

Revista aeronáutica

Outubro/Novembro/Dezembro 1998

E-mail: caerorj@ism.com.br

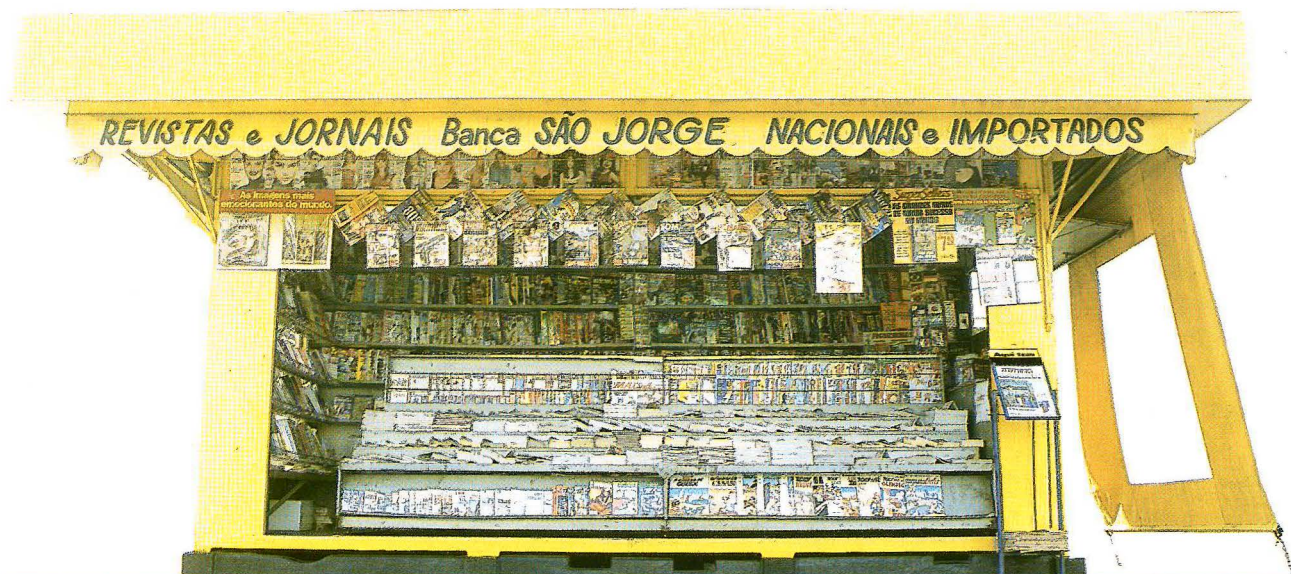
Número 223



*‘É
a força
deste
universo*

*Que nos faz seguir em frente,
Com os olhos voltados
para um futuro
De muita paz e harmonia
entre os homens.”*

**ACOMPANHE AQUI
AS ÚLTIMAS NOTÍCIAS SOBRE
O SEU FUTURO PLANO
DE APOSENTADORIA.**



GBOEX:
**PRIMEIRA EMPRESA DO BRASIL EM APLICAÇÕES
DE CAPITAIS DE TERCEIROS E EM LUCRATIVIDADE,
SEGUNDO A GAZETA MERCANTIL.**
**MAIOR LIQUIDEZ, MAIOR RENTABILIDADE E MENOR
ENDIVIDAMENTO ENTRE AS EMPRESAS GAÚCHAS,
SEGUNDO A REVISTA AMANHÃ.**

Antes de fazer um plano de aposentadoria é importante se informar sobre a empresa que o está oferecendo. Você pode fazer isso, lendo sobre o GBOEX em alguns dos veículos mais confiáveis do mercado. Só o Plano Investimento Aposentadoria GBOEX vem com a garantia da mais importante empresa previdenciária, que tem conquistado grandes resultados em fundos de investimentos. Os maiores rendimentos, dedução no Imposto de Renda e 13º salário, são algumas das vantagens que você adquire ao fazer o seu plano. Comece a investir no seu futuro desde já. Faça um Plano Investimento Aposentadoria GBOEX. Afinal, só uma grande empresa pode garantir um grande futuro.

**PLANO INVESTIMENTO
APOSENTADORIA**

GBOEX

GBOEX

PREVIDÊNCIA PRIVADA

A MAIOR EMPRESA DE PREVIDÊNCIA PRIVADA DA AMÉRICA LATINA.
Rua Sete de Setembro, 604 - Fone: (051) 228.9222 Ramais: 3244/3271 - Centro - POA



Jesus Cristo, eu estou aqui. Pode parecer muita petulância de minha parte chamar Sua atenção para este fato aparentemente insignificante: o estar aqui neste escritório, e não no Bar-Restaurante Tabu da Barra ou em qualquer outro ponto do território nacional, do qual não me afasto por princípio. Hesitei longamente antes de Lhe fazer esta comunicação. Dizia a mim mesmo: Tem propósito informar Jesus Cristo que estou aqui?

Ele já sabe (refletia) e não deve andar preocupado com a minha localização na Guanabara. Preocupam-no antes os albergues-do-vento que costumam hospedar minha alma, e estes às vezes são tão obscuros que, sinceramente, eu não saberia indicar nem a latitude e longitude, nem o aspecto geral do sítio onde a alma costuma pousar, não raro para esconder-se de si mesma. Claro que, fisicamente, em algum local determinável devo estar, e Jesus Cristo tem mais que fazer do que inteirar-se desse local, como se fora eu um subversivo e ele um órgão supremo de segurança.

Depois (continuei matutando), se todos os cristãos erguem braços e olhos para o céu, como eu agora estou erguendo, para anunciarem o recanto do globo onde se encontram no momento, que pensará Jesus Cristo? Por muito bem intencionado que esteja Ele com relação a nossas ilustres pessoinhas, a natureza e a repetição coral, mundial, da notícia, não hão de molestá-lo, pois ninguém, nem mesmo Deus, suportaria a vociferação bilionar de eu estou aqui, eu estou aqui, eu estou aqui. Estou aí, e daí? É o caso do Senhor nos responder. O Senhor decerto nos perdoará, mas conservando de nós uma triste impressão.

Contudo, Jesus Cristo, permita-me dizer-Lhe que eu estou aqui. Cheguei à conclusão de que devia mandar-Lhe este aviso, para alertá-lo sobre a situação de um ente comum nas atuais condições de vida no planeta a que o Senhor baixou um dia para redimir-nos. Estou aqui, mas é como não estivesse em parte alguma, de tal modo fui despersonalizado por uma série de fenômenos que tornaram irrelevante, já não digo o estar em alguma parte, mas o ser alguém um ente definido e não outro qualquer, desde sarcomastigóforo, que o livro garante ser espé-

um

cie mínima do protozoário, até o proboscídeo, hoje representado pelo simpático elefante. Ou mesmo objeto. Sou mesmo objeto. Sou pessoa ou tamborete, gente ou planta de apito, sou folha de papel, relógio, cadarço, roda de carro, que é que sou afinal? Inda se fosse só isto ou aquilo. Mas sucessivamente me transformam em outra coisa ou coisa nenhuma. Pintam - me de vermelho ou azul, dissolvem-me, condensam-me, baralham-me, anulam-me. Por toda a parte ouço ordens, advertências, conselhos, imitações, proibições. Faço o que não quero, se faço; em geral, não me deixam fazer nada, a não ser coçar o nariz. Dizem que sou massa. Mas existe massa, Jesus Cristo, ou criaturas diferentes umas das outras? Dizem que a comunicação é chave da vida, mas por que cada dia nos comunicamos mais dificilmente uns com os outros, e conosco mesmo, à medida que os meios de comunicação se tornam mais refinados e mais poderosos?

Olhe, Jesus Cristo, não reclamo honras especiais, comidas especiais, tapetes especiais, nem estou nesta jogada para atrair sobre mim os holofotes da publicidade. Pelo contrário. Até corro o grande risco de perder o anonimato de átomo, e despertar a atenção preferencial dos poderes que regem o meu destino, a atenção preferencial dos poderes que regem o meu destino de átomo, com as consequências que é fácil prever (quando se fala em consequências, já se sabe que são sempre funestas). Queria só uma coisa. Que o Senhor (ia dizer Você, mas ainda não estou de todo habituado ao novo estilo) faça alguma coisa para salvar outra vez o Homem, tomando conhecimento de que ele, eu, nós todos, estamos aqui muito sem jeito, sem rumo e sem sentido. Quando é que o Senhor volta, Jesus Cristo? Lembre-se de que eu estou aqui aqui aqui. (E o meu caro Gilberto Mendonça Teles, estudioso da estilística da repetição, que me perdoe mais esta).✕

Carlos Drummond de Andrade
"O poder ultra jovem"

Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga

1º Vice-Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Alvares

2º Vice-Presidente:

Cel. Av. R/R Aluysio Leite Cesarino

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Av. R/R Aluysio Leite Cesarino

Patrimonial:

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social:

Ten.-Cel. Int R/R José Pinto Cabral

Cultural:

Cap. Int. R/R Arthur Carlos Bandeira

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R/R Irajá Domingues da Silva

Beneficente:

Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva.

Cooperativo:

Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva

Secretaria Geral:

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil.

