nossa linha de
F5E, pronta para a ação.

ceu em Natal, no CATRE, por uma semana, para a realização da Operação Mistral. O 1º Grupo de Defesa Aérea e o 1º/14º GAV já os esperavam para realizarem missões de combate aéreo e de emprego de armamento de exercício, no estande de Maxaranguape.

Ao todo participaram da Operação 12 pilotos de cada Esquadrão brasileiro e 12 pilotos franceses, apoiados por um escalão de, aproximadamente, 110 homens das unidades da FAB e 120 da Armée de l'Air. Outros aviões de apoio da Força Aérea Francesa passaram por Natal, em dias anteriores, para deixarem material, e retornaram à França.

Durante essa semana, os Mirage 2000 se encontraram no ar com os nossos Mirage III e F-5, em exercícios de combate aéreo de 1x1, 2x1, 2x2 e, por fim, missões de ataque, em um cenário tático, com escolta e patrulha aérea de combate.

Da parte dos pilotos brasileiros, as missões se constituíam num desafio, pois se tratava de combater aeronaves mais modernas e com maiores recursos eletrônicos. De fato, o Mirage 2000 possui quase o dobro da potência do Mirage III, sem pós-queimador, composto de radar de última geração com capacidade look-down, RWR, Shaft-Flare, HUD, além de ter facilitada a sua pilotagem pelo sistema Fly-by-Wire, e de ser uma aeronave de manobrabilidade incrível, com um raio de curva menor do que o das nossas.

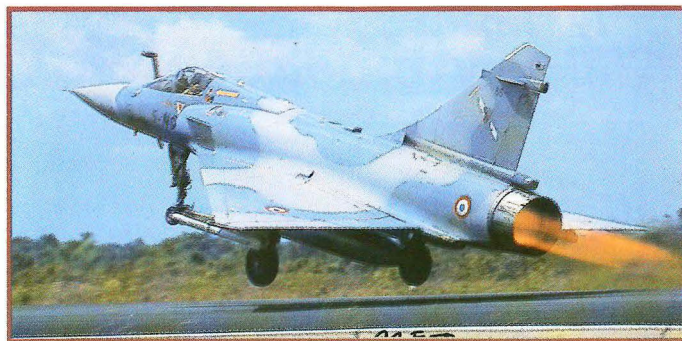
As nossas unidades, porém, já sabendo disso, prepararam-se com antecedência e treinaram táticas especiais para fazerem frente a essa ameaça. Do mesmo modo, formou-se uma equipe de controladores do Centro de Operações Militares do CINDACTA I, a fim de treinarem táticas de combate com GCI e procurarem alcançar a máxima integração piloto-controlador.

A amplitude dessa visão profissional, tanto dos pilotos quanto dos controladores, foi medida pela surpresa de ambos os lados quanto aos resultados que se iam apurando após cada missão realizada. Os franceses estavam intrigados em saber o que os nossos pilotos estavam fazendo para escapar de serem captados pelos recursos eletrônicos de que dispunham e surpreendê-los com um segundo avião às suas seis horas, quando eles

só conseguiam ver um na tela de seus radares. Estas e outras táticas aplicadas pelos pilotos e controladores brasileiros serviram como recurso de habilidade psicomotora para enfrentar uma situação em que não se dispunha dos mesmos recursos tecnológicos, mas, em verdade, não foi decisivo para que se estabelecesse uma vantagem tática real e efetiva. Ao longo do exercício ficou patente o distanciamento dos nossos aviões do estado da arte atual da guerra aérea, mas também serviu para identificarmos o que somos capazes de fazer com aquilo que temos. E serviu, também, para consolidarmos a certeza de que o nosso profissional do ar é realmente a única ponte que pode unir o que somos, com aquilo que desejamos ter.

Além disso, indiscutivelmente, o exercício serviu para promover o adestramento dos pilotos de ambos os países em diferentes táticas e técnicas de combate, permitindo uma saudável troca de experiência. Foram, também, testados e aprimorados os fatores de planejamento dos altos escalões operacionais da Força Aérea Brasileira, em operações envolvendo países amigos. E, certamente, os objetivos políticos de estreitamento dos laços de cooperação e amizade entre as duas Forças Aéreas e de contribuição para a manutenção das boas relações diplomáticas foram atingidos.

De tudo isso depreende-se que exercícios desse tipo são extremamente importantes, tanto para a área operacional, como para o campo político e insere-se a Força Aérea na tendência atual de globalização e o conseqüente emprego multinacional.



Mirage 2000C, do 1º/5º "Vendée", decola para uma missão de combate aéreo.



Formatura de encerramento. Presentes as bandeiras do Brasil e da França, todos os participantes e, ao fundo, máquinas empregadas no exercício.

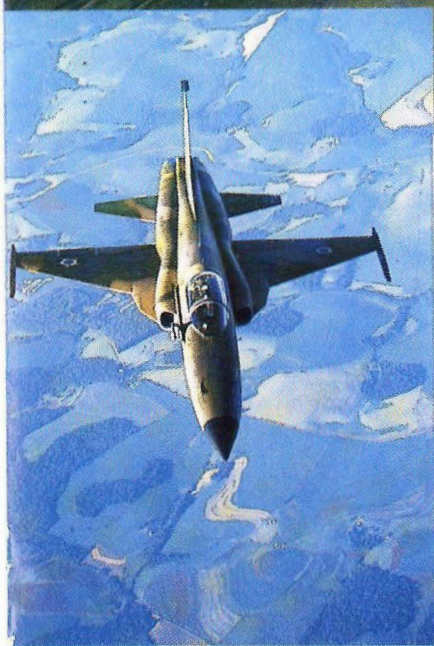


Em um cenário tipicamente nordestino, as máquinas são preparadas para as missões.

Tigre III



Seis F-16 fizeram *rugir* suas turbinas na pista de *Homestead ARB*, em março deste ano para, em uma missão direta de dez horas de voo, levar suas tripulações, do 93° *Fighter Squadron* da *Homestead Air Reserve* (Força Aérea dos Estados Unidos), até Santa Maria, no extremo sul do Brasil, onde iriam voar e trabalhar com os membros da Força Aérea Brasileira em um exercício denominado *TIGRE - III*.



N

o período de 6 a 16 de março deste ano, foi realizado na Base Aérea de Santa Maria o exercício *TIGRE III*, envolvendo unidades da FABdos EUA. Pela Força Aérea Brasileira participaram o 1º Grupo de Aviação de Caça e o 1º/16º Grupo de Aviação, e mais dois pilotos do 1º/14º Grupo de Aviação (todas essas unidades aéreas são subordinadas à III Força Aérea). Os americanos estavam presentes com o 93° *Fighter Squadron* da 482° *Fighter Wing*, da *Homestead Air Reserve Station*, na Flórida.

Este foi o terceiro ano consecutivo em que se realizou esse exercício com a Força Aérea dos Estados Unidos, depois de um longo período de abstinência. Na verdade, desde a Segun-



Maj.-Brig.-do-Ar Manoel Carlos Pereira, Cmt. do COMDABRA - Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (à esquerda), ao lado do Maj. Gen. John Campbell, Cmt. da 12th Air Force, presentes durante o desenrolar dos exercícios.



Comandante do COMDABRA, equipando um "Falcon" F-16D, com o qual participou de um dos exercícios da TIGRE - III.



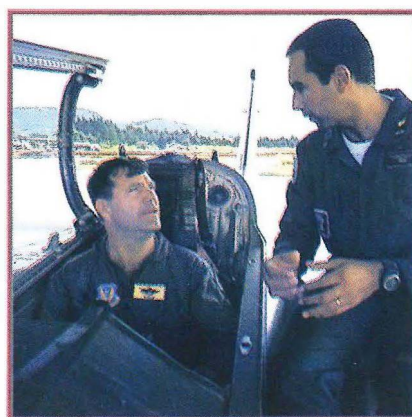
Um AMX e um "Falcon" em posição de decolagem para mais uma missão em conjunto.

da Guerra Mundial, unidades das duas Forças Aéreas não operavam juntas, sem considerar entretanto a vinda de pilotos americanos para ministrarem o curso de combate aéreo, no 1º Grupo de Aviação, na época da compra das aeronaves F-5, porque eles voaram aeronaves brasileiras.

Nessa terceira Operação TIGRE (as anteriores foram em Porto Rico e Natal), seis aeronaves F-5 do 1º Grupo de Caça e seis aeronaves A-1 (AMX) do 1º/6º Grupo de Aviação realizaram diversas missões de combate aéreo, reabastecimento em voo e, num contexto aerotático, missões de ataque com escolta e patrulha aérea de combate, envolvendo-se com os oito F-16 do 93º Fighter Squadron americano.

Foi uma semana de inusitadas surpresas e inestimáveis trocas de experiência operacional! Nos primeiros dias, as missões consistiam em decolagem para missões de combate de 1 F-5 ou 1 A-1 contra 1 F-16 e 2 F-5 ou 2 A-1 contra 1 F-16, em que as aeronaves, tanto brasileiras como americanas, realizavam reabastecimento em voo, nos dois KC-137 que foram deslocados para Santa Maria pela USAF. Nos dois últimos dias, foram planejadas e realizadas saídas em que 2 A-1 simulavam um ataque a um objetivo tático, realizando navegação a baixa altura e sendo escoltados por 2 F-5E; os F-16 faziam uma Patrulha Aérea de Combate, num determinado trecho da navegação e, com os seus radares de bordo, detectavam os incursores e os interceptavam. Nessas missões não aconteciam engajamentos de combate aéreo por questões de segurança. Todas elas, porém, foram, muito bem conduzidas e serviram para enriquecer a operacionalidade dos nossos pilotos na confrontação com aeronaves que possuem radar com ótima capacidade look-down e, também, pela profícua troca de informações que os debriefings proporcionavam.

Apesar da meteorologia ter sido muito favorável ao bom desenvolvimento da Operação, a tarde da terça-feira 11 foi chuvosa e a frustração dos pilotos por não terem voado foi superada pelos debates em sala de aula com dois maiores instrutores da Fighter Weapons School, da USAF, que haviam participado da Guerra do Golfo. As discussões serviram para



Os pilotos de F-16D demonstraram bastante interesse em conhecer o nosso caça brasileiro AMX. Alguns tiveram a oportunidade de voar no back seat da aeronave em missões, durante o exercício. Esta pequena aeronave de ataque, produzida pelo Brasil em parceria

com a Itália, possui um moderno sistema de navegação inercial e está armada com dois canhões de 30mm, no nariz, além dos cabides de bombas sob as asas e mísseis AIM-9L nas pontas.

atualizar os pilotos brasileiros sobre as mais modernas técnicas e táticas de emprego da aviação de caça e foram um dos pontos de destaque dessa operação conjunta.

Outro fato, que também serviu para realçar o significado desse exercício para as duas Forças Aéreas, foi a presença do Gen. CAMPBELL (três estrelas), Comandante do Comando Sul da USAF, e do Ten.-Brig.-do-Ar JAECKEL, Comandante-Geral do Ar, em Santa Maria. Nessa oportunidade, o Gen. CAMPBELL, voando em uma aeronave A-1, participou de uma missão de combate aéreo com um F-16, em que voava o Maj.-Brig.-do-Ar - MANOEL CARLOS, Comandante da III Força Aérea. Essa missão foi considerada, de forma bem humorada, pelos pilotos brasileiros e americanos, como a missão Guerra das Estrelas.

Depois de tantos vãos estafantes, com tantos G suados, foi oferecido pelo Comandante da Base Aérea de Santa Maria o tradicional e succulento churrasco gaúcho, que serviu para uma descontraída integração, com mais papo de aviação. Os americanos ficaram realmente impressionados com a fartura e a delícia do barbecue brasileiro e a riqueza do folclore gaúcho apresentado pelo CTG da Base.

No último dia, foi programado um portões abertos. O público da cidade teve acesso a uma exposição estática de armamento aéreo e aviões, e tiveram a oportunidade de conversar com os pilotos, conhecendo de perto a cabine dos caças brasileiros e americanos.