Assessoria Jurídica:

Dr. Rubens Campos dos Santos

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:

Cap. QOEA R/R Celso da Silva Loureiro

Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Sede Social:

Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos

Sede Lacustre:

Ten. Av. Ref. Adelino Franklin L. de Freitas

CHICAER:

Cel. Av. R/R Pedro Baptista

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200

Tel/Fax.: (021) 210-3212 R. 222

Expediente do CAER:

Dias: de 3ª a 6ª feira

Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Revista do Clube de Aeronáutica:

Tel/Fax.: (021) 220-3691

Diretor:

Arthur Carlos Bandeira

Diretor Assistente:

Jorge Longuinho

Secretária:

Márcia Regina L.H. Galhardo

Revisão:

Dirce Brizida

Digitação:

Sergio Quaino

Editoração, diagramação,
Arte-final, fotolito e impressão
EGC - Editora Gráfica Comunicação Ltda
Rua Domingos de Magalhães, 191
Maria da Graça - Tel.:501-3998
Internet: <http://www.egci.com.br>
E-mail: egcgraf@domain.com.br



NOSSA CAPA:

**IMAGEM DO
CRISTO REDENTOR**

1 J.C. Eu estou aqui...

Carlos Drummond de Andrade

PÁGINA UM

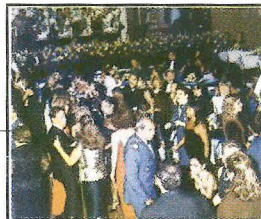
4 As Liberdades do Ar



Isac Jakubovicz

DIREITO

10 Baile do Aviador



Redação

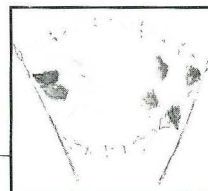
ENTRETENIMENTO

11 Roda Viva

Newton de Oliveira

ECÔNOMIA

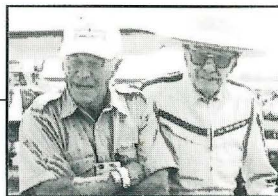
14 União Europeia



Manuel Cambeses Júnior

POLÍTICA

19 Pilotos com mais de 60 anos



Redação

SAÚDE

22 “O Beech-bi”

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

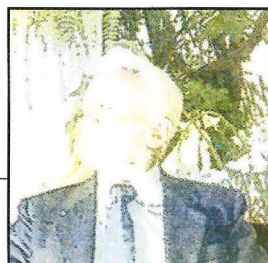
AVIAÇÃO

27 A Missão

Carlos Philippe Aché Assumpção

NOSSAS HISTÓRIAS

31 Um exemplo de abnegação e amor ao próximo



N. Gardel/ Cantídio Guimarães / Redação

ENTREVISTA

36 Revolução Constitucionalista

Ângelo Ricardo

LEMBRANÇAS

38 Modernização e Reequipamento

L.N. Menezes / G.P. Schittini

OPINIÃO

40 Ten.-Brig. Engº. Oswaldo Ballousseir



Redação

HOMENAGEM



Lib^{As}erdades do Ar

O problema relacionado com os direitos que tem o Estado sobre o espaço aéreo acima de seu território, até 1901, não havia sido considerado. Paul Fauchülle, notável jurista francês, foi quem teve a primazia de fazê-lo, publicando um estudo denominado “O Domínio Aéreo dos Estados e o Regime Jurídico dos Aerôstatos”. Um ano após, em 1902, expôs sua tese perante o *Instituto de Direito Internacional* em Bruxelas.

O Fundamento da doutrina de Fauchülle pode ser assim resumido: o espaço é livre e nenhum Estado pode exercer sobre ele direitos de soberania. Fauchülle partia do princípio de que o espaço, por sua imensidão e fluidez, não podia ser de propriedade ou posse de quem quer que fosse. Conseqüentemente, não podia ser objeto de soberania.

Abria, entretanto, uma exceção a sua doutrina, que consistia em aceitar que o Estado exercesse sua so-

berania até cerca de 300 metros, que era a altura da Torre Eiffel, até então a mais elevada estrutura construída pelo homem.

Posteriormente, ampliou esse limite para 1.500 metros de altura, distância que lhe pareceu suficiente para evitar a possibilidade de se fotografar o solo, criando uma zona que chamou de “zona de proteção”, onde o Estado exerceria os chamados “direitos de conservação”.

Nesses limites seria permitido ao Estado opor-se a tudo que pudesse representar perigo ao seu território, à saúde da sua população ou aos seus interesses econômicos. Os aerôstatos de qualquer país poderiam circular livremente, desde que não colocassem em risco esses “direitos de conservação”.

Em 1906, em nova reunião do referido Instituto, a doutrina de Fauchülle foi contrariada por um profes-

sor inglês de direito, Westlake, que sustentou a tese de que cada país tinha a soberania e o controle sobre o espaço aéreo acima de seu território.

Ocorreram intensos e calorosos debates entre os partidários das duas facções, sem que chegassem a acordo. Tal polêmica perdurou até a Convenção Internacional para a Regulamentação da Navegação Aérea, que integrava os Tratados de Paz de Versailles assinada em 13 de outubro de 1919, que de uma vez por todas decidiu a questão, em favor da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo acima de seus territórios.

Em seu artigo 1º, dispõe a referida Convenção:

“As altas Partes Contratantes reconhecem que cada potência tem completa e exclusiva soberania sobre o espaço atmosférico acima de seu território”.

“Pela presente Convenção, o território de um Estado é entendido como compreendendo o território nacional metropolitano e colonial, juntamente com as águas territoriais adjacentes ao dito território”.

Tal dispositivo foi reproduzido por todos os Tratados e Conven-

ções celebrados posteriormente à Convenção de Paris.

A Comissão Aeronáutica da Conferência de Paz, que se reuniu em Paris em 1919, criou a Convenção de Aviação Civil de Paris, a qual pela primeira vez estabeleceu normas técnicas para a Aviação internacional, criando, ainda, a Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA).

Com o advento da Convenção de Aviação Civil, de Chicago, 1944, tanto a Convenção de Paris como a Comissão Internacional de Navegação Aérea deixaram de existir, em virtude do disposto no artigo 80 da referida Convenção de Chicago, que exige de cada Estado Contratante a denúncia daquela Convenção, bem como a de Havana de 1929.

Não podemos deixar de reconhecer a influência, tanto da Convenção de Paris como da CINA, na formação do Direito Aeronáutico e no desenvolvimento da Aviação Civil.

Outras Convenções foram celebradas, tais como a de Madri de 1926 e a Pan-americana de 1928. A primeira foi ratificada por poucos países e a segunda deixou de existir em decorrência do artigo 80 da Convenção de Chicago de 1944.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial, o quadro da Aviação Civil modificou-se de forma brusca e radical. Os serviços internacionais existentes transformaram-se em poderosas organizações para o transporte aéreo militar.

Assim é que se construíram equipamentos mais velozes, de maior capacidade e autonomia, estabeleceram-se novas rotas, e construíram-se aeroportos e instalações de navegação aérea, nos lugares mais remotos.

A expansão da Aviação Civil internacional converteu-se em fator principal do sistema de transporte mundial, trazendo em consequência numerosos problemas de caráter econômico e técnico que os governos não podiam resolver de *per si*.

Já estava consagrado o princípio fundamental do Direito Aeronáutico de que o espaço aéreo situado sobre o território de um Estado se encontra submetido à sua soberania. Tal barreira, porém, nos tempos de guerra, deixara de existir, não só pelas razões militares, como também pelo espírito de cooperação. Com o término da guerra, o problema voltou a surgir, tendo em vista os direitos comerciais. Tanto assim que, para que as empresas aéreas de um país pudessem sobrevoar e pousar em outro país, tornava-se necessária a celebração de acordos aéreos. Procurava-se a maneira de reduzir ao mínimo os conflitos jurídicos e econômicos que em tempos de paz surgiriam ao cruzar uma aeronave as fronteiras de um outro país.

Antes mesmo da Conferência de Chicago, o Governo inglês publicou, em outubro de 1944, um “White Paper”, no qual expunha as fontes que reputava essenciais para a regulamentação dos transportes aéreos no pós-guerra.

ros, em Belém. Foi um benefício importantíssimo, principalmente para as famílias dos militares.

RA - Qual a Unidade ou Comando de que V. Exa. mais gostou?

BC - Todos por que passei, pois o que me interessava muito era o trabalho a realizar.

Uma vez me designaram para Recife, mas eu respondi que não queria férias, pois aquela cidade, com suas praias, era tipicamente para descansar. A família ficou muito contrariada, mas aceitou.

Outra ocasião fui chamado para a SUDAM, porém não assumi, porque o Presidente Jânio Quadros renunciara. Indicaram-me também para o Instituto de Pesos e Medidas, porém o Presidente Geisel não aceitou, porque eu havia tomado posse dos barcos da Petrobrás na Amazônia, para o atendimento da COMARA.

RA - Qual a razão da sua “saúde de ferro”?

BC - Em Belém, na mesa do almoço com uma delegação estrangeira, um dos generais observou-me comendo tranquilamente algumas pimentas de cheiro puras. Imediatamente imitou-me e quase “explodiu” com a ardência que lhe veio à boca. Ao pedir água eu o informei de que aquelas frutinhas eram saudáveis e conservadoras. Até hoje mantenho esse costume.

RA - Brigadeiro, que mensagem V. Exa. deixaria para a oficialidade mais jovem dos dias atuais?

BC - Trabalho, trabalho e trabalho e ajuda ao próximo. Nunca pensar em ser recompensado...

Desta forma encerra-se aquele agradável encontro na Chácara Santo Antônio, com a família Telles Ribeiro, onde destaca-se a Sra. Sofia, mãe de 12 filhos, alguns adotados e outros índios que se criaram e se formaram em Universidades (UNICAMP). Ela resume a sua vida em ter-se casado com um verdadeiro missionário. ✧

***À tarde, o
Brigadeiro
Camarão foi
condecorado pelo
Governo paraense,
com a Medalha
de Serviços
Relevantes.***





em fonte de discórdias internacionais”.

Em mensagem dirigida aos Delegados à Conferência, o Presidente dos EUA, Franklin Delano Roosevelt, assim se expressou:

“Ao restabelecer-se a paz, reabrir-se-ão de novo as linhas de comunicação e renovar-se-ão as relações pacíficas entre os povos. O transporte aéreo será o primeiro meio de que disporemos para o início da cicatrização dos ferimentos da guerra e para que o mundo se desenvolva novamente em um ambiente de paz.”

Após sete semanas de trabalho examinando os problemas da Aviação Civil internacional, os Delegados à Conferência de Chicago aprovaram como resultado a Convenção de Aviação Civil Internacional como órgão incumbido de fomentar e guiar a Aviação Civil internacional.

Em seu preâmbulo, dispõe:

“Considerando que o futuro desenvolvimento da Aviação Civil internacional pode contribuir poderosamente para estabelecer e manter a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, e que seu abuso, entretanto, pode transformar-se em ameaça para a segurança geral; e que é aconselhável evitar atritos e promover a cooperação entre as nações e os povos de que depende a paz mundial, os governos que assinam esta Convenção concordam com certos princípios e entendimentos, a fim de que a Aviação Civil internacional possa

desenvolver-se de maneira segura e ordenada, e que os serviços de transporte aéreo internacional possam estabelecer-se em base de igualdade de oportunidades e manter-se de forma sólida e econômica, e celebram esta Convenção com tal objetivo.”

A Ata Final da Conferência de Chicago, além do texto da Convenção Internacional de Aviação Civil contém, ainda, o Acordo de Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, o Acordo de Transporte Aéreo Internacional, o Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional e uma série de recomendações para o estabelecimento de Normas e Procedimentos para a facilitação do transporte aéreo internacional.

A Convenção de Chicago é a lei maior da Aviação Civil internacional, contendo 96 artigos, nos quais são estabelecidos: os privilégios e restrições dos Estados Contratantes; a obrigação dos Estados de adotar normas internacionais e recomendações para a regulamentação aérea; o compromisso dos Estados signatários em estabelecerem serviços e instalações de navegação aérea; e recomendada a facilitação do transporte aéreo por intermédio da redução dos trâmites aduaneiros e de imigração.

Os objetivos da Conferência de Chicago referidos na parte final do Preâmbulo da Convenção não foram alcançados de forma definitiva. Isso porque os princípios básicos se encontravam inseridos no Acordo de Transporte Aéreo Inter-

nacional, documento que a maioria dos Estados considerou danoso a seus interesses, porque deixavam desamparadas as empresas aéreas de países frágeis em transporte aéreo, frente às grandes companhias de transporte aéreo internacional.

Assim, os problemas surgidos do intercâmbio de direitos comerciais na Aviação Civil internacional não foram resolvidos na Conferência de Chicago. Os delegados das 52 nações que se fizeram representar, convencidos de que era impossível concordar com um projeto de “Acordo Multilateral sobre os Direitos Comerciais no Transporte Aéreo Internacional, decidiram recomendar aos Estados a adoção de um “Acordo Padrão Bilateral de Transporte Aéreo”.

Nesse Acordo Padrão foram estabelecidos certos princípios fundamentais para que os serviços aéreos internacionais se baseassem na igualdade de oportunidade e se desenvolvessem eficaz e economicamente. Em seu artigo 1º, dispõe que os Estados Contratantes reconhecem reciprocamente as seguintes liberdades do ar, que dizem respeito aos serviços internacionais de horário:

Primeira Liberdade - A faculdade de voar sobre o território de um país sem pousar;

Segunda Liberdade - A faculdade de pousar sem fins comerciais;

Terceira Liberdade - A faculdade de desembarcar passageiros, malas postais e carga, embarcados no território do Estado da nacionalidade da aeronave;

Quarta Liberdade - A faculdade de embarcar passageiros, malas postais e carga, destinados ao Estado da nacionalidade da aeronave;

Quinta Liberdade - A faculdade de embarcar ou desembarcar passageiros, malas postais e carga, cuja origem ou destino não se encontram no país de bandeira da aeronave.

Foi em torno do último desses direitos (5ª liberdade) que os debates da Conferência de Chicago foram os mais acirrados. Por essa razão, desde então, a quase totalidade dos países tem tido para o Acordo de Transporte Aéreo uma política das mais cautelosas, visto que os países que não possuem equipamentos apropriados para competir comercialmente sofreriam as consequências inevitáveis.

Como era de se esperar, o privilégio da 5ª liberdade provocou muita celeuma, pois alguns países eram favoráveis a um regime irrestrito dessa 5ª liberdade, enquanto outros, não.

Podemos citar como exemplos os Países Baixos e os EUA, que eram favoráveis à idéia, o primeiro porque possuía uma empresa aérea de grande expressão, porém sem mercado próprio, e o segundo, não só pela experiência obtida na guerra, como também pelo seu grande poderio econômico.

Os Estados que não possuíam empresas aéreas desenvolvidas ou que pretendiam criá-las e passavam pela crise do pós-guerra foram contra a 5ª liberdade.

Dos 52 Estados presentes, somente 17 firmaram o tão controvertido Acordo sobre Transporte Aéreo Internacional. Os EUA, um ano e meio após assiná-lo, veio a denunciá-lo. O Reino Unido que liderou a oposição sob o lema “Ordem no Ar”, enfrentando a tese norte-americana de “Liberdade no Ar”, celebrou um acordo com os EUA, em fevereiro de 1946, nas Ilhas Bermudas, no qual foi aceita a tese britânica.

O Acordo das Bermudas, como era de se prever, repercutiu de maneira altamente positiva no cenário da Aviação internacional mundial, passando a servir de modelo para todos os outros acordos aéreos bilaterais que vêm sendo assinados desde então.

Tais acordos celebrados entre Estados concedem entre si o exercício das cinco liberdades, com restrições em relação à 5ª liberdade.

Os princípios em que se baseiam os acordos tipo “Bermudas” são os seguintes:

- a) Cada um dos dois Estados indica as rotas que no respectivo território poderão ser sobrevoadas pelas aeronaves da (s) empresa (s) da nacionalidade do outro Estado;
- b) Cada Estado designa a (s) empresa (s) de sua nacionalidade que poderá (ão) reabrir o tráfego nas rotas que ficam reservadas no acordo;
- c) Cada uma das empresas designadas pelos dois Estados Contratantes gozará no território do outro Estado, nos pontos enumerados e nas rotas descritas nos quadros

anexos ao Acordo, dos seguintes direitos: de trânsito, de escalas para fins não-comerciais, de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, cargas e malas postais; e de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino e/ou proveniente de terceiros países.

Esses acordos bilaterais asseguram o exercício das cinco liberdades do ar, subordinando-o, porém, às seguintes condições:

- a) A capacidade de transporte oferecida pelas empresas dos dois países deverá ser adaptada à procura do tráfego;
- b) As empresas dos dois países deverão tomar em consideração, nos percursos comuns, os seus mútuos interesses, a fim de não afetarem indevidamente os seus respectivos serviços;
- c) Cada empresa indicada deverá oferecer uma capacidade correspondente à procura do tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego;
- d) O exercício da 5ª liberdade deverá obedecer aos princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo, de modo que a capacidade seja adaptada:
 - 1) À procura do tráfego entre o país de origem e os países de destino;
 - 2) Às exigências de uma exploração econômica dos serviços considerados; e
 - 3) À procura do tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

Claro é que o cumprimento

desses acordos exige constantes consultas aeronáuticas entre as autoridades dos dois Estados Contratantes. Não sendo fácil a aplicação desse mecanismo regulador do tráfego aéreo entre dois Estados, o problema torna-se ainda mais complicado quando tal mecanismo tem de ser aplicado levando-se em conta que outros acordos bilaterais exigem, também, que se aplique o mesmo mecanismo em relação aos serviços aéreos de diferentes países que operam nas mesmas rotas, trazendo, em consequência, séria competição.

Em relação às clássicas cinco liberdades, autores existem que as ampliam para nove, a saber:

Sexta Liberdade - A faculdade de embarcar ou desembarcar passageiros, cargas e mala postal destinados ou procedentes de um Estado situado aquém ou além do Estado de bandeira da aeronave, com escala intermediária neste último Estado;

Sétima liberdade - A faculdade de ter uma empresa aérea de um Estado, para operar entre outros Estados sem efetuar escalas no território em que esteja matriculada;

Oitava Liberdade - A faculdade outorgada por um Estado às aeronaves de outro Estado, para efetuar cabotagem;

Nona liberdade - A faculdade outorgada por um Estado, às empresas aéreas de outro Estado, para operar um tráfego de 5ª liberdade, além de seu território;

A OACI vem examinando a questão da regulação do transporte aéreo internacional por intermédio

de Conferências de Transportes Aéreos, já tendo realizado três delas em 1977, 1980 e 1985.

Tais Conferências foram realizadas devido a uma proposta brasileira apresentada por ocasião da 21ª Assembléia, transformada em Resolução que visava discutir os problemas do transporte aéreo internacional.

As duas primeiras foram, prioritariamente, dedicadas à regulação da capacidade no tráfego aéreo internacional, visando à predeterminação da capacidade, conforme sugestão apresentada pelo Brasil.

A idéia da predeterminação da capacidade tinha em mira fornecer à comunidade aeronáutica mundial, com o apoio da OACI, um outro método que não o de Bermudas, para que os Estados Contratantes pudessem estabelecer uma capacidade adequada aos interesses de suas empresas de bandeira, quando das negociações bilaterais.

Na 2ª Conferência de Transporte Aéreo da OACI (fevereiro de 1980), foram aprovados os estudos realizados pelo Painel sobre Regulação dos Serviços de Transporte Aéreo, criado em 1978, que os encaminhou ao Conselho da OACI.