No balanço final do exercício, ficou patente que, embora cada tipo de aeronave envolvida tivesse performances distintas, com grande vantagem para o F-16, todas guardam características semelhantes em termos de pilotagem. De certa forma, a desvantagem foi até favorável, porque exigiu comparativamente mais técnica e habilidade dos pilotos brasileiros, para chegar a um resultado equilibrado. Não temos uma Força Aérea com equipamentos de Primeiro Mundo, mas podemos afirmar que temos pilotos e mecânicos do mesmo nível desses países. O nosso propósito é o de sempre melhorar a capacidade operacional da Força Aérea, e este foi um laboratório extraordinariamente rico em técnicas e táticas inovadoras.



Por ocasião do encerramento, o Cel.Av. Delano, Chefe do Estado-Maior da III FAE, faz entrega ao Cel.Fulgrum, Chefe do Estado-Maior da 482ª Wing/ Homestead de uma lembrança alusiva ao evento



Formatura de encerramento. À frente da tropa podemos ver, da esquerda para a direita: Cel. Av. Azambuja, Cmt. da Base Aérea de Santa Maria, o Maj. Gen. Campbell da USAF e o Maj.-Brig.-do-Ar Manoel Carlos, Cmt. do COMDABRA.



"TIGRES E FALCÕES. GARRAS AFIADAS E VISÃO APURADA."

Ataquem todos os 109 com



Nariz Amarelo!

Uma pitoresca história da Segunda Guerra Mundial

Essa foi a ordem enviada a todos os pilotos de caça e às posições da antiaérea iugoslava, horas após a Wehrmacht ter desencadeado a Operação Marita, nome que recebeu o ataque à Grécia e à Iugoslávia. O Alto Comando iugoslavo estava realmente preocupado em emitir tal ordem, pois o avião de caça iugoslavo numérica e tecnicamente mais importante era o "Messerchmitt Bf-109E", o "Emil", cuja única diferença em relação aos da Luftwaffe, além da insígnia nacional que a distância era impossível distinguir, eram os narizes amarelos ostentados pelos aviões alemães.

¹ Nome carinhoso pelo qual a versão "E" do Messerschmitt Bf-109 era chamada pelos pilotos da Luftwaffe.



tecia nos céus dos Balcãs, quando os Messerschmitt Bf-109E, equipando um Jagdgruppen¹ da Luftwaffe, ao atacarem a Iugoslávia, viram-se combatendo aviões iguais, que equipavam a Real Força Aérea Iugoslava, que os havia adquirido há 18 meses.

O treinamento iugoslavo era precário, e poucos pilotos podiam diferenciar um Bf 109E de qualquer outro avião, com ou sem nariz amarelo. Nas condições caóticas que ocorriam naqueles dias de abril de 1941, a prática comum era atirar primeiro e confirmar a identificação depois, causando com isso trágicos erros. Porém, se a utilização de um mesmo tipo de avião de caça por ambos os lados combatentes era confusa para os iugoslavos, a Luftwaffe também deveria ter seus problemas.

á 55 anos, em abril de 1941, uma situação anômala e estranha aconte-

Os primeiros Messerschmitt Bf-109E, que equiparam a Real Força Aérea Iugoslava ou Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo (JKRV), chegaram no outono de 1939. As negociações para a compra desses Messerschmitt foram iniciadas em janeiro de 1938, quando o Primeiro-Ministro iugoslavo visitara a Alemanha, com o objetivo principal de adquirir modernos equipamentos militares para equipar suas Forças Armadas. O Adido Militar iugoslavo havia ficado muito impressionado com o desempenho demonstrado pelos Messerschmitt, e expressou sua opinião à JKRV. Quando o Primeiro-Ministro se encontrou com o Reichsmarschall Hermann Göring para discutir a compra dos equipamentos, os Messerschmitt eram a prioridade da lista.

Göring era só cordialidade para com seu convidado, mas quando chegou a hora de discutirem o fornecimento dos Messerschmitt, ele interrompeu bruscamente a conversa fa-

Grupo de Caça.

zendo ver ao representante iugoslavo os inconvenientes de tal aquisição.

O Primeiro-Ministro concordou com Göring, achando-o bastante sincero, mas o adido insistiu na aquisição dos *Messerschmitt*, e a discussão aumentou quando, além dos caças, peças de artilharia antiaérea entraram em cena. Porém, os minérios de ferro, cromo e cobre que os iugoslavos estavam oferecendo como pagamento eram de vital importância para a indústria alemã, e Göring, embora relutante, finalmente concordou com as compras.

Todavia, 15 meses se passaram entre esse encontro e a assinatura do contrato, pois o *Reichsluftfahrtministerium*² criava constantemente mais alguma dificuldade. Finalmente, em 5 de abril de 1939, o contrato inicial foi assinado, e a Alemanha forneceu 50 *Bf 109E* e 25 motores extras *DB 601A*. Um contrato suplementar foi assinado onze semanas depois para o fornecimento de uma segunda leva de 50 *Bf 109E*.

O 6º Regimento de Aviação de Caça foi designado para receber os *Bf 109E* e, no início do outono de

1939, os primeiros três *Messerschmitt*, pilotados por militares iugoslavos que tinham ido à Alemanha para se familiarizarem com a aeronave, chegaram em Zemun, voando de Augsburg sob os olhares dos generais da JKRV, do adido alemão e dos técnicos da *Messerschmitt AG*. A po-

do, sob os olhares perplexos dos espectadores. Os representantes da *Messerschmitt AG* disseram que aquilo fora feito de propósito, para demonstrar a capacidade do *Bf 109E* de pousar de barriga, sem causar estragos maiores ao avião e ao piloto !!

Os aviões fornecidos à JKRV

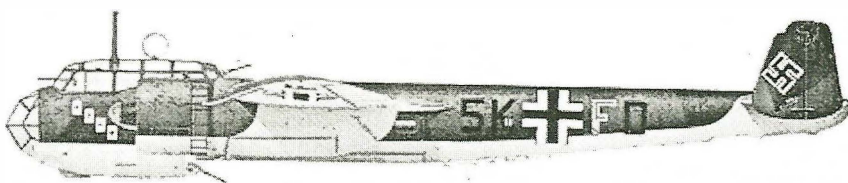
eram do tipo *Bf 109E-3*, e começaram a chegar em pequenos grupos, pilotados por pilotos iugoslavos. Em uma ocasião, um desses grupos, vindo de Frankfurt, pousou na Romênia por causa de uma navegação mal feita. Dos 100 aviões encomendados, apenas 73 foram entregues, e devido à falta de peças de reposição, muitos desses passaram sua breve vida operacional indisponíveis, devido a simples itens, como por exemplo, um pneu.

A vida operacional do 6º Regimento de Aviação de Caça

foi um espelho daquilo que Göring disse ao Primeiro-Ministro iugoslavo. Um ex-piloto da unidade dizia que antes da chegada dos *Messerschmitt* o aeródromo de Zemun apresentava muito raramente algum *Fury*³ acidentado, e agora o que se



"Não existem armas secretas na Alemanha, e todas elas poderiam ser utilizadas pelo glorioso Exército Sérvio o qual eu tanto admiro desde a última guerra, mas sinceramente meu amigo, eu não recomendo os Messerschmitts. Seus pilotos não estão familiarizados com essas novas aeronaves. Eles deverão aos poucos ir adquirindo experiência em aviões mais velozes ou sofrerão muitos acidentes principalmente nos pousos e poderão desenvolver uma rejeição aos avançados caças. Eu recomendo para vocês, do fundo de meu coração, o excelente bombardeio Dornier 17". Com estas palavras, o Reichsmarschall Göring, baseado em sua vasta experiência como aviador e combatente, alertou o diplomata iugoslavo sobre a inoportuna compra dos MS / Bf-109E.



A aeronave Dornier 17, apesar de possuir excelentes performances para a época, era uma aeronave de reconhecimento e um bombardeiro médio, portanto, uma arma de ataque e/ou retaliação. Sendo a grande preocupação dos iugoslavos a defesa, até hoje persiste a dúvida quanto à sinceridade das intenções do Reichsmarschall Göring.

tência do motor *Daimler-Benz* e a maneira pela qual o *Bf 109E* pousava com nariz alto eram novidades para o pessoal da JKRV. Os dois primeiros caças pousaram sem problemas, mas o terceiro fez uma aterrissagem com trem de pouso recolhi-

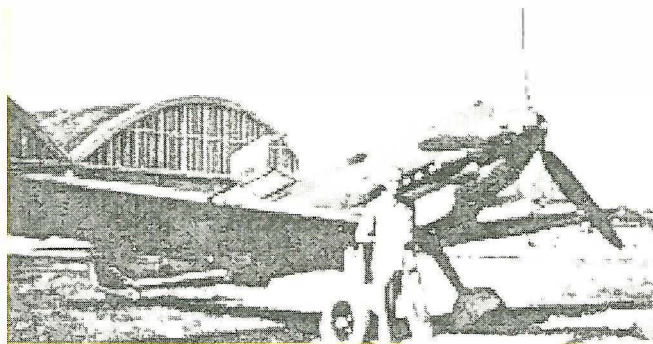
² Ministério da Aeronáutica alemão.

³ Avião de caça biplano, monomotor, de fabricação inglesa, muito utilizado na década de 30.

via eram, invariavelmente, dois ou três *Bf 109* aterrissados de barriga ou com o nariz enterrado no chão. O mesmo piloto, entretanto, disse que os *Bf 109* eram excelentes aviões, muito melhores do que os *Hurricane*⁴ que o regimento também possuía. Dizia ainda que a combinação de *slots* e de *flaps* era admirável, que os pousos e decolagens eram um pesadelo para pilotos inexperientes, e que o estreito trem de pouso e a hélice de passo variável contribuíam também para o enorme número de acidentes.

Na realidade, o que mais contribuiu para o problema era que não havia um avião de transição entre o *Fury* - simples e que perdoava todos os erros dos pilotos - e os *Bf 109E*. Uma tentativa foi feita, com a utilização do *Bf 108B Taifun*, mas os resultados não foram bons. Vários fatores, incluindo a falta de peças de reposição, limitavam o número de horas voadas nos *Bf 109E*. Alguns pilotos tinham apenas 50 horas de voo nos *Bf 109E*, quando os alemães invadiram a Iugoslávia. Muito poucos tinham experiência em vôos noturnos ou por instrumentos e alguns outros nunca haviam utilizado máscara de oxigênio em situação de voo normal, quanto mais de combate.

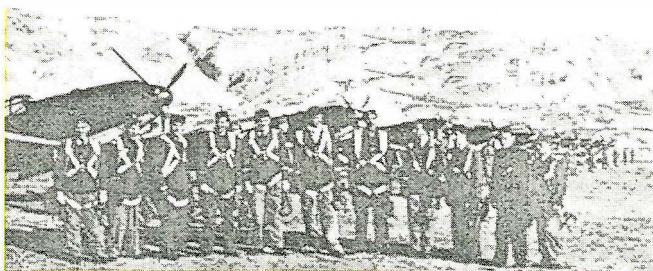
Em janeiro de 1941, todos os *Bf 109E* da JKRv estavam lotados no 6º Regimento de Aviação de Caça, cuja principal finalidade era defender a capital, Belgrado. Com a reorganização da JKRv, esses aviões foram distribu-



Um Bf-109E e seu piloto, após a chegada ao 51º Esquadrão, em Zemum, no outono de 1939, vindos de Berlim.

ídos também para o 2º Regimento de Aviação de Caça que também possuía os *Hurricane*. Nesse período, a Iugoslávia ficou sob intensa pressão diplomática da Alemanha, e em 25 de março, o Príncipe Regente Paulo aceitou aliar-se às forças do Eixo, mas dois dias depois, elementos patriotas anti-germânicos deram um golpe de Estado, depuseram o Príncipe Paulo e rejeitaram a aliança com a Alemanha e Itália. Hitler, enfurecido com esses acontecimentos, imediatamente iniciou preparativos para um ataque à Iugoslávia, que se deu no dia 6 de abril, com um ataque aéreo a Belgrado.