Assim, aquela Conferência reconheceu a existência de três métodos básicos para a regulamentação bilateral da capacidade, concordando em enumerá-los do modo seguinte:

a) O método da predetermina-

ção, segundo o qual os Governos fixam ou aprovam a capacidade de forma flexível, em função das necessidades do mercado;

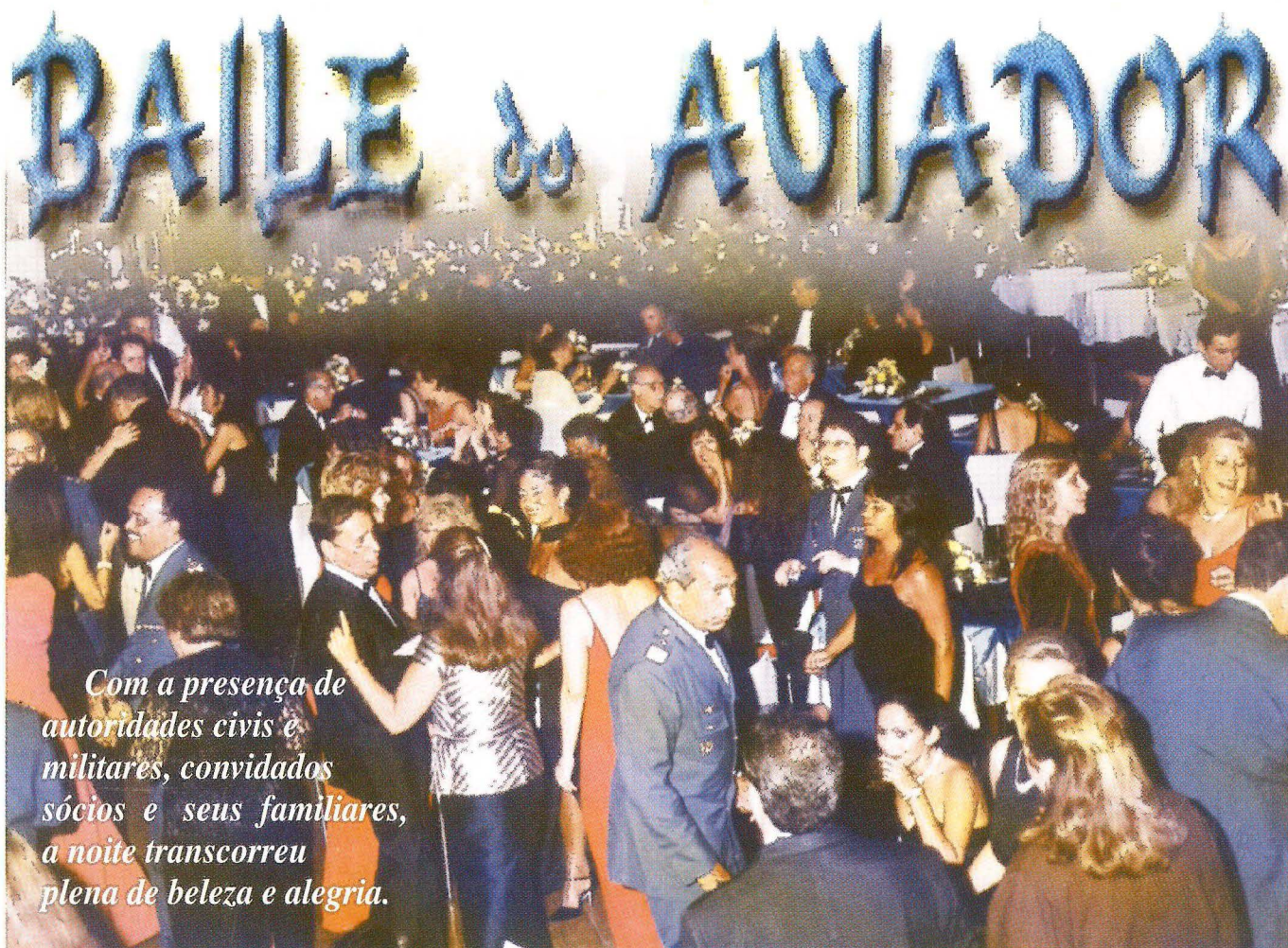
b) O método de Bermudas I, segundo o qual os Governos estabelecem os princípios relativos à capacidade que devem ser seguidos pelas empresas, permitindo a cada empresa determinar sua própria capacidade, baseando-se na análise das necessidades do mercado, sujeita a uma revisão posterior por parte dos Governos; e

c) O método da livre determinação, segundo o qual os Governos abdicam do direito de controle da capacidade, confiando, quase exclusivamente, em que cada empresa fixe os preços e horários que correspondam à demanda do mercado.

De Chicago para cá, verifica-se que os textos dos acordos bilaterais de transporte aéreo praticamente não se alteraram. OACI, por intermédio das Conferências de Transporte Aéreo, sem sombra de dúvida, terá um papel fundamental na modernização da regulação do transporte aéreo internacional, com a colaboração dos Estados e das empresas aéreas.

Resta saber por quanto tempo, ainda, os princípios básicos de Chicago prevalecerão. ✈

Isac Jakubovicz
Juiz do Colégio Arbitral da
OACI; Conselheiro do INCAER



Com a presença de autoridades civis e militares, convidados sócios e seus familiares, a noite transcorreu plena de beleza e alegria.

▲ Visão do Baile.



▲ Brig. Braga e Sra.

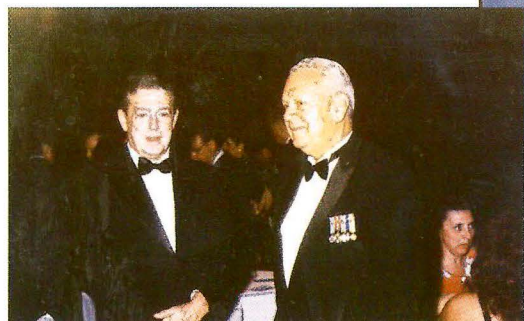
O CAER, homenageando o **DIA DO AVIADOR**, realizou no dia 24 de outubro sua festa magna.



▲ Companheirismo e amizades.



▲ Cel. Cabral - Chefe do Depto. Social.



▲ Ten.- Brig. Murillo Santos - Presidente do Conselho Deliberativo. Brig. Ercio Braga - Presidente do CAER.

A harmonia da decoração, o prazer do encontro de companheiros e amigos, e os acordes envolventes da Orquestra Tupi, fizeram do nosso baile um sucesso total.

RODA-VIVA

A Globalização e a Educação

“Roda-mundo, roda-gigante, roda-moinho, roda-pião
o mundo rodou nesse instante, as voltas do meu coração.”

Segundo dados divulgados pelo jornalista Gilberto Dimenstein no Jornal “Folha de São Paulo”, as empresas norte-americanas nos últimos seis anos demitiram 15,2 milhões de pesso-

as em cargos de chefia. Essas pessoas tiveram acesso à educação em boas escolas, entretanto tornaram-se descartáveis para o sistema produtivo. O que teria provocado tamanha degola?

Aqui temos de forma dramática os impactos da revolução que está levando de roldão pessoas que tiveram acesso a uma boa formação escolar, mas que de repente, não mais que de repente, vão

engrossar as estatísticas do *desemprego estrutural*. Uma verdadeira RODA-VIVA!

Essa *roda-viva* tem um nome: GLOBALIZAÇÃO. Ou, como prefiro, MUNDIALIZAÇÃO. Contemporaneamente globalização virou sinônimo de todas as transformações que vêm impactando a sociedade. Entretanto, é necessário que tenhamos clareza acerca do conteúdo para

que possamos traçar estratégias para conviver com esse processo de aceleração do tempo histórico, que faz parte das mudanças desse fim de século e milênio.

Senão vejamos: por globalização entendemos um processo que, para o mundo ocidental, remonta aos séculos XV e XVI. Portanto não temos um fenômeno novo. A novidade é a velocidade de transformações nas quais esse processo está inserido e que vêm levando as pessoas a sentirem a perda do chão sob seus pés.

A globalização é composta de dois grandes vetores: a internacionalização das capitais e a globalização da cultura.

VEJAMOS ISTO COM MAIS VAGAR.

A internacionalização de capitais é um fenômeno que sempre existiu, desde a fundação do mundo moderno. O que é inaudito é sua proporção, e sobretudo a velocidade com que esse fenômeno ocorre nos dias de hoje. Sua formação é constituída de três partes:

1. - Aceleração de produção de serviços financeiros de um país, com acesso a residentes de outro país. Por exemplo: um investidor brasileiro aplica na produção futura de café indo-nésio da safra de 2004.

2. - O acirramento da competição internacional entre bancos e instituições financeiras não-bancárias, dada a oferta de prêmios, sob a

forma de taxas de juros, cada vez mais atraentes - e perigosas.

3. - A interligação dos sis-

temas financeiros nacionais mediante a ligação telemática dos mercados internacionais.

Essas características fazem com que girem por dia no mercado internacional de câmbio U\$ 2 trilhões, enquanto todo o comércio internacional de bens chega a U\$ 4 trilhões *por ano*. Hoje se todo o dinheiro em circulação tivesse que se transformar em ativos reais haveria a possibilidade de se comprar cerca de 32 vezes todos os ativos existentes na face da Terra.

A outra faceta da *Mundialização* é a globalização da cultura. Com o avanço das comunicações e a expansão do marketing hoje, apesar das tendências centrípetas que assolam os estados-nações, a cultura é disponibilizada para todas as pessoas do mundo e de todas as formas possíveis. É razoavelmente fácil comprar um CD com músicas dos *lamas* do Tibet em uma loja do centro

do Rio de Janeiro, do mesmo modo que os jovens de Beijim têm vestimentas e gosto musical similar aos jovens da Pata-

***A novidade é a
velocidade de
transformações nas
quais esse processo
está inserido***

***educação científica
está se tornando a
mais importante
bagagem cultural
que um jovem pode
trazer ao mercado***

gônia, de Paris ou de Melbourne. O Olodum – grupo de música afro-baiana, está presente em shows no Central Park com Paul Simon ou em um vídeoclip de Michael Jackson gravado em uma favela carioca, após autorização do traficante local.

**A outra faceta
da *Mundialização*
é a globalização
da cultura.**

Toda essa profusão de movimentos leva as pessoas a terem uma visão caleidoscópica da realidade e a enxergarem o mundo de forma fragmentada. E a Escola e a Educação são atingidas em cheio por esses acontecimentos.

Os currículos são voltados para um mundo que acabou: o mundo do século XX. Um mundo marcado por paradigmas de rigidez e hierarquias. A Educação que o velho século fornecia, ora se apoiava sob paradigma generalista ou mais contemporaneamente se apoiava sob as referenciais do especialista.

Só que o mundo do século XXI, que só não começou ainda no calendário gregoriano, a Educação e a Escola com seus conteúdos tra-

dicionais e práticas pedagógicas em muitos casos anacrônicas, não se adequam mais às necessidades da realidade contemporânea.

A Escola precisa de tecnologia, processos e sobretudo pessoal para se transformar e fazer frente às necessidades da formação de um novo homem em um novo tempo. Imaginar que um estudante possa completar o 2º Grau sem um completo domínio da Internet, do inglês e boas noções de espanhol, além de uma visão holística do mundo, significa condená-lo de antemão à exclusão do mundo da produção.

Nas palavras do Professor José Alexandre Scheinkman, brasileiro, Chefe do Departamento de Economia da Universidade de Chicago:

A educação científica está se tornando a mais importante bagagem cultural que um jovem pode trazer ao mercado de trabalho... Sem isso até o bate-papo fica difícil.

Portanto, como todas as organizações educacionais devem passar por uma profunda reflexão e revisão para que pos-

sam se tornar úteis e competitivas no contexto do novo Paradigma que o século XXI anuncia. É uma questão de sobrevivência, conforme indicou na condição de professor o Presidente Fernando Henrique: *O que acontece é que antigamente tínhamos um capitalismo de tipo muito especial... O empresário tinha lucro mas não tinha risco. Hoje parece ser claro que capitalismo tem que ter mortos pelo caminho. Um cemitério, paradoxalmente, é o mais vivaz símbolo do capitalismo.*

Somente assim as escolas estarão em condições de enfrentar a ventania, pois como disse certa feita o escritor uruguaio Eduardo Galeano: *Vivemos o século do vento. As transformações são tão rápidas que se equiparam ao vento, quando sentimo-lo ele já passou.* ✕

Newton de Oliveira
Professor da Universidade
Cândido Mendes



A unidade da Europa é algo simplesmente milagroso. Quem pensaria que franceses e alemães depois de séculos de guerras sem tréguas iriam ser os sócios fundadores da nova Europa? Que a arrogante Grã-Bretanha se uniria a eles? Que um incrível golpe de sorte abriria o caminho entre a Europa Ocidental e a Europa Oriental?

Os últimos cinquenta anos foram os mais surpreendentes na longa e intrigante história do Velho Continente, desde o Tra-

tado de Roma, do Mercado Comum Europeu, da queda do Muro de Berlim e, finalmente, da moeda única, o **Euro**.

Nesta década surgiu o seguinte dilema: aprofundar a união ou expandi-la para incluir novos países? Na prática estão ocorrendo ambas as coisas. A adoção do **Euro** coloca a Europa a um passo da união política. A expansão já foi planificada. No ano 2000 serão admitidas: Estônia, Polônia, República Checa, Hungria e Eslovênia. Pouco depois ocorrerá o mes-

mo com Bulgária, Chipre, Romênia, Malta, Eslováquia, Letônia e Lituânia. Noruega, Islândia e Suíça podem entrar quando desejarem, pois cumpriram todos os requisitos para a admissão. Albânia, Bósnia, Sérvia, Croácia e Macedônia não podem ficar excluídas definitivamente. A Turquia insiste em ser admitida. A União Européia está a caminho de contar com mais de 35 países-membros no século XXI, quase todos com seu próprio idioma e cultura.

A moeda única, que entra-

rá em vigor em janeiro de 1999, pressionará os países da União a coordenar suas políticas no campo econômico. A política monetária estará em mãos do Banco Central europeu. A política comercial está coordenada desde a adoção do Mercado Único, em 1992. A política fiscal também deverá ser coordenada. O mesmo ocorrerá com as políticas sociais, até agora fora do âmbito da integração. Os governos nacionais vão cedendo soberania a um governo europeu de caráter colegiado, avançando gradualmente para a união política.

Não há como imaginar uma Federação Européia nos moldes dos Estados Unidos da América. Na Europa, a identidade nacional está demasiadamente arraigada e inspira-
da numa herança cultural na qual não existe motivo para renúncias. A construção da nova Europa deve considerar esta característica com muita atenção. A possibilidade de que um presidente da União Européia seja eleito por votação direta de todos os cidadãos da União está muito longe de se realizar, embora não seja impossível. Entretanto, o atual sistema de decisões por consenso e rotatividade da Presidência da União, a cada seis meses, entre os Estados-membros, será total-

mente inoperante em uma União que contará com mais de 35 países.

Durante o período de sua construção, a União Européia foi regida pela Comissão Européia, um corpo mais tecnocrático do que político, mas, uma vez consolidada, parece inevitável adotar um sistema mais representativo. A Suíça foi o projeto político para a construção de uma Europa unida. Desde sua origem, na Liga Perpétua, formada por Uri, Schwyz e Unterwalder, em 1291, os Cantões foram se incorporando progressivamente, como ocorreu na Europa. A diversidade cultural se manteve e não se constituiu em obstáculo para a desejada coesão. Na Suíça, bem como na Europa, falam-se diferentes idiomas: alemão, francês, italiano e romanche. As sementeiras não terminaram aí. Cada um dos 20 Cantões conta com os três poderes, à semelhança de um pequeno país.

De fato, a organização do governo suíço é um modelo interessante para uma federação plurinacional como será a União Européia do século XXI.

Os Cantões elegem a Assembléia Federal, bicameral, a qual constitui o Poder Legislativo da Confederação. O Poder Executivo compõe o Con-

selho Federal, de sete membros, provenientes de diferentes Cantões, eleitos por quatro anos, os quais exercem as diferentes cadeiras ministeriais. Do seio da Assembléia Federal são escolhidos o presidente e o vice-presidente da Confederação, que exercem seus cargos por um ano. O vice-presidente ascende invariavelmente a presidente.

Seria correto imaginar uma Assembléia Federal Européia na qual a Câmara Alta seja constituída pelos chefes de Estado ou de Governo dos países-membros, com voto qualificado, e a Câmara Baixa seja o Parlamento Europeu?

O caminho a percorrer para chegar a tão almejada união política é, todavia, longo. Como integrar a política exterior e o serviço diplomático? O que fazer com as Forças Armadas? Como organizar a representação nos organismos internacionais: ONU, OMC, etc.? Somos testemunhas de um processo fascinante e de uma arrojada aventura de paz em um continente sempre assolado e desgastado pelas guerras. E o exemplo-piloto da Suíça demonstra perfeitamente que é possível haver êxito nesta empreitada, ainda que se trate de atingir em sessenta anos o que os helvécios levaram seiscentos anos para alcançar.✱

Manuel Cambeses Júnior

Cel.Av. R/R

Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra

***“quanto
mais
sofisticado
melhor”***

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA AERONÁUTICA E ESPACIAL

Entre os dias 31 de agosto e 4 de setembro de 1998 foi realizado, com patrocínio do Ministério da Aeronáutica e organização do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER, o 4º Congresso Internacional de História Aeronáutica e Espacial. Para melhor compreensão pelos leitores, diremos alguma coisa sobre sua origem e objetivos.

Em 1995, na Argentina, um grupo de pessoas interessadas em História da Aeronáutica chegou à conclusão de que havia necessidade de ser criada uma Federação, de caráter internacional, que congregasse entidades interessadas nesse tipo de história. Decidida a criação da organização, cujo nome seria Federação Internacional de Entidades de Estudos Histórico-Aeronáuticos e Espaciais - FIDEHAE, o Instituto Nacional Newberiano, argentino, resolveu patrocinar e organizar um congresso, que seria o primeiro, em que representantes de outros países, convidados, pudessem participar da criação da nova entidade, estabelecer seus objetivos, etc.

Assim sendo, nesse mesmo ano de 1995, em Buenos

Aires, entre os dias 22 e 24 de maio, com a presença do Chile e do Uruguai, realizou-se o 1º Congresso. Nele, foi aprovada a criação da FIDEHAE, estabelecidos seus objetivos principais, e criada uma Secretaria-Geral, cuja sede permanente seria em Buenos Aires. Ficou também estabelecido que os próximos congressos seriam realizados em Santiago e em Montevideu, em 1966 e 1967, respectivamente; e que sua presidência seria rotativa, isto é, o país que sediasse o último congresso teria um representante seu, eleito Presidente da FIDEHAE, o qual ficaria exercendo esta função até a próxima reunião. Para secretariá-lo, designaria um companheiro de sua Delegação.