A ordem de batalha dos *Bf 109E* na JKRv era, nessa época, a seguinte:



Os inexperientes pilotos iugoslavos pousam orgulhosamente à frente de seus Bf-109E, após a chegada ao 6º Regimento de Aviação de Caça, encarregado da defesa de Belgrado.

te: o 6º Regimento de Aviação de Caça possuía dois Grupos de Caças, dos quais o 32º tinha dois esquadrões, com um total de 22 *Bf 109E*, localizados em Prnjavor, a uns 50 km de Belgrado; e o 51º, com um esquadrão de 10 *Bf 109E*, localizado em Zemun, principal aeródromo de Belgrado. O 2º Regimento de Aviação de Caça, cuja principal tarefa era defender os objetivos industriais, compreendia o 31º Grupo de Caça, com 11 *Bf 109E* baseados em Susicko, e no 52º Grupo de Caça, com 18 *Hurricane* baseados em Knic. Havia, ainda, três *Bf 109E* baseados em Mostar, como parte de uma unidade independente de treinamento, ou seja, havia apenas 46 *Bf 109E* disponíveis quando do início das hostilidades. Esses esquadrões possuíam ainda alguns caças *IK-Z*⁵.

Os primeiros caças a se oporem aos ataques da Luftwaffe, no dia 6 de abril, foi uma esquadrilha de *IK-Z* que decolou de Zemun. Minutos depois, juntaram-se a ela alguns *Bf 109E* do 32º e do 51º Grupos de Caça. Os *IK-Z* e os *Bf 109E* atacaram a primeira leva de ataque, em grupos de dois ou três aviões, destruindo 10 deles, mas ao final do dia haviam perdido 2 *IK-Z* e 13 *Bf 109E*, o que representava mais de 40% de suas aeronaves.

O 2º Regimento, embora baseado a apenas 50 milhas de Belgrado, foi proibido de atacar, já que sua missão era defender as cidades industriais da Sérvia. Entretanto dois *Bf*

⁴ Avião de caça monoplano, monomotor, de fabricação inglesa, utilizado na Segunda Guerra Mundial, principalmente, durante a Batalha da Inglaterra.

⁵ Avião de caça biplano, monomotor, construído pela Iugoslávia nos anos 30 pela fábrica Ikarus, em Zemun.

⁶ Avião de ataque monoplano, monomotor, de fabricação alemã, mais conhecido como Stuka.

⁷ Avião de ataque, biplano, monomotor, de fabricação alemã, muito utilizado na Guerra Espanhola e no início da Segunda Guerra Mundial.

109E do 31 Grupo de Caça, ignorando as ordens, decolaram e conseguiram destruir dois *Ju 87B*⁶. Um dos aviões, porém, foi abatido, sendo essa a única perda para o 2º Regimento durante os conflitos. Um outro par de *Messerschmitt* também do 31º Grupo de Caça, contrariando as ordens, decolou e abateu um solitário *Hs 126*⁷, que fazia um reconhecimento tático sobre o leste da Sérvia.

A munição utilizada era um grande problema para os iugoslavos, já que não haviam recebido cartuchos incendiários para as metralhadoras *MG 17*, e assim, todo avião da *Luftwaffe* abatido era considerado precioso, pois a munição encontrada intacta era recolhida para ser reutilizada pelos aviões da *JKRV*.

No dia 7 de abril, os pilotos do 6º Regimento queriam uma revanche pelas perdas ocorridas no dia anterior, mas descobriram, então, que tinham contra si não só a *Luftwaffe*, mas também suas próprias baterias antiaéreas e, em alguns casos, seus próprios companheiros. A ordem de atirar em todos os 109 com nariz amarelo teve pouco efeito, e a antiaérea iugoslava atirava em qualquer coisa que possuía asas e estava a seu alcance. Naquela manhã, um piloto do 32º Grupo de

Caça abateu um *Blenheim*⁸, achando que era um *Ju 88*⁹ !

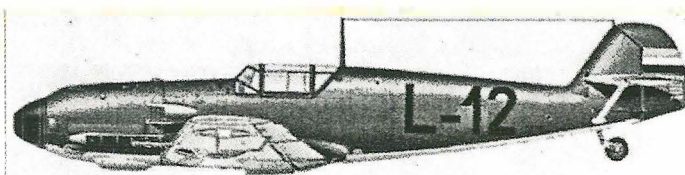
Embora poucos aviões alemães tenham aparecido sobre Belgrado, o 6º Regimento perdeu naquele dia 12 *Bf 109E*, enquanto o 2º Regimento limitava suas ações aos céus do leste

ceu encoberto, sem atividade aérea, mas no dia seguinte, Zágreb caiu nas mãos dos alemães, e os aviões restantes tiveram um dia de intensa atividade, engajando-se em pequenas escaramuças com os caças da *Luftwaffe*.

O Alto Comando iugoslavo ficara paralisado e as comunicações eram um caos, já que se esperava a chegada dos Panzers do General Paul von Kleist a qualquer momento. Em 10 de abril, o 2º Regimento queimou todos os seus aviões, para não permitir que os mesmos caíssem em mãos alemãs. Ação similar fez o 6º Regimento no dia seguinte, logo que os Panzers se aproximaram do aeródromo de Veliki. Essa foi a breve história da utilização, dos *Messerschmitt Bf 109E* em combate, na Real Força Aérea Iugoslava.

Quando da liberação da Iugoslávia anos depois, a *Luftwaffe*, no seu recuo rápido, deixou para trás alguns *Bf 109G*

(Gustav)¹⁰, que foram rapidamente incorporados à nova Força Aérea Iugoslava e, mais tarde, uns outros 60 foram doados pela Força Aérea Búlgara, como reparação de guerra.



Um EMIL, Bf- 109E, com a bandeira iugoslava estampada na cauda.



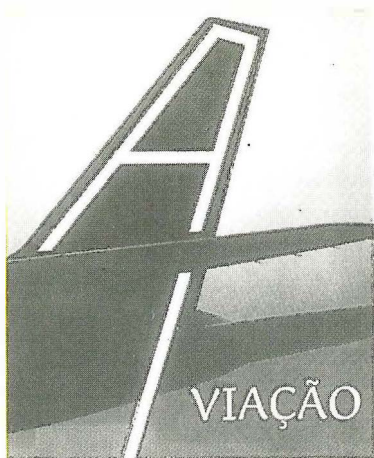
Todos os Bf 109E alemães, abatidos ou acidentados em território iugoslavo eram valiosos trunfos para a JKRV. Além de representarem vitórias militares, as peças não danificadas e a munição remanescente iam compor o escasso suprimento de manutenção e, principalmente, de armamento, cujos fluxos foram bruscamente interrompidos.

da Sérvia, caçando aviões de reconhecimento, sem grandes resultados. No dia seguinte, as atividades aéreas foram reduzidas por causa do mau tempo, e os iugoslavos aproveitaram a calmaria para transferir alguns aviões, especialmente os *Bf 109E*, para o aeródromo de Veliki, perto de Ruma. No dia 8, o tempo permane-

⁸ Bombardeiro leve, bimotor, de fabricação inglesa.

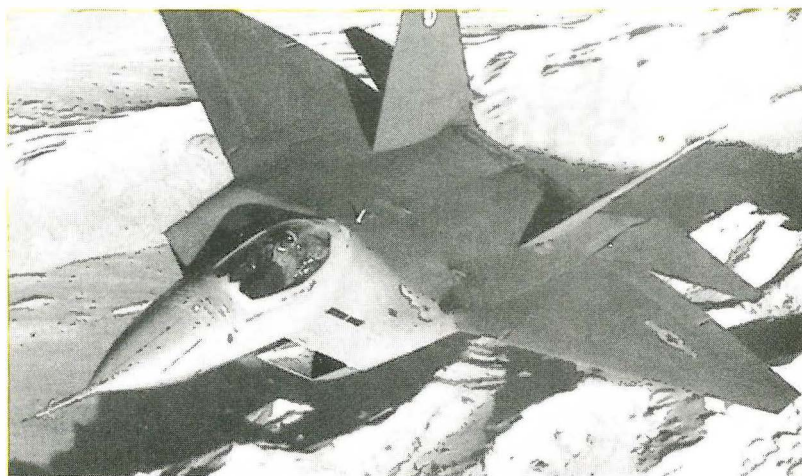
⁹ Bombardeiro médio, bimotor, de fabricação alemã.

¹⁰ Nome carinhoso pelo qual a versão "G" do Messerschmitt Bf-109 era chamada pelos pilotos da *Luftwaffe*.



ATUALIZANDO

A *Lockheed* e a *Boeing Defense & Space Group* trabalham com afinco no desenvolvimento e na produção do caça de superioridade aérea F-22, substituto do F-15 para o século XXI.



MODERNIZANDO



A companhia *Lockheed Martin Tactical Aircraft System* concluiu recentemente os primeiros cinco kits da produção destinada à modernização dos F-16, em serviço nas Forças Aéreas da Holanda, Bélgica, Dinamarca e Noruega.

Trata-se da *MLU (Mid-Life Updated)*, atualização planejada para a metade do tempo de vida útil previsível para a aeronave. Até o ano 2000, todas as aeronaves F-16 dessas Forças Aéreas, cujas entradas em ser-

viço deram-se em 1979/80, estarão totalmente modernizadas com equipamentos e armamentos de última geração que lhes proporcionarão uma operação eficaz, no mínimo até o ano 2020.

INSTITUTO DE PSICOLOGIA DA AERONÁUTICA TRINTA ANOS

Em 1967, a Portaria nº 018/GM3 criava o Serviço de Seleção e Orientação (SESO), dando início ao processo de seleção de recursos humanos, pesquisa e assessoramento técnico com bases psicológicas e científicas, no ambiente do Ministério da Aeronáutica.

Como falar em Psicologia na Aeronáutica sem citarmos o nome do Ten.-Cel. Rui Bandeira de Abreu?

Ao concluir o Curso de Classificação Pessoal na antiga Escola Militar do Realengo, não sabia o Ten.-Cel. Rui que estava iniciando uma difícil caminhada, que só foi vencida graças a sua persistência e, sobretudo, à consciência do bem que seria para a Aeronáutica a aplicação dos conhecimentos adquiridos durante o curso e nos quais acreditou.

“Hoje é mais fácil entender-se o porquê dessa descrença. A Psicologia era apenas uma nova ciência em desenvolvimento, principalmente a psicometria, que tem como resultado a psicografia e a estatística - daí sua utilização como suporte”.

Cita o Ten.-Cel. Rui, em entrevista, ao rememorar os idos de 1960, e regredindo ainda, mais até 1953, Campo dos Afonsos, lembra da Dra. Maria Cristina, também precursora desta especialidade na Aeronáutica; do Cel. O’de Almeida, primeiro Diretor do SESO, precursor do IPA, ao atual Diretor, Cel. José Roberto; dos funcionários precursores aos atuais; de como se todos empenharam e buscam cada vez mais aprimorar os serviços prestados pelo IPA.

Hoje, o IPA tem entre os seus objetivos, a passa-

gem para a reserva do pessoal da Aeronáutica. Para tanto, elaborou um Programa de Preparação para a Reserva. Finalmente, vale destacar que a filosofia do trabalho do IPA é o ajustamento do indivíduo ao trabalho, visando ao seu crescimento técnico-profissional e conseqüentemente, ao crescimento das organizações pela sua ação de Seleção, Avaliação e Desenvolvimento dos Recursos Humanos no âmbito do Ministério da Aeronáutica.



EM TEMPO

O artigo **“Encontro dos Velhos Companheiros - 30 anos depois”**, publicado em nosso número 215 (março/abril) é de autoria do Maj.-Brig.-do-Ar Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca (1922-1985), integrante 1/1ºGC, heróico esquadrão Senta a Pua, tendo realizado 85 missões de guerra.

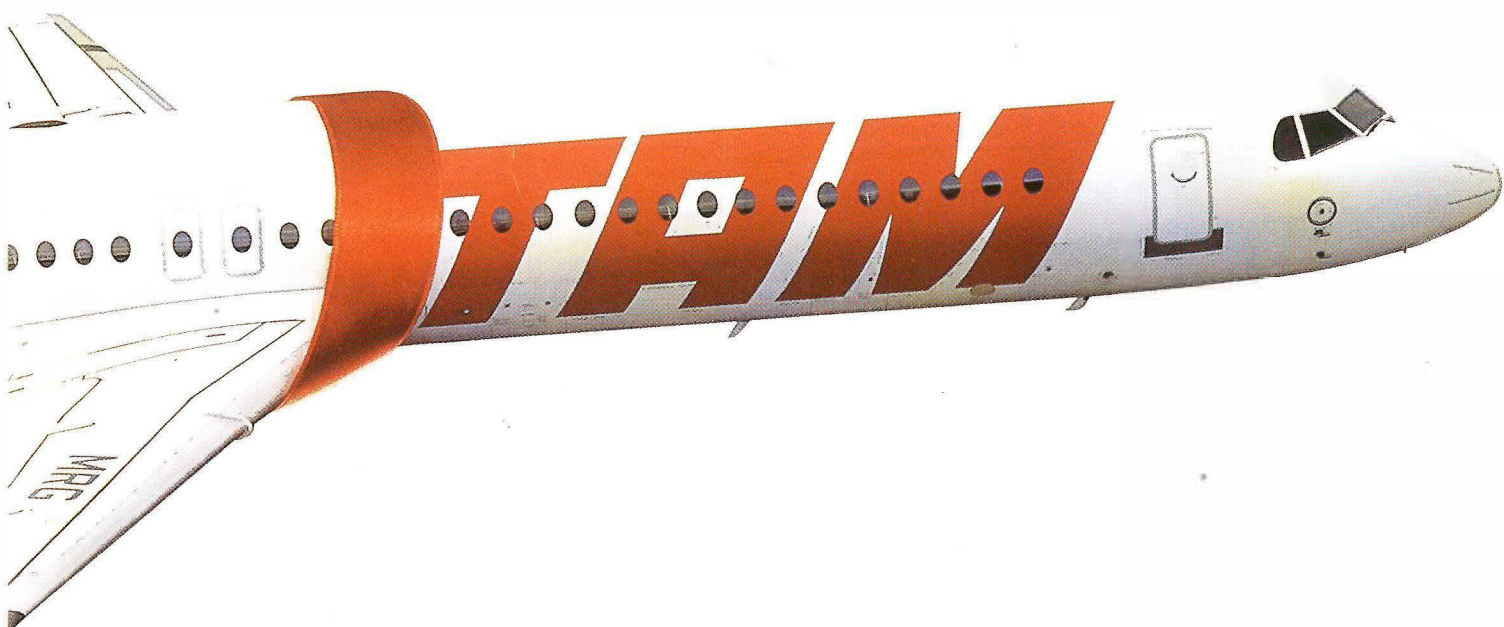


A primeira companhia aérea entre as Melhores & Maiores

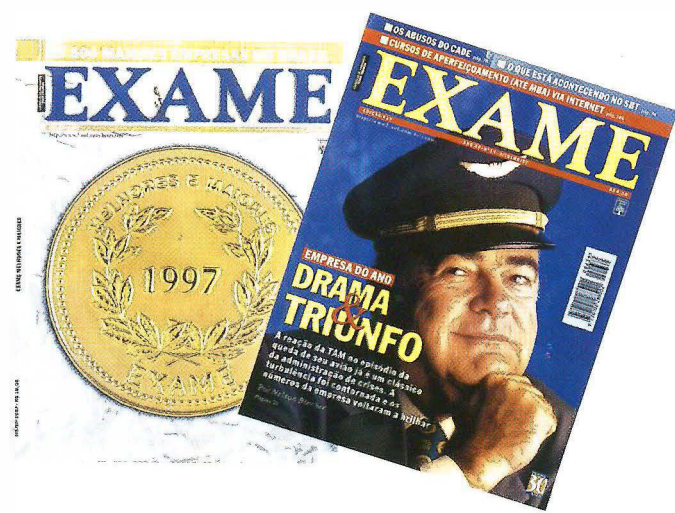
Entre as 500 melhores e maiores empresas do Brasil que tiveram suas performances analisadas pelos auditores da Revista Exame, a TAM conseguiu ser duas vezes melhor. A melhor empresa no Setor de Transportes, pela terceira vez consecutiva. E a de melhor desempenho entre todas as empresas concorrentes.

Por isso a TAM foi eleita "Melhor Empresa do Ano".

Um título que, ao completar 21 anos e se preparando para voar para os Estados Unidos e para a Europa a bordo dos moderníssimos Airbus 330-200 "widebody", a TAM quer repartir com cada um de seus funcionários e, principalmente, com seus clientes. Graças a eles é que a TAM pode voar tão alto, cada vez mais longe, cada vez melhor.



**area a ser eleita a melhor
ores Empresas do Brasil.**



TAM
Um estilo de voar

Série aviões históricos - III



Stearman

Uma das aeronaves mais construídas no mundo, o STEARMAN treinou mais aviadores militares, nas dezenas de países que o adotaram, do que todos os outros tipos de treinadores juntos.

Popularizados em filmes e em diversas publicações, vários aviões operados pelos aliados durante a Segunda Guerra Mundial - *P-47 Thunderbolt*, *Spitfire*, *B-17 Fortalezas Voadoras*, e outros, que obtiveram grande fama - foram para o grande público os principais, se não, os únicos responsáveis pelas vitórias obtidas nas batalhas aéreas daquele conflito.

O elevado desempenho operacional de seus pilotos, que adquiriram a capacidade de obter o máximo rendimento dos seus aviões, era fruto do treinamento recebido em pequenos e simples aeroplanos de instrução, dos quais as Forças Armadas aliadas utilizaram milhares, em grandes programas de treinamento.

Desses aviões, o *Boeing Stearman* foi um dos mais importantes. Devido à alta qualidade de seu projeto e construção, muitos ainda voam atualmente, 63 anos após o seu primeiro voo. Foi o segundo biplano mais produzido até hoje, sendo superado apenas em número pelo *Antonov AN-2*.

Foi em 1933 que a *Stearman* iniciou o desenvolvimento de um novo avião de treinamento, derivado do *Stearman Model C*, um dos primeiros aviões projetados pela companhia. O novo treinador foi designado pela fábrica como *Stearman Model 70* e voou pela primeira vez, em dezembro de 1937.

O *Model 70* era inicialmente propulsado por um motor *Lycoming R-680B*, radial, de 9 cilindros, desenvolvendo 220 hp, biplano, com assentos em *tandem* e trem de pouso convencional fixo. Era de fácil pilotagem e bastante resistente.

Em 1934, o *Model 70* participou de uma concorrência do Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos (USAAC) para a seleção de um novo treinador primário.

Inusitadamente, porém, foi a Marinha dos Estados Unidos (USN) que adquiriu primeiramente o novo avião, quando em 1935 encomendou 61, designados nesse serviço como *NS-1 (Trainer, Stearman)*, que foram equipados com

Lloyd Stearman
Americano, construtor de aeronaves.
Nascido em 26 de outubro de 1898
na cidade de Wellsford, Kansas - EUA.



Stearman foi um dos pioneiros americanos na construção de aeronaves, no período entre as duas Guerras Mundiais.

Começou sua vida profissional como arquiteto e, após o serviço militar, colocou em prática todo o seu talento nos desenhos e nos projetos ligados à área de construção de aeronaves.

Ao final da Primeira Guerra Mundial, ainda como universitário, alistou-se na Marinha dos Estados Unidos como mecânico de aeronaves.

Após formado, teve uma rápida passagem pela arquitetura, quando então passou a trabalhar na *Laird Airplane Co.* Dois anos mais tarde foi convidado e assumiu a chefia do Departamento de Engenharia e a Diretoria da *Travel Airplane Co.*

Em 1925, em Venice, Califórnia, fundou a sua própria companhia, a *Stearman Aircraft Corporation* e, pouco tempo depois, transferiu-a para Wichita, Kansas.

A fundação de uma companhia própria deveu-se, principalmente, à idéia obcecada de *Stearman* em construir um avião projetado e desenhado por ele. Assim sendo, pouco tempo mais tarde, lançava aos ares o seu *Stearman C-1*: biplano de cockpit aberto, com um só lugar e asa dupla. O *C-1*, como os seus sucessores, foram adotados como treinadores oficiais do Exército americano.

Em 1932, a *Stearman Co.* juntou-se à *Varney Airplane Co.* Nessa ocasião, *Lloyd* investiu, também, na ainda cambaleante *Lockheed Aircraft Corporation*, tornando-se o Presidente de ambas as empresas.

Como Presidente do Departamento do Comércio dos Estados Unidos, em 1935, *Stearman* teve de abandonar essas funções para assumir a presidência da *Stearman-Hammond Aircraft Company*.

Durante muitos anos, suas empresas foram subsidiárias das grandes construtoras e companhias de transporte aéreo, como a *United Aircraft & Transportation* e a *Boeing Airplane Company* (1936) entre outras.

Lloyd Stearman ficou conhecido como um dos maiores perfeccionistas na produção de seus engenhos, cujas evidências nos mostram, ainda hoje, inúmeras aeronaves *Stearman* em serviço, quer na aviação desportiva e particular, quer nos serviços agrícolas especializados.

motores *Wright J-5*, radiais, de 225 hp. Foram denominadas *Model 73* pela fábrica.

Já o USAAC, premido por uma forte restrição orçamentária, só pôde efetuar suas primeiras encomendas em 1936, quando 26 unidades foram adquiridas e ali designadas de *PT-13 Kaydet (Primary Trainer 13 Kaydet)*. Eram propulsados por motores *Lycoming R-680-5*, de 215 hp. Estes *PT-13* foram os primeiros exemplares da série *Stearman Model 75*, ou *Boeing Model 75*, após a incorporação pela *Boeing*.

Com o rápido sucesso que o novo avião obteve, novas versões surgiram. No USAAC, posteriormente USAAF (Força Aérea do Exército dos Estados Unidos), foram denominadas: 92 *PT-13A*, aperfeiçoadas e com motores *R-680-7*, de 110 hp; 225 *PT-13B*, similares ao *PT-13A*, mas com motores *R-680-11*; *PT-13C*, que eram ex-*PT-13A*, e foram modificados para treinamento de IFR; 318 *PT-13D*, idênticos ao *N2S-5* da USN; *PT-17*, dotados de motores *Continental R-670-5*, radiais, de 7 cilindros, desenvolvendo

220 hp, cuja produção foi iniciada, em 1940; *PT-17A* para treinamento de IFR; e *PT-17B*, dotados de pulverizadores para lançar inseticidas e controlar pestes, e que foram os primeiros de uma extensa linha de *Stearman* transformados em aviões agrícolas após a guerra. Devido à escassez generalizada de motores aeronáuticos, foi introduzido o *PT-18*, que era um *PT-13A* dotado de motor *Jacobs R-755-7*, radial, de 6 cilindros, desenvolvendo 225 hp, dos quais 6 foram designados *PT-18A*, para treinamento de IFR.