Ainda durante o ano de 1995, o Presidente da FIDEHAE, argentino, elaborou, com seus companheiros, uma proposta de estatuto da entidade, que foi enviada ao Instituto de Investigaciones Historico-Aeronáuticas do Chile, o qual seria responsável pelo patrocínio e organização do 2º

Congresso. Neste seria discutida pelos participantes, a proposta. Para tanto, foram enviadas cópias dela, antecipadamente, a todas as representações que dele iriam participar. O Brasil, convidado, recebeu também cópia da proposta argentina e enviou sugestões de modificação para a sede do Instituto de Investigaciones, em Santiago, onde seria realizado o 2º Congresso entre os dias 2 e 5 de maio de 1996. Nessa reunião, o Brasil candidatou-se para sediar o 4º Congresso, no Rio, e a Espanha o 5º, em Madri.

As propostas sobre o estatuto de várias Delegações foram discutidas e o Presidente da Federação, já chileno, ficou de estudá-las e de apresentar, em Montevideu, a forma definitiva para votação; o logotipo da Federação seria apresentado no 4º Congresso, no Rio de Janeiro, por proposta do Presidente da FIDEHAE a ser empossado no 3º Congresso.

A Santiago compareceram delegações dos seguintes países: Argentina, Brasil, Espanha, Peru,

**“preço mais
reduzido para
os participantes
e facilidades para
a realização de
turismo e compras”.**



IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA - AERONÁUTICA E ESPACIAL

Bolívia, Paraguai e Colômbia.

O 3º Congresso, realizado em Montevideu, entre os dias 27 e 30 de outubro de 1997, foi patrocinado e organizado pela Academia de História Aeronáutica del Uruguay. Compareceram delegações do Brasil, Chile, Espanha, Argentina, Bolívia, Colômbia, Paraguai e Uruguai.

Discutida a forma final do Estatuto, esta ficou de ser ratificada no Rio de Janeiro, bem como a proposta do logotipo da Federação.

O 4º Congresso, como já foi dito, foi realizado no Rio de Janeiro, entre os dias 31 de agosto e 4 de setembro último.

Sua organização constou de entendimentos e convites a países da América do Sul, México, Portugal e França; e de pesquisa para hospedagem dos participantes em um único hotel, em Copacabana, objetivando comodidade para transporte, preço mais reduzido para os participantes e facilidades para a realização de turismo e compras. Houve também grande troca de correspondências com os prováveis participantes, principalmente sobre as facilidades e os assuntos a serem apresentados pelas Delegações.

Compareceram Delegações dos seguintes países: Chi-

le, Argentina, Paraguai, Uruguai, Colômbia, Venezuela, Peru, México, Bolívia e Espanha, num total de 67 pessoas entre delegados, participantes e acompanhantes. A França não compareceu por já estar comprometida com Portugal, que também não compareceu.

O programa constou da abertura, realizada no Salão do Clube de Aeronáutica, às 10h do dia 31 de agosto, com a presença do Ministro da Aeronáutica, seguida do lançamento do livro "Santos-Dumont", editado em espanhol pelo INCAER, de autoria do Dr. Oscar Fernández Brital que, em 1953, recebeu o

“Prêmio Brasil 1953” pela obra. Encerrada a reunião, foi servido um coquetel.

Depois do almoço. Já nas instalações do INCAER, houve a Assembléia Ordinária dos Delegados em que foi aprovado o Estatuto da FIDEHAE e o seu logotipo, elaborado pelo Presidente do 3º Congresso e pelo Secretário da Secretaria-Geral.

Nessa reunião a presidência da FIDEHAE foi passada ao Delegado do Brasil e Diretor do INCAER, Ten.-Brig.-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, que permanecerá no cargo até o próximo Congresso, a ser realizado em Madri-Espanha, em 1999.

Nos dias 1º e 3º de setembro houve, no INCAER, 22 apresentações acadêmicas dos Delegados e participantes sobre os mais variados assuntos relativos à História Aeronáutica e Espacial dos países representados.

Os assuntos, muito variados, devem ter dado uma idéia a todos os presentes da importância dessas reuniões para o conhecimento da História Aeronáutica e Espacial desses países, bem como da possibilidade de troca de informações no decorrer do Congresso, ou posteriormente.

Nesses dois dias foram programados e realizados dois passeios turísticos para os acompanhantes.

No dia 2 foi feita uma visita ao Museu Aeroespacial, se-

guida de uma belíssima demonstração da Esquadrilha da Fumaça e de um almoço oferecido pelo INCAER a todos os participantes, nas instalações da UNIFA. Como era de se esperar, a visita ao Museu resultou em uma agradável surpresa a todos os participantes, pelo grande número e variedade de aviões em exposição e pelas salas de Santos-Dumont, do Grupo de Caça, de Salgado Filho e de uma exposição sobre a vida do Brig. Eduardo Gomes.

Houve também uma homenagem no monumento aos cadetes mortos.

É importante esclarecer que nos Congressos anteriores também houve visitas programadas aos museus dos países-sedes e os dois dias de reuniões com um número aproximado de apresentações.

No dia 4 houve uma visita para todos, Congressistas e acompanhantes, às instalações de manutenção da VARIG, no Galeão, seguida de um almoço oferecido pela empresa. A visita impressionou

bastante pela tecnologia empregada nas inspeções dos equipamentos durante as revisões. Para se ter uma idéia, a revisão geral em um 747 leva cerca de 32 dias, com 32 a 35 técnicos trabalhando. O hangar onde é feita essa revisão tem 14.800 m², podendo abrigar três B 747 e dois B

737. Todas as turbinas são revisadas e testadas pela empresa em outro hangar, assim como todo material de salvamento e outros equipamentos. Pela qualidade de seus serviços de manutenção, a VARIG presta serviços a outras empresas como: Federal Express, Atlas Air, Continental, Delta Airlines, Lan Chile, Pluna, Swissair, Alitalia, Avianca, Cubana e Lacs. (Aliás, as nossas outras empresas mantêm o mesmo padrão de segurança). Foi feita também uma visita à seção de simuladores de voo.

A VARIG, tendo em vista o seu grande número de aviões: 91, possui mais dois centros menores de manutenção: um em São Paulo e outro em Porto Alegre, com um total de 1.862 técnicos e funcionários trabalhando exclusivamente para a segurança do voo, em um total de 4.002 empregados.

À noite, no Clube de Aeronáutica, houve um coquetel para todos os participantes, e acompanhantes, do 4º Congresso, e convidados, seguido de um jantar, ao final do qual houve troca de lembranças, homenagens e, finalmente, o seu encerramento pelo Ten.-Brig.-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, Diretor do INCAER e Presidente da FIDEHAE.✈

João Vieira de Sousa
Cel. Av. Ref.

**“visita ao
Museu
resultou em
uma agradável
surpresa”**

PILOTOS COM MAIS DE

Baseado na Constituição Brasileira e sem deixar de seguir as Normas da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), o DAC assegurou aos pilotos com mais de 60 anos o direito de exercer a profissão. A Portaria nº 019/STE, de 5 de março de 1998, que autoriza a medida, respalda-se num maior controle por meio dos exames de saúde dos aeronautas.

Pelo fato de a medida ter causado polêmica em alguns setores da aviação, o *DAC Notícias* esclarece alguns aspectos importantes para que você entenda melhor a nova medida do DAC.

ICAO RECOMENDA

O Brasil segue as normas da ICAO (ONU) e o Anexo I da 8ª edição da Convenção de Chicago, que estabelece como norma obrigatória a ser seguida pelos países-membros a proibição a pilotos com mais de 60 anos de voar no transporte aéreo público internacional (regular ou não). Entretanto, para os vôos nacionais, o mesmo Anexo recomenda (portanto, não obriga) que os países adotem a mesma idade-limite e o Brasil sempre seguiu tais recomendações.

O QUE DIZ A CONSTITUIÇÃO

A *Constituição Brasileira de 1998* garante acesso ao mercado de trabalho a todos os brasileiros sem qualquer distinção e assegura a todos o direito de exercer profissão ou ofício de sua livre escolha, proibindo qualquer tipo de discriminação (Art. 5º).

LIMINARES GANHAS

Baseado neste argumento, há cerca de 10 anos um elevado número de pilotos de empresas aéreas nacionais que atingiram esta idade-limite (60 anos), sentindo-se em plena capacidade psicofísica e julgando-se prejudicados pelo fato de terem de parar de exercer suas atividades, passaram a recorrer ao Poder Judiciário, obtendo assim a concessão de medidas liminares em mandado de segurança.

Só para ilustrar, segundo carta recebida pelo Departamento, na qual o Comandante Ramiro Martinez Filho parabeniza o DAC pela medida, o Brasil não é o pioneiro na modificação desta legislação; Reino Unido, Suíça, Austrália e muitos outros já estenderam o li-



mite de idade para 65 anos. A União Européia deverá modificar o seu regulamento em julho próximo, colocando toda a Europa sob a nova regra.