Satisfeita com os *NS-1*, a USN fez também grandes encomendas: 250 *N2S-1* dotados de motores *R-670-14* e baseados na série *Model 75*, que serviu de base para todas as versões subsequentes; 125 *N2S-2* dotados de motores *R-660-8*; 1.875 *N2S-3*, com motores *R-670-4*, 673 *N2S-4*, similares ao *PT-17*; e 1.450 *N2S-5*, idênticos ao *PT-13D*. Devido às pinturas em amarelo brilhante, e por serem uti-

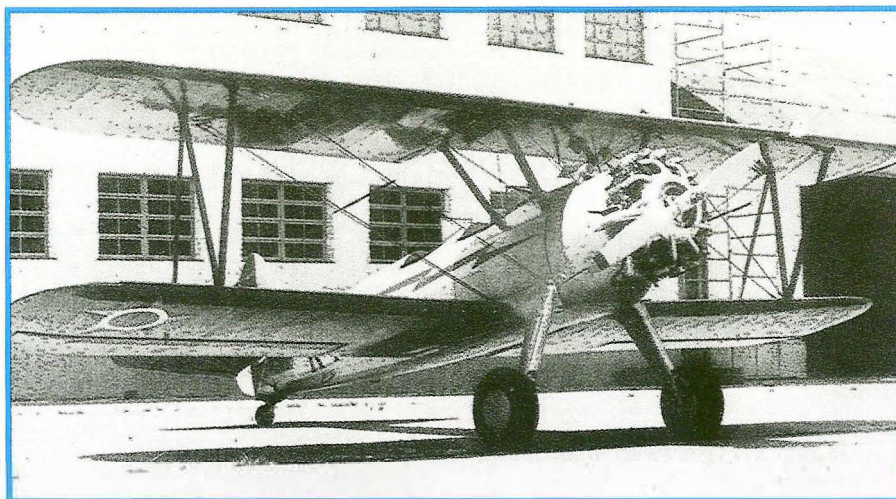
lizados para a instrução de jovens ainda inexperientes, os *Stearman* da USN logo foram apelidados de *Yellow Peril* (Perigo Amarelo).

Cockpits com cobertura transparente, para que aluno e instrutor suportassem as rígidas condições climáticas do Canadá, identificavam a versão PT-27, dos quais 300, similares ao N2S-

5, foram fornecidos à *Royal Canadian Air Force* (RCAF), dentro do *Lend Program* (Programa de Empréstimo e Arrendamento). Possuía, também, aquecimento para os tripulantes e equipamento IFR completo, que incluía, ainda, uma capota opaca para reproduzir as condições de voo sem visibilidade.

Houve, ainda, um outro modelo, que comumente não é citado nas publicações especializadas: o *Stearman A-76*, utilizado em treinamento avançado. Essa versão possuía estrutura reforçada e era dotado de um motor *Wright R-975-E-3*, radial, de 9 cilindros, desenvolvendo 420 hp, além de ser equipado com duas metralhadoras *Colt-Browning* Cal. 30, uma na asa inferior direita, e outra móvel, no *cockpit* traseiro, atirando para trás, além de cabides sob a fuselagem, para 100 kg de bombas de variados tipos. Podia também ser utilizado para reconhecimento, pois fora dotado de uma câmara *Fairchild K-3B*.

No Brasil, foram utilizados na Aviação Militar do Exército, mais tarde, na Força Aérea Brasileira e, posteriormente, na Aviação Civil. Primeiramente, 30 exemplares dos *Stearman A-76C3* e *B-76C-3*, duas subvariantes da versão básica A-76, foram recebidos pela Aviação Militar. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, esses aviões

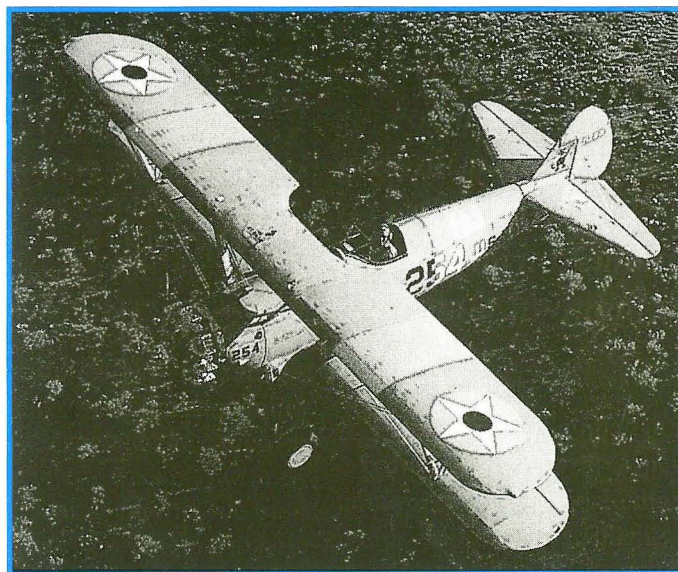


STEARMAN A-75L-3. Após cumprir a sua missão e ser o responsável pela formação de inúmeras turmas de aviadores, tanto na Aviação Militar do Exército quanto na Força Aérea Brasileira, repousa, totalmente restaurado, no Museu Aeroespacial da Aeronáutica, no Campo dos Afonsos (Rio de Janeiro).

passaram às Forças Aéreas Nacionais, cuja denominação foi empregada em virtude de esta nova Força Aérea reunir os efetivos pessoais e materiais do Corpo de Aviação da Marinha e da Aviação Militar do Exército. Em 22 de maio de 1941, a nova Força recebeu o nome atual: Força Aérea Brasileira (FAB).

Esses *Stearman* foram utilizados até 1941. Em 1940, 20 *Models 75*, da A-75L-3, dotados de motores *Lycoming R-680B4D*, de 225 hp, foram entregues também à Aviação Militar e, mais tarde, incorporados pela FAB, onde prestaram relevantes serviços na formação de pilotos militares, na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos. Posteriormente, foram destinados aos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica, nas Bases Aéreas do Galeão e de São Paulo. Após terem saído do serviço militar, passaram ao Departamento de Aviação Civil (DAC), que os distribuiu a diversos Aeroclubes.

Para grande satisfação das gerações antigas, atuais e futuras, as duas versões do *Stearman* utilizadas no Brasil estão expostas no Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos, preservadas pelas mãos primorosas de seus funcionários. Ali podemos ver o *Stearman A-75L-3*, matriculado na FAB como K-132 que, após desativado, passou ao DAC, em 1948, sendo distribuído ao Aeroclub de Bauri. Matriculado PP-GFI, rebocou planadores até 1961 e, em 1975, chegou ao Museu, onde foi restaurado nas condições originais. O outro é o *Stearman A-76C-3*, matriculado K-210, que, após servir à Escola de Aviação Militar, passou à Escola de Especialistas de



Um STEARMAN NS-1, transformado na versão N2S-30, totalmente restaurado nos Estados Unidos, continua em voo até os dias atuais.

Aeronáutica e, depois, à Base Aérea de Santos. Em 1949, foi destinado ao DAC, que o rematriculou PP-GGI e o distribuiu ao Clube Politécnico de Planadores, tendo chegado ao Museu, em 1974.

Devido à alta qualidade, os *Stearman*, principalmente os *Models 70, 73 e 75*, encontraram ao final da Segunda Guerra Mundial, em virtude da desativação nos Estados Unidos e na maioria dos países aliados, um amplo mercado civil. Centenas deles foram adquiridos por particulares a preços baixíssimos e utilizados para vôos de lazer, acrobáticos, de instrução e, principalmente, transformados em aviões agrícolas - sendo estes últimos dotados, muitas vezes, de um único lugar para o piloto. Alguns *Stearman* voam há mais de 50 anos, ininterruptamente.

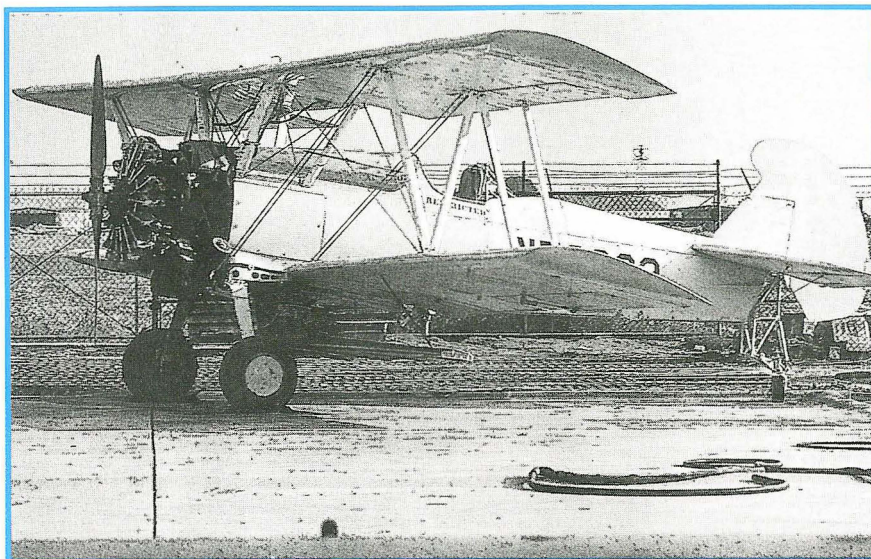
Outros foram dotados de motores *Pratt & Whitney R-985*, de

9 cilindros, com 450 hp, e equipados com capota sobre o motor, polainas no trem de pouso, pontas das asas retas e lugar para um só piloto. Esta versão, usada para alta acrobacia e shows de *wing-walker* (indivíduos que fazem malabarismo nas asas durante o voo), foram denominados de *Super Stearman*.

Em nosso país, na cidade de Curitiba, existiu um *Stearman* restaurado, representando um *Model 75*, do

USAAF, ao tempo da Segunda Guerra Mundial. Era dotado de um motor *R-985*, mas infelizmente acidentou-se há pouco, nas cercanias da cidade de Campo Largo, com perda total, sem vítimas, tendo sido o acidente televisionado, justamente no momento em que o avião colidiu com os fios de alta tensão.

**Luiz Carlos
Fernandes de
Souza Filho**
Historiador e
Piloto Civil



Um BOEING-STEARMAN, transformado em avião agrícola, possui apenas um cockpit e uma bequilha modificada (mais alta) para melhor acondicionamento do líquido a ser aspergido.

DADOS TÉCNICOS do Model 75

As principais características do *Stearman Model 75* são: era biplano; possuía as asas escalonadas, sendo a superior suportada por montantes de aço afixados à fuselagem; a inferior era do tipo *cantilever*, sendo a única dotada de *ailerons*.

As longarinas e nervuras, de madeira tipo Abeto Americano, com tirantes e estais de compressão de aço, eram enteladas. A cauda, única, e o estabilizador horizontal, também entelados, possuíam estais externos para reforço. A estrutura da fuselagem era de tubos de Aço Cromo-Molibdênio; a parte dianteira era revestida de metal e a traseira, de tela. O trem de pouso, convencional, era equipado com amortecedores, e a bequilha, direcionável. O tanque de combustível, na seção central da asa, comportava 162,75 l de AV GAS de 73, 80 ou 83 octanas; o motor possuía um tanque para 15,14 l de óleo lubrificante. O motor, de variados modelos, era dotado de uma hélice bipá metálica, de passo ajustável no solo e acionado por manícula. Ambos os cockpits estavam dotados de equipamentos de vôo completos, porém não dispunham de rádio; a comunicação entre os ocupantes era feita através de um tubo. Sua velocidade máxima era de 199,5 km/h, a de cruzeiro, 171 km/h e a de pouso, 83,6 km/h. Sua razão de subida era de 256 ft/m, o alcance de 812 km e o teto de serviço de 3.413m. O peso máximo era de 1.232 kg, a envergadura de 9,8m, o comprimento de 7,63m e a altura de 2,74m.