IMPORTANTE

O DAC, sempre preocupado com a segurança de vôo, resolveu analisar uma forma de não comprometê-la após a nova Portaria. Assim, após exaustivos estudos juntamente com a Diretoria de Saúde e o Centro Médico Aeroespacial, especialistas dos três órgãos concluíram que a capacidade física dos pilotos será avaliada com a realização de exames periódicos mais frequentes e rigorosos, analisando, caso a caso, a capacidade dos pilotos com mais de 60 anos. Os estudos concluíram que a capacidade psicofísica de uma pessoa não está restrita somente ao fator idade e, sim, a vários outros fatores. ✈





Terminais de Carga Cuidando da sua carga em terra

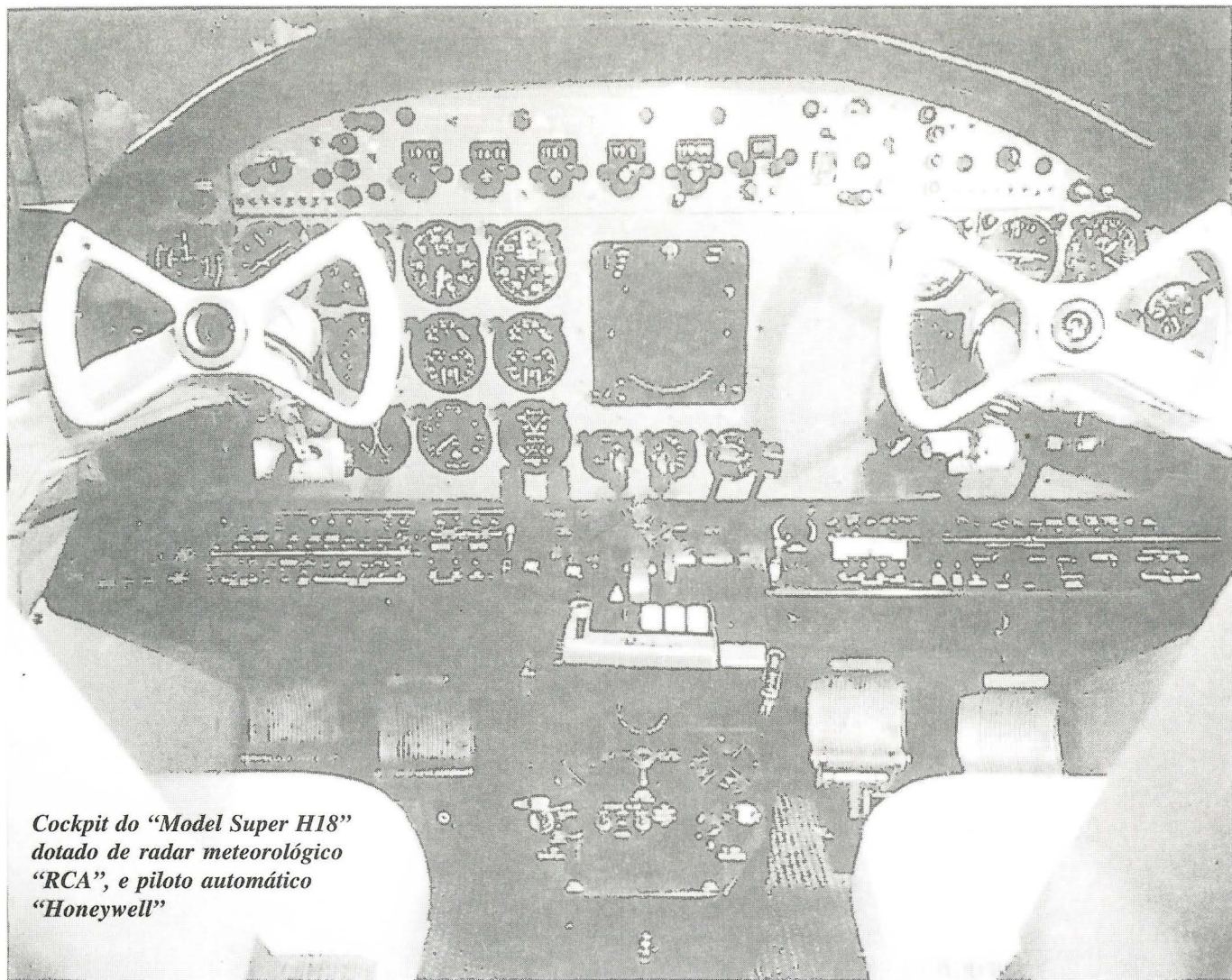
A Infraero garante muito mais tranquilidade que a concorrência. São 25 anos administrando e operando aeroportos domésticos e internacionais, sendo que 30 possuem Terminais de Carga Aérea – TECA. São os únicos localizados dentro dos próprios aeroportos, o que garante mais segurança, rapidez e comodidade no armazenamento de cargas. Sem contar com toda a credibilidade da Infraero, que já recebeu o certificado de qualidade ISO 9001 pelos seus serviços.



a Aérea Infraero.
para você se sentir nas nuvens.

Nos aeroportos de Guarulhos, Porto Alegre, Manaus e Brasília, o Sistema TECAPLUS conta ainda com modernos recursos de informática no tratamento da carga aérea operada.

Na hora de escolher um terminal de cargas, não tenha dúvida. Ninguém deixa você tão tranquilo quanto a Infraero.



Cockpit do "Model Super H18" dotado de radar meteorológico "RCA", e piloto automático "Honeywell"

BEECHCRAFT MODEL 18

O "BEECH-BI"

Por mais de 60 anos, o Beechcraft Model 18 vem firmando sua reputação como uma aeronave extremamente versátil e eficiente.

De todos os aviões concebidos e operados inicialmente na década de 30, e que participaram da 2ª Grande Guerra, o Model 18 é o que atualmente encontra-se em ati-

vidade em maior número, pois estima-se que cerca de 1.300 "Model 18", alguns com extensas modificações, ainda estejam em operação.

O Model 18 foi o avião que estabeleceu a Beechcraft Aircraft Corporation como fabricante de aeronaves de primeira linha sem dúvida, seu produto mais importante.

Conhecido simplesmente como *Twin-Beech*, nos EUA, e no Brasil, como *Beech-Bi*, *Mata-Sete* e *Muriçoca*, este avião também deu importante contribuição à Aviação brasileira.

Ironicamente, as razões que levaram à concepção deste destacado avião permanecem obscuras e são muito discutidas até hoje. Co-

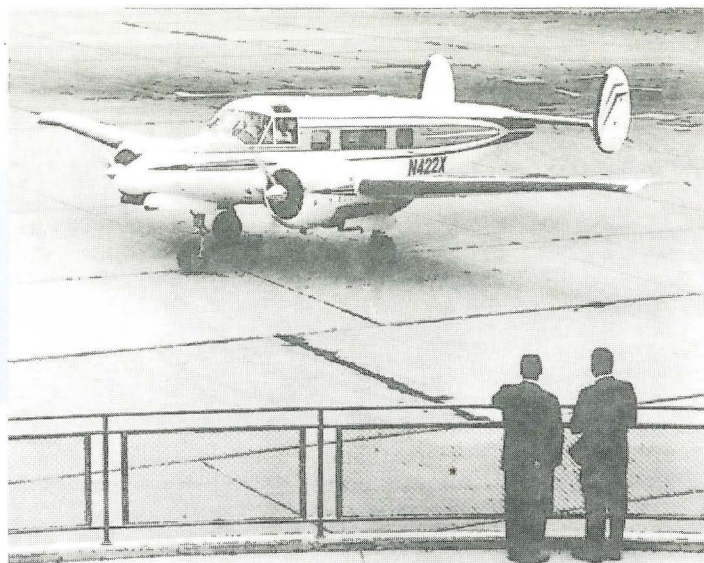
menta-se, inclusive, que o *Model 18* resultou de cópia do Lockheed Model 12^A Electra Junior, um avião muito utilizado no EUA, na época do projeto do *Model 18*.

Pode-se afirmar com certeza, porém, que seu surgimento foi resultado do grande descortino de Walter H. Beech, o fundador da indústria que leva seu nome, e de Theodore A. Wells, seu engenheiro-chefe e projetista do *Model 18*. Em 1935, perceberam o nascimento de um crescente mercado para aviões executivos, pois foi na década de 30 que as companhias petrolíferas dos EUA começaram a adquirir aviões particulares para atender às necessidades de transporte de seus proprietários e executivos. Nesse mesmo ano também, o "Bureau of Air Commerce" (Escritório do Comércio Aéreo) do Governo dos EUA solicitou que as indústrias aeronáuticas daquele país apresentassem propostas para a venda de um moderno avião bimotor, com características de um pequeno avião comercial, para utilização de seus Inspetores de Linhas Aéreas em suas viagens de serviço.

O projeto do *Model 18* iniciou-se em 1935, e seu primeiro vôo deu-se em 15 de janeiro de 1937. O primeiro avião da Beechcraft foi todo em metal e era bimotor. Designado *Model 18A*, seu formato externo alterou-se pouco durante a produção das diversas versões em série.