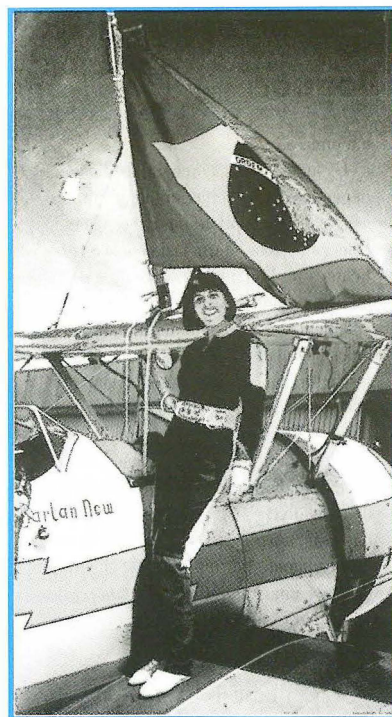
MARTA LÚCIA BOGNAR,

comissária da VASP, é a primeira
"wing walker" brasileira

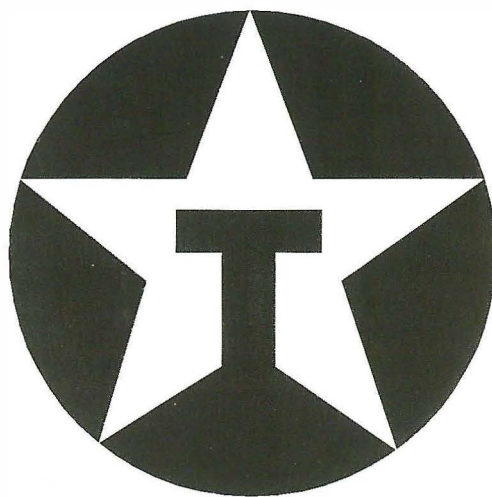
Os *wing walkers* surgiram nos Estados Unidos depois da Primeira Guerra Mundial e, até hoje, não mais do que vinte duplas, em todo mundo, estão em atividade.

Marta, que teve seu batismo de fogo em 1982, nas praias do litoral catarinense, é dotada de um corpo alto e esbelto (57 quilos, distribuídos em 1,73m de altura) que em nada lhe facilita em termos aerodinâmicos.

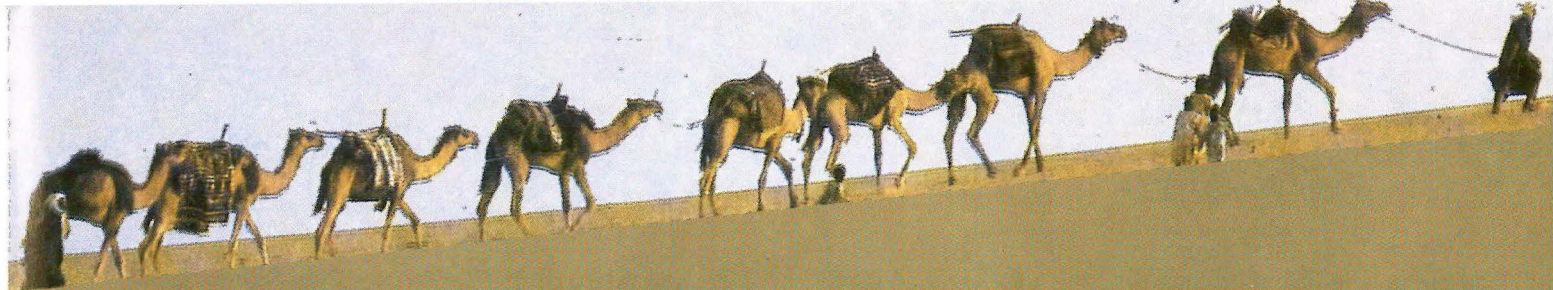
Amante da aviação, quando não está sobre as asas de um *Stearman*, voa dentro da cabine, como chefe de equipe de MD-11, na VASP.



Com a bandeira brasileira, antes de um espetáculo, nos Estados Unidos.



TEXACO
O MUNDO CONFIA



O Bombardeio Fantasma

A incrível missão do Kommando Blaich,
que destruiu Fort Lámy depois de cruzar
2.000 km sobre o Sahara

ANTECEDENTES

Com a queda da Creta e a retirada ou rendição das tropas britânicas nessa ilha e na Grécia, restava um único território onde os soldados de Sua Majestade tinham um *front* terrestre com as tropas do Eixo - a África do Norte, onde divisões britânicas (no Egito) e italianas (na Líbia) imediatamente entraram em combate. Os britânicos levaram a melhor, conseguindo iniciar uma ofensiva que cruzou a fronteira líbia, conquistou toda a região da Cirenaica e chegou às portas da Tripolitânia. Parecia ser uma questão de semanas para os italianos serem expulsos de seu território colonial africano. Por isso, como já ocorrera na Albânia e na Grécia, a Alemanha foi obrigada a se envolver numa operação militar de apoio aos italianos. Por ordem de Adolf Hitler, foi criado um exército blindado especial para ir lutar contra os britânicos em solo africano. Era o Deutsches Afrika Korps.

Seu comando foi entregue a um dos mais brilhantes generais alemães, Erwin Rommel, e as primeiras tropas começaram a desembarcar em Trípoli, na costa oeste da Líbia, no início de 1941. Em março daquele mês, os alemães atacaram pela primeira vez, invertendo o curso das operações e obrigando as tropas britânicas a recuar. A ofensiva alemã chegaria até Tobruk, às portas da fronteira egípcia.

Lá, entretanto, os britânicos conseguiram se reorganizar, trazendo novas divisões do Oriente Médio e da Índia. O Afrika Korps, ao contrário, tinha problemas de abastecimento, principalmente porque os navios que le-

vavam provisões, incluindo tanques e combustível, da Itália para a África, eram atacados por aviões e submarinos britânicos baseados na ilha de Malta. Vários desses navios foram afundados e o Afrika Korps começou a sentir a escassez de provisões em momentos críticos do combate.

No início de 1942, os britânicos acreditavam que a derrocada final de Rommel e suas divisões era só uma questão de tempo. Na virada do ano, os oficiais de Sua Majestade festejaram a vitória próxima nos salões de festa do Cairo, entre dançarinas exóticas e muita bebida. O serviço de informações anunciara, em 20 de janeiro, que os alemães estavam destruindo seus depósitos, preparando-se para uma nova retirada, abandonando definitivamente toda a Cirenaica. No dia seguinte, o Afrika Korps ataca!

Numa ofensiva-relâmpago, precisamente calculada e extremamente ousada, Rommel e suas divisões reconquistaram todo o território cedido no ano anterior em apenas 17 dias.

A experiência de Rommel no ano anterior lhe mostrara que as esperanças alemãs de vitória na África não podiam ser muito além de sonhos, enquanto as provisões continuassem a ser destruídas pelos *piratas de Malta* durante a travessia dos navios pelo Mediterrâneo.

Do outro lado, as novas tropas de Sua Majestade também vinham por mar, em rotas entre a Índia e o Egito, e por terra, do Oriente Médio. Outras vinham direto da Grã-Bretanha, no perigoso trajeto que contava o litoral atlântico da África, dobrava o Cabo da Boa Esperança,

e subia pelo litoral oriental africano até chegar ao Egito pelo Mar Vermelho.

Em fins de 1941 os britânicos também haviam começado a usar uma rota nova, mais segura e protegida, para seu reabastecimento. Nela, os navios de abastecimento partiam da Grã-Bretanha e contornavam a África até o seguro porto de Douala (Camarões), na Baía de Biafra. Ali também chegavam os navios carregados de aviões e tanques norte-americanos, novos em folha, enviados por Washington para auxiliar seus velhos aliados. A rota continuava por terra, mergulhando no interior africano até a fronteira sul do Deserto do Sahara, onde está o Lago Tchad. Nas suas margens, ficava a mais estratégica base dessa rota: Fort Lámy.

Protegido por uma pequena guarnição britânica, Fort Lámy incluía um formidável conjunto de armazéns, depósitos, tanques de estocagem de combustível e instalações para o armazenamento de provisões. Seus pátios de estacionamento estavam repletos de blindados novos, e o aeroporto ostentava fileiras de caças e bombardeiros acabados de sair da linha de produção. Dali, todo esse material seguia para o Egito, em rotas terrestres que incluía a cidade de Khartoum, às margens do Nilo, de onde o transporte fluvial completa a rota até o Cairo ou Alexandria. Era uma rota longa, da Grã-Bretanha ou dos Estados Unidos até o Egito, mas extremamente segura.

Os britânicos acreditavam, com razão que só a travessia marítima do Atlântico era perigosa. Já Fort Lámy estava a 2.175 km da base do Afrika Korps em Trípoli, numa linha reta que literalmente atravessava o coração do Sahara - sendo por isso considerado impossível um ataque terrestre ou aéreo dos alemães.

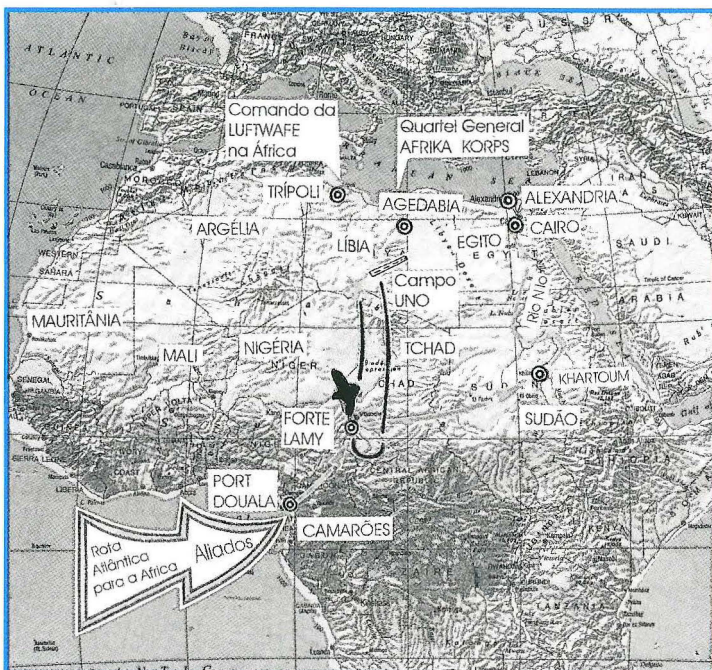
Mas em janeiro de 1942, o ponto Théo Blaich encaminhou um relatório alertando sobre o perigo representado pela rota Douala-Ft.Lámy-Nilo. Blaich sabia muito bem do que falava, pois era um dos aviões *africanos* mais experientes das unidades da Luftwaffe (força aérea alemã) que serviam o Afrika Korps, inclusive voando como piloto pessoal de Rommel, no seu Messerschmitt Me-108 Taifun. Aventureiro, foi o único piloto a se apresentar para serviço na Luftwaffe, em 1939,

dispondo de seu próprio avião. Apesar de suas credenciais, entretanto, o comando-supremo de Berlim não levou muito a sério a sua denúncia.

Mas Rommel tinha outra opinião. Assim, em meados de janeiro de 1942 é criada, sob ordem do general, uma unidade aérea especial - o Kommando Blaich. Sua missão: realiza um ataque aéreo contra o Fort Lámy.

A MISSÃO

A guarnição de Fort Lámy não entendia como o HE estava lá



A despeito da carência de auxílios de terra e de informações meteorológicas precisas na rota, o HE-111H/6 decola do aeroporto mais solitário do mundo para bombardear Fort Lámy, no coração da África, o mais importante ponto de ressuprimento aliado para os seus postos avançados no nordeste do continente.

Como não podia teixar de ser, trata-se de um grupo de homens especiais. Sua base de partida também é especial: o Campo Uno, uma pista natural de sólida argila arenosa, com instalações mínimas; protegida por ventos por um arco de colinas. Fica ao sul, na porta de entrada do deserto, e era conhecido pelos aviadores como “o aeroporto mais solitário do mundo”. Usado geralmente para missões especiais, o campo havia sido descoberto apenas em 1936, pelo aviador italiano Major Conde Vimercati San-Severino, durante um voo de patrulha.

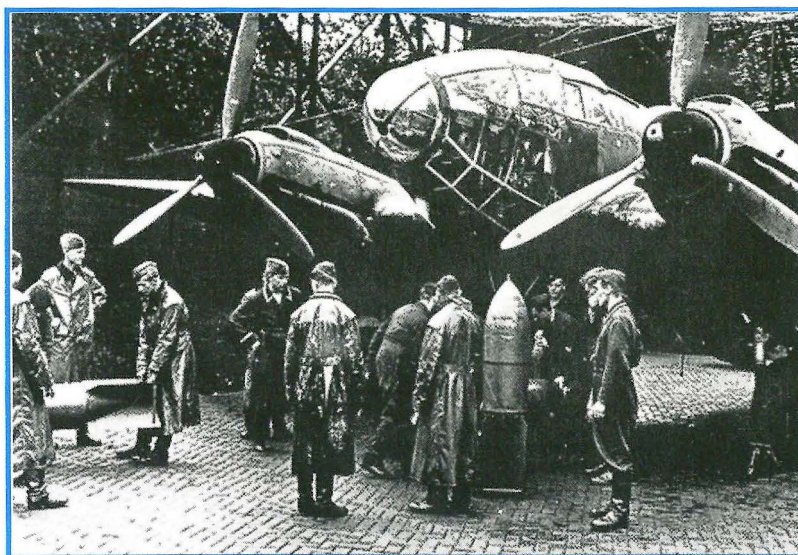
O próprio Conde Vimercati, aliás, faz parte do Kommando Blaich, e chegara ao Campo Uno em 20 de janeiro, pousando com um trimotor Savoia-Marchetti SM-82 carregado de provisões e combustível.

Esse avião será o próprio depósito para a ação, devendo servir também para o reabastecimento do retorno. Quando o italiano saiu de sua aeronave, encontrou os outros cinco aviadores que participariam da ação: o próprio Blaich, que chegara antes, com seu Me-108 Taifun; e os homens que vieram num bombardeiro bimotor Heinkel He-111h-6: o Tenente

Franz Bohnsack, comandante do Heinkel; o alferes Heinrich Geissler; o mecânico suboficial Wichmann, operador de rádio, e o Tenente Fritz Dettmann, correspondente de guerra. São os seis homens do Kommando Blaich. Existia ainda uma equipe de apoio, italiana, que chegara com o Conde. Além deles, existem também alguns técnicos, como um meteorologista de carregada pronúncia com sotaque de Dresden, onde estudou. Embora ninguém saiba, trata-se de um agente inglês infiltrado nas tropas italianas para avisar aos comandos de sabotagem britânicos sobre vôos e manobras do Afrika Korps. Mas deu azar: antes que o He-111H-6

retorne do ataque, teve suas atividades clandestinas descobertas por um capitão italiano, sendo fuzilado ali mesmo, no Campo Uno, como espião.

O bombardeiro que será usado é o He-111H-6 de Bohnsack, no qual foram feitas algumas modificações. Como o modelo original tinha um alcance de combate

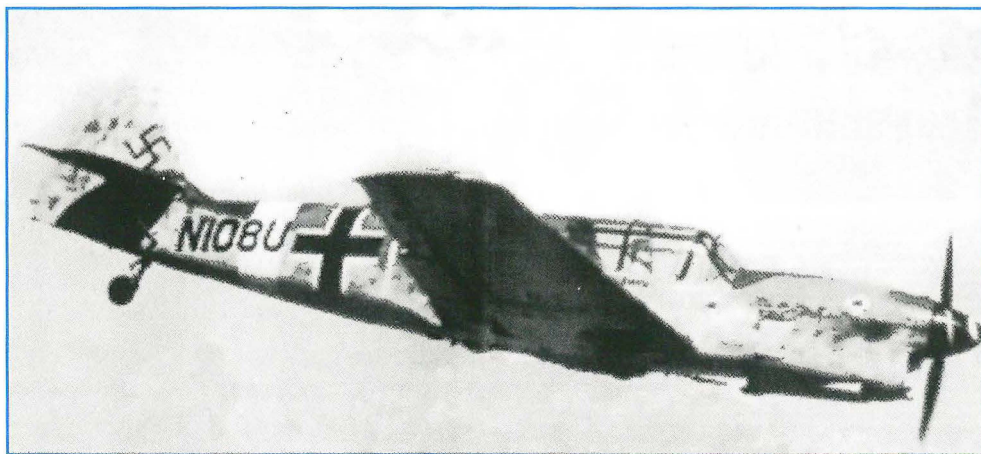


O HE-111H/6, sendo preparado, cercado do maior sigilo possível, na Base da Luftwaffe em Trípoli, antes de seguir para o Campo Uno.

de 1.200 km, foram adaptados tanques suplementares, de modo que o aparelho decolará com 5.000 litros de combustível. Sua velocidade é de pouco mais de 300 km/h o que não é muito bom para enfrentar caças, mas seus tripulantes não acreditam que encontrarão adversários no ar.

Amanhece o dia 21 de janeiro de 1942. No mesmo

dia em que Rommel e o Afrika Korps surpreendem as tropas de Auchinleck, retornando a ofensiva na Cirenaica, o Kommando Blaich inicia a sua ousada ação. São 8hs da manhã quando o Heinkel He-111H-6 alinha na cabeceira da pista de Campo Uno. Observando o bimotor de camuflagem de deserto, os italianos de equipe de apoio gritam a sua saudação de boa sorte "In bocca al lupo (na goela do lobo)".



Blaich chega ao Campo Uno em seu ME-108 particular, para se unir aos demais membros da tripulação escalada para a missão.

Nos comandos, Bohnsack aciona a potência máxima dos dois motores Jumo 211F-1. O bombardeiro rola pelo piso de argila, subindo preguiçosamente contra o céu do deserto. Mal a aeronave começa a tomar a

sua rota sul, porém, o rádio informa que se aproxima uma forte tempestade. Bohnsack amaldiçoa o meteorologista de Campo Uno, sem saber que haviam confiado na promessa de *tempo bom* de um espião inimigo! Volta-se para os companheiros e diz que o consumo de combustível deverá ser mais elevado do que havi-

am previsto, devido aos ventos contrários. Todos entendem a situação, numa missão em que cada gota de combustível foi meticulosamente calculada. Mas ninguém fala em abortar a operação.

O Heinkel sobrevoa o deserto balançando como um animal selvagem, ao sabor das correntes violentas que se elevam das areias do Sahara. Mas não há o menor sinal de caças ou outros aviões inimigos. Ao meio-dia, entre a poeira do deserto, se avistam os primeiros contornos orientais do Lago Tchad. O bombardeiro começa a contornar o lago no sentido anti-horário, numa curva bastante larga. Fort Lámy fica na margem sul, e a idéia é atacar a base vindo do sul, de modo a, em seguida, tomar o rumo norte de retorno. O termômetro marca uma temperatura externa de 22°C, na altitude de 2.500 m do Heinkel, e fica fácil imaginar o calor infernal que deve estar lá embaixo, no solo.

São 14h 30min quando Bohnsack guina o bimotor, dirigindo-o diretamente para o alvo. Blaich dá ordem de "aos postos de combate". Em segundos a visibilidade melhora e se avista a cidade.

Não há um movimento extraordinário. Ninguém correndo para os canhões anti-aéreos. Nenhum caça aciona os motores na pista para decolar e enfrentar o bombardeiro da Luftwaffe que voa impune sobre a mais importante base britânica na África



Alguns vôos foram executados em apoio à missão. Na foto vê-se ao fundo o Savoia-Marchetti SM82, do Conde Vimercati descarregando material de apoio sob as vistas da guarda.

111H-6 era de 2.000 kg de bombas, mas a redução foi o preço a aceitar para realizar uma missão que exigiu quase o dobro do alcance normal da aeronave. As portas do compartimento de bombas se abrem.

Nem um tiro é disparado contra o Heinkel. As sentinelas em Fort Lámy ficaram tão surpresas pela visão daquele avião solitário que custaram a reconhecer a silhueta inconfundível das asas elípticas do He-111. Mesmo depois, ninguém dera ordem de guarnecer os canhões e, quando as primeira bombas explodem, o pânico entre a tropa é tão grande que ninguém se lembrará dos canhões anti-aéreos, nem dos caças armados e reabastecidos parados no aeródromo. Fort Lámy não reage.

As primeira bombas explodem, e a base se transforma num inferno. Os depósitos desabam, se consumindo em chamas; os reservatórios de combustível explodem. Vários incêndios irrompem por toda a parte, se juntam, e lançam no ar uma coluna de fuma-



Um JU52-3M, ainda no crepúsculo, pousa fora de campo, levando combustível e itens de socorro para que Blaich e sua equipe retornassem até o Campo Uno e, a seguir, voassem com destino a Trípoli.

ça avistada a 100 km de distância. No aeródromo, dez aviões totalmente destruídos.

Os tripulantes do Heinkel gritam, urram diante da cena. Bem mais tarde, depois de seu retorno, é que ficarão sabendo de todo seu sucesso. Informações darão conta de que 400 mil litros de gasolina de avião e todas as reservas de óleo combustível foram consumidas nas chamas. Todas as instalações e depósitos foram severamente atingidos, fazendo com que a paralisação de Fort Lámy até o conserto dos danos levasse a rota Douala-Ft.Lámy-Nilo a ficar inoperante por várias semanas, sem escoar um só carregamento de provisões, uma gota de combustível ou qualquer arma através daquela rota pelo sul do deserto!

Finalizando o ataque, Bohnsack tratou de tomar a rota de retorno, para o norte. As 17hs, o bimotor continua a sobrevoar deserto. O fim do dia se aproxima, transformando num jogo de sombras os contornos de dunas e maciços rochosos. Os homens sabem que tudo depende de conseguirem achar aquela pista abrigada entre colinas que é o Campo Uno. Já os indicadores na cabine não deixam dúvidas - o combustível acaba.

A noite cai e não conseguiram alcançar Campo Uno. Bohnsack emite o sinal de S.O.S., sem obter qualquer resposta. Avisa os companheiros para se prepararem para um pouso forçado. As últimas reservas de combustível vão se esgotar em 15 minutos. No crepúsculo, o piloto procura um ponto de pouso. Acha um pedaço plano e aparentemente sólido de terreno no meio do deserto. *"Apertem os cintos e agarrem-se."* O trem de pouso é baixado, o bombardeiro entra na final e antes de tocar o chão é envolvido por uma nuvem de poeira. É um pouso cego mas admiravelmente suave para as circunstâncias. O Heinkel sacode, pula com as irregularidades, e acaba parando sem qualquer dano sério. Mas estão perdidos no meio do Sahara.

Wichmann se lembra do pequeno emissor de rádio de 3 watts, do tipo usado por espíões e que funciona a pilha. É a saída, pois o emissor da aeronave só pode ser acionado com os motores funcionando. Rapidamente, monta o aparelho portátil e começa a emitir o sinal-código *"VQBJ... VQBJ..."*

Os outros homens montam o acampamento. Não se pode dizer que as acomodações são improvisados, pois possuem um material completo - mosquiteiros, colchões pneumáticos, cobertas, e toda sorte de utensílios, como canecas, páspicaretas, machadinhas e fósforos. As caixas de víveres também são animadoras - suas inscrições dão conta de que contém o suficiente para cada membro do grupo se alimentar bem por seis dias.

Mas Geissler traz a má notícia, mostrando o único recipiente de água: vinte litros. Blaich faz rapidamente as contas. *"A água será racionada: um quarto de litro*

às horas da manhã e um quarto de litro às cinco horas da tarde, para cada homem."

Na primeira manhã, Wichmann e Geissler tentam fazer um reconhecimento. Caminham duas horas e, totalmente exaustos, têm de retornar. A temperatura está em 36°C, e a unidade do ar mal alcança 18%, contra os 65% a que estão acostumados em Berlim. O transmissor é acionado, mas sem resposta. Calculam que devem estar a uns 200 km de Campo Uno.

Passam-se mais três dias. 27 de janeiro de 1942. Os homens estão extenuados. Como haviam planejado, perto das 16hs, Geissler aciona um dos motores do Heinkel, aproveitando as derradeiras gotas de combustível. É ligado o potente emissor do avião, enviando o sinal. Os outros têm nas mãos as pistolas de foguetes de sinalização. Os minutos passam - cinco, dez, vinte. Mas nada acontece. O desanimado é geral. Às 17hs, é distribuída a última provisão de água.

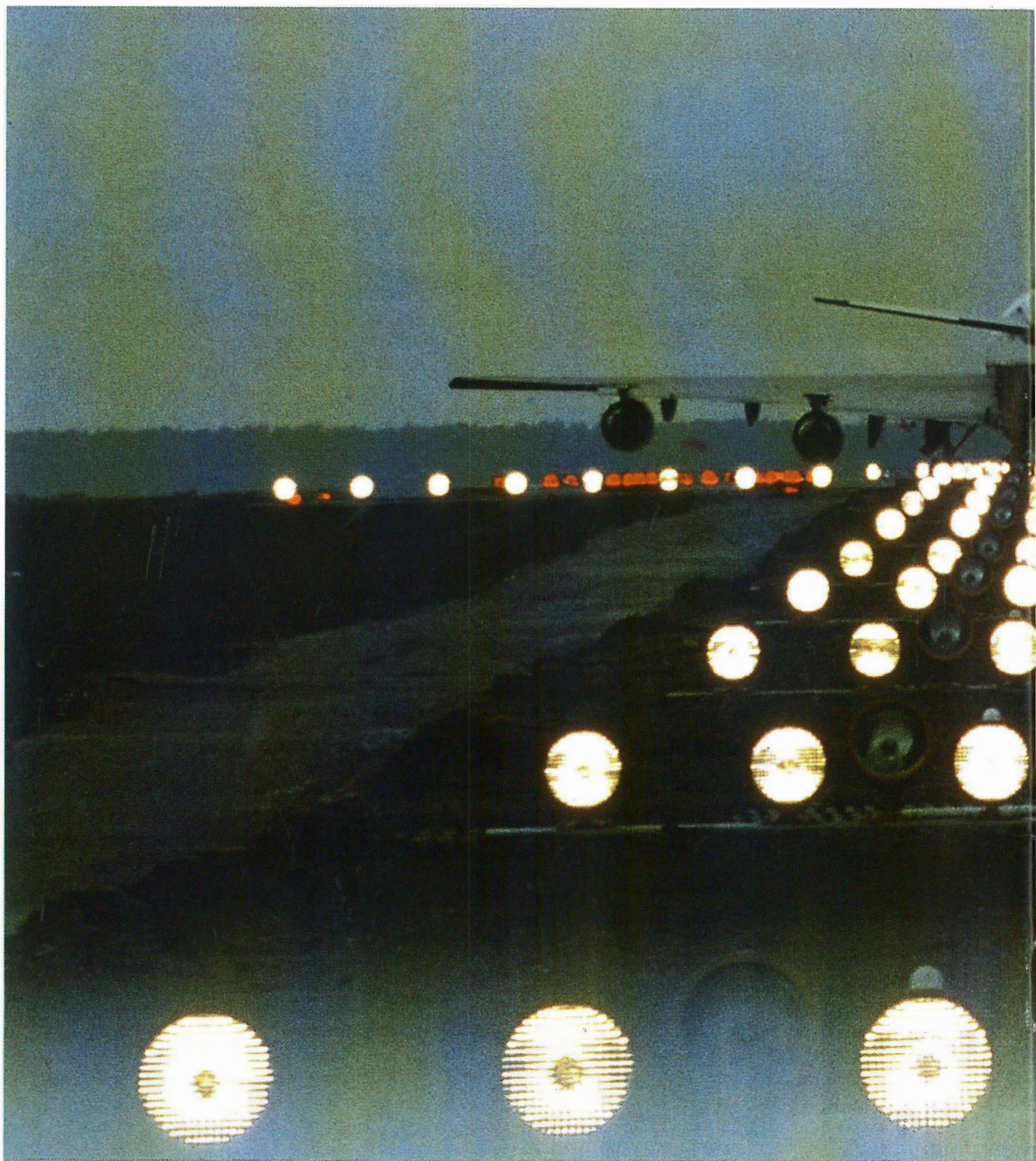
O sol começa a se pôr quando, de repente, Bohnsack fica de pé, num salto, e todos em segundos compreendem o que ocorre: *"Um avião!"* Correm para as pistolas de sinalização e, empunhando-as, olham o céu. Não, não é miragem. Lá está um pequeno bimotor italiano, um Caproni Ca.309 Ghibli. As pistolas disparam.

O Ghibli faz uma curva suave e pousa. Mal a porta se abre, e dela saltam o piloto Scorzone e sua tripulação. Cada um traz dois barris de água. A equipe de apoio de Campo Uno salva o Kommando Blaich! Sob o céu do deserto, acontece a festa. Bebe-se água no gargalo, saboreando o líquido como o mais fino vinho. Depois vêm o chá, spaghetti e carne de porco. Os italianos partem no Ghibli, combinando que regressarão pela manhã com combustível para o bombardeiro.

Mas a noite ainda não caíra totalmente quando ouve-se o som de um outro avião. Desta vez, um trimotor Junkers Ju-52/3m da Luftwaffe. Ele se aproxima e pousa, parando quase ao lado do Heinkel. Dele sai o Tenente Becker, da esquadrilha de salvamento do deserto. *"Vocês são o assunto da conversa em todos os aeródromos há sete dias. E quando, ontem à noite, ficamos sem notícias de vocês, avisei que ia tentar resgatá-los, e meus tripulantes concordaram"*. No Junkers, Becker trouxera três latas de gasolina, que é transferida para o Heinkel. Assim, quando o quartel-general do Afrika Korps em Agedabia recebia a mensagem dos italianos sobre o encontro de Blaich e seus homens, o Heinkel já estava em vôo novamente e, em meia hora, pousava em Campo Uno. De lá, reabastecido, voaria para o norte, encerrando a aventura de nove dias do Kommando Blaich.

© Transcrito - Aero Magazine (julho 1997)
Nova Cultural

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.



ANIVERSÁRIO DA INTENDÊNCIA

Na comemoração do 56º Aniversário, o Maj.-Brig. Int. Nebar Guillem Baltoré, Diretor de Intendência, proferiu Ordem do Dia da qual destacamos:

"APOIAR é também participar do objetivo. É contribuir claramente para o resultado final. É chegar junto na conquista.

Nestes cinquenta e seis anos de regularidade e eficiência, que ora comemoramos, jamais faltou à Força Aérea, na paz ou na guerra, o suporte de sua Intendência.

Pioneiros na administração por sistemas, no emprego da informática e, mais recentemente, no ingresso da mulher na Academia da Força Aérea, agora, nestes tempos de avanços tecnológicos, tendências globais e estabilidade da moeda, a nossa profissão se destaca por ser a mais abrangente, completa, objetiva e eficiente.

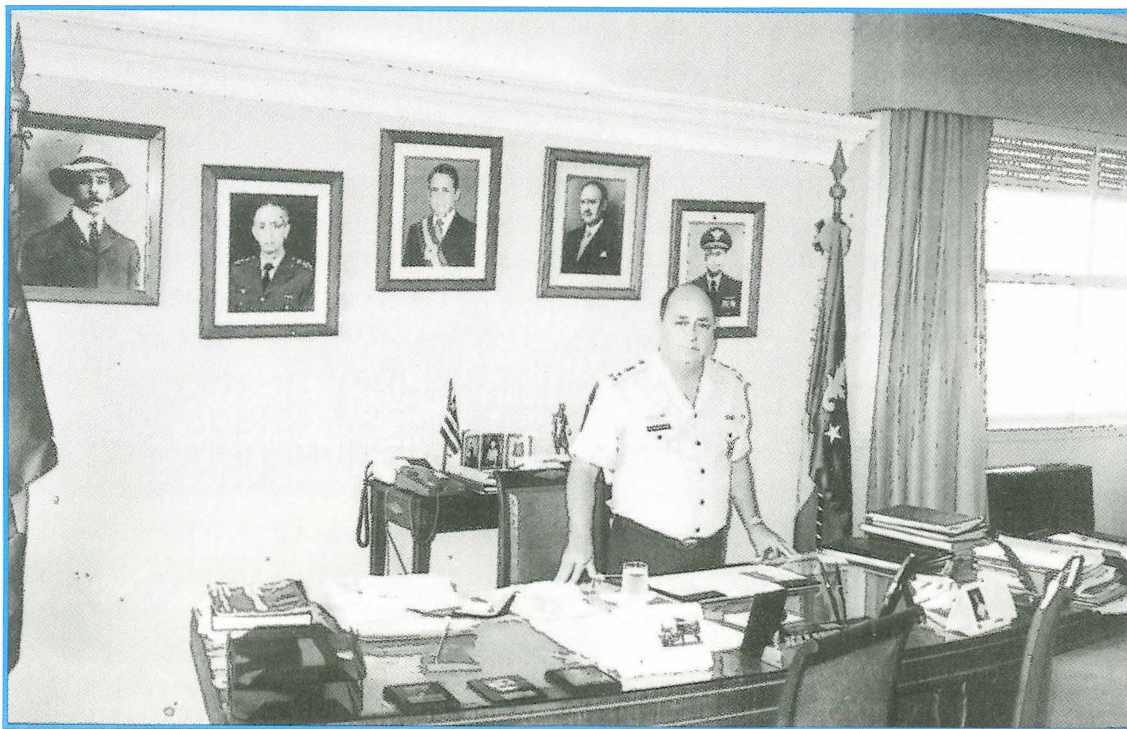
Um passado de realizações tem sido a nossa glória; a glória de crescer junto com a Força Aérea.

Falemos do futuro.

Hoje, somamos mais de novecentos oficiais e cadetes. Um novo perfil de intendente vai sendo esculpido. É o Intendente do novo milênio: capaz de entender e gostar de tecnologia, ser criativo e aberto para as mudanças, dominar pelo menos mais um idioma e, de preferência, ter um curso de pós-graduação ou mestrado.

O que importa é adequar a conduta aos ideais, jamais se acomodar e nunca perder o entusiasmo, trabalhar e agir sempre com correção e dignidade.

No alvorecer do terceiro milênio, quando aflora a chamada geoeconomia, quando as diferenças entre países se confinam aos campos econômico, financeiro e tecnológico, cada vez mais, devemos estar preparados, por lema e vontade para: PREVER PARA PROVER, seguindo a trajetória insuperável de nosso Patrono - Tenente-Brigadeiro Intendente JOSÉ EPAMINONDAS DE AQUINO GRANJA - que há mais de meio século, com idealismo, tirocinio e competência, edificou em bases muito sólidas os pilares que ainda hoje sustentam a legenda da Intendência da Aeronáutica".



CONHEÇA O PROJETO



Clique aqui
para ouvir o
Hino do Aviator

“ GRAVURAS VIBRADORAS ”



- AVIÕES EM “POSTERS” COLORIDOS PERSONALIZADOS.
- VOCÊ MONTA O SEU “POSTER”.
 - VOCÊ ESCOLHE O SEU AVIÃO E O CENÁRIO.
 - VOCÊ COLOCA A SUA MATRÍCULA E OUTROS ADESIVOS.
- ARTE FINAL COM VIDRO E MOLDURA.
- INFORMAÇÕES NO DEPARTAMENTO CULTURAL DO NOSSO CLUBE, OU PELO TELEFONE 220 3691.



UM GRANDE DESEJO





QUE TAL COLECIONAR AMIGOS?



VOCÊ QUE COLECIONA CARTÕES TELEFÔNICOS PRECISA CONHECER A TELECARTOFILIA TELESP. UM ESPAÇO QUE A GENTE CRIOU, ONDE VOCÊ PODE COMPRAR, TROCAR CARTÕES E PRINCIPALMENTE FAZER AMIGOS. ANOTE O ENDEREÇO: RUA SETE DE ABRIL, 295, 1º ANDAR - CENTRO - SÃO PAULO - TEL.: 0800-111 400. DE 2ª A 6ª, DAS 9 ÀS 17 HORAS.

E-mail: telecartofilia@telesp.com.br



TELESP
SISTEMA TELEBRÁS

Ministério
das
Comunicações