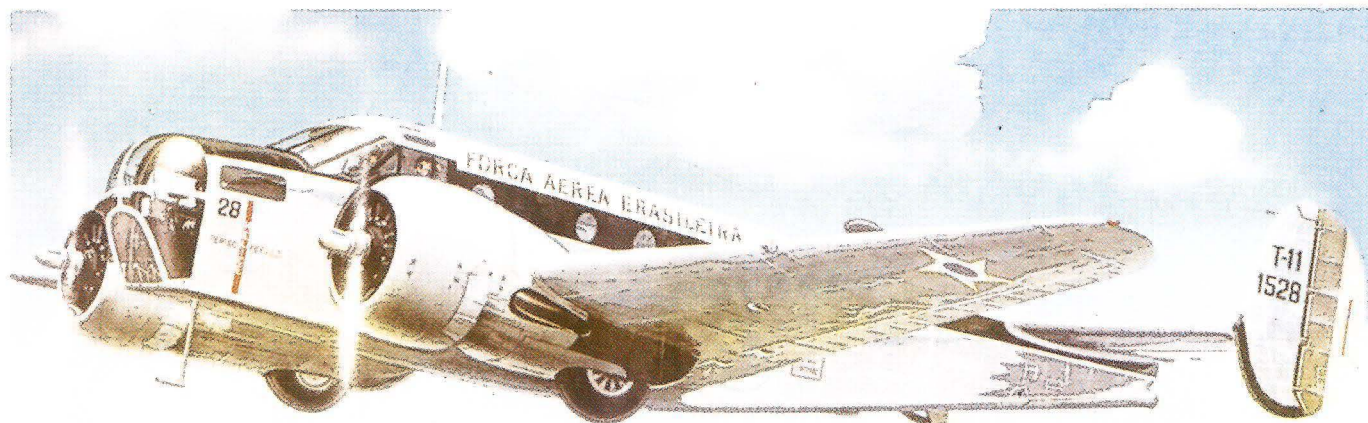
Este protótipo, designado *Model 18^A*, era dotado de dois motores Wright R-760E-2, radiais, de 7 cilindros e 320 HP. A este seguiram-se diversas versões e subvariantes: *Model 18^A* de série, cujo primeiro

Beech Super H18. Esta versão foi dotada de trem de pouso triciclo e janelas panorâmicas para os passageiros. Similar aos Beech Super H18 (Tc-45T-45T/ C-45T da FAB)



foi adquirido pela *Ethil Corporation* em junho de 1937, custando na época US\$ 37.500,00; *Model 18B*, com motores Jacobs L-5 radiais de 285HP; *Model 18D*, com motores Jacobs L-6 de 330HP; *Model 18S*, que voou pela primeira vez em janeiro de 1939, e foi equipado com motores Pratt & Whitney R-985, com 9 cilindros, radiais, desenvolvendo 450HP, e que se tornariam o motor padrão das versões de série, possibilitando-lhe uma velocidade máxima de 240MPH. Esses novos motores ditaram a necessidade de se ampliar a área da cauda para aprimorar o controle em vôo; *F-2/F-2B* para aerofotogrametria a alta altitude, podendo atingir 25.000 ft; eram operados pelo USAAC (Corpo Aéreo do Exército dos EUA); *Model 18R*, encomendado pela Suécia para evacuação aeromédica, podendo ser dotado de esquis ou flutuadores, e que também forma encomendados pela China, com metralhadoras fixas ou móveis e suportes para bombas sob as asas; foram utilizados como bombardeiros contra os japoneses em 1940 e 1941; *JRB-1* da US Navy (Marinha

dos EUA) utilizados para controle de aeronaves radiocontroladas e dotados de um segundo cockpit no teto; "JRB-2/3", para transporte na US Navy; *C/UC-45*, do USAAC, baseados nos *Model 18S* e *Model C-18S*, dos quais foram encomendados mais de 1.400 unidades, e que foram também designados "C-45F/G/H" para transporte, *TC-45G/H* para treinamento, *RC-45J*, para aerofotogrametria, *UC-45F/J*, para finalidades gerais, e *Expedito I e II*, quando destinados à Grã-Bretanha; *AT-7* do USAAC, para treinamento de navegadores (designados também T-7-BH); *AT-7 A/B/C*, com flutuadores ou esquis, e também empregados para transporte; *SNB-2*, também para treinamento de navegadores na US Navy ou transporte; *AT-11*, com compartimento de bombas e nariz transparente, dotado de uma mira de bombardeio *Norden*, para treinamento de bombardeadores. Alguns AT-11^A, foram também utilizados para aerofotogrametria, e outros foram ainda empregados para treinamento de artilheiros sendo também designados T-11-BH e chamados, extra-



Um Beech AT-11 da FAB, usado para treinamento de bombardeio, navegação e fotografia. Os AT-11 foram usados de 1943 a 1975 no Brasil.

oficialmente, de *Kansan*, “SNB-1” também para treinamento de bombardeadores na US Navy, e também de artilheiros, sendo equipado com uma torreta dorsal com duas metralhadoras Browning Cal30; *SNB-4/5*, para transporte na US Navy, e que em 1951, passaram por um extenso programa de melhoramentos, juntamente com os C-45/H da USAF, recebendo reforços estruturais, freios a disco, hélices Hamilton Standard de velocidade constante e hidramáticas, equipamento para voo por instrumentos, e outros melhoramentos.

Com a situação militar dos aliados melhorando, no final de 1944, a Beech pôde começar a produzir alguns aviões destinados ao mercado civil, ainda da versão “C18S”, que em agosto de 1945, foi substituído na linha de produção pelo “Model D18S”, que possuía vários melhoramentos aerodinâmicos, reforços estruturais, e podia transportar até nove passageiros. Podendo voar à velocidade máxima de 230 MPH, custava na época US\$ 61.500,00 tendo sido produzidos

mais de 1.000 exemplares desta versão. O Canadá, a partir de 1951, recebeu 283 unidades baseadas no “Model D-18S”, e designados “Canadian Expeditor MK 3N/NM/TM”. A versão menos produzida foi o *Model D-18C/CT*, a qual incorporando várias modificações e melhoramentos destinava-se ao transporte de passageiros em linhas originais. Porém seu alto custo, aliado ao fato de existirem milhares de aviões excedentes de guerra, disponíveis a preços irrisórios, fez com que apenas 29 fossem produzidos.

Importantes alterações foram introduzidas com o advento do *Model Super E18S*, no qual a altura da cabine foi aumentada, possibilitando maior facilidade de deslocamento para os tripulantes e passageiros, uma quarta janela foi adicionada também para os passageiros, uma porta com degraus foi instalada e as pontas das asas foram alteradas, possibilitando uma melhor razão de subida e um maior desempenho na ocorrência de pane em um dos motores, sendo também dotado de hélices tripás Hartzell,

com 451 tendo sido produzidos. A versão seguinte, “Model Super G18S”, apresentava poucas alterações em relação ao “E18S”, sendo a mais proeminente a introdução de um pára-brisa com menor número de armações, melhorando a visibilidade.

Em 1962, 25 anos após o início da produção do “Beech-Bi”, foi apresentada a última versão de série, o *Model Super H18*. Esta nova versão, incorporava ar-condicionado, e pela primeira vez, o comprador podia escolher entre o trem de pouso convencional, ou triciclo, desenvolvido pela empresa Volpar. Dadas as melhores características de decolagem, pouso e táxi, apenas aviões com trem de pouso triciclo foram encomendados.

Até 26 de novembro de 1969, quando os últimos três “Model Super H18” produzidos foram entregues à Japan Airlines para treinamento, 9.389 unidades de série foram produzidas, não significando porém, que este avião fosse relegado a segundo plano. O preço desta última versão em 1969,

era de US\$ 132.000,00.

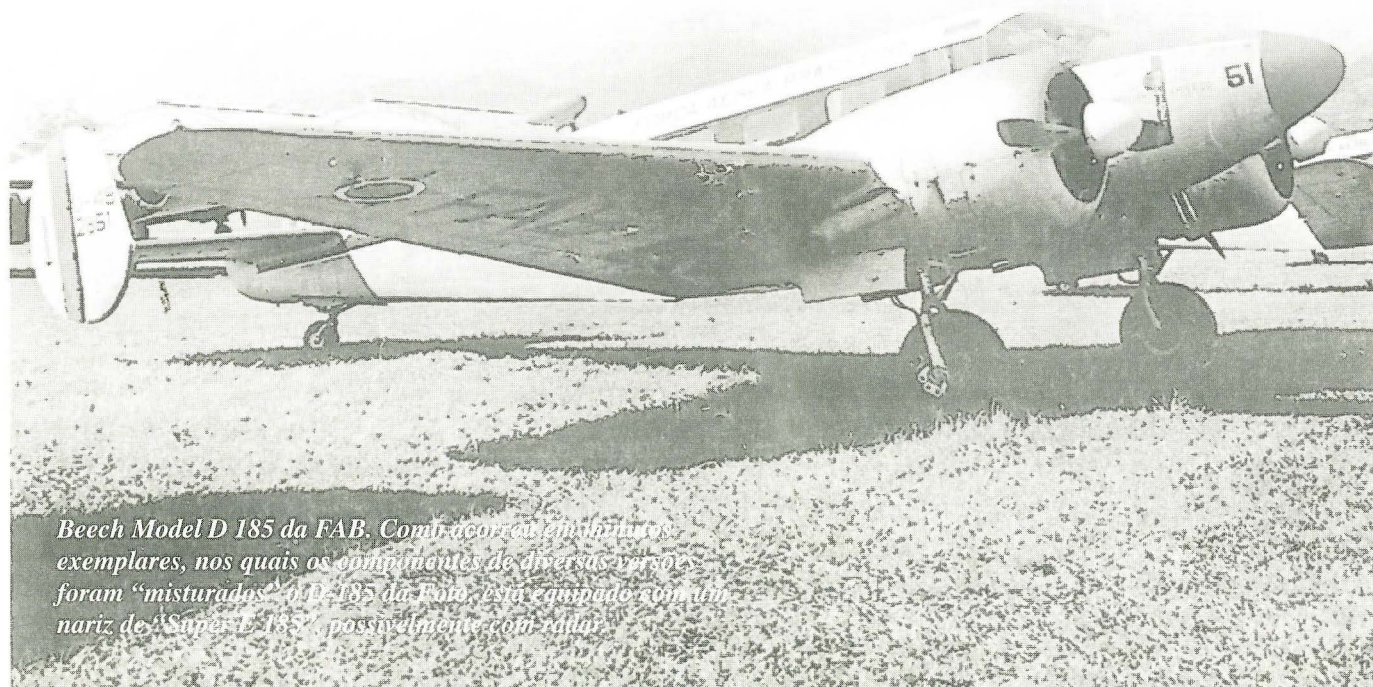
Dadas as características de seu projeto, vários foram empregados em diversos testes. Um foi dotado de três motores em linha Continental, com dois de série nas asas e um experimental, designado "Tiara" no nariz, que devido ao custo e a uma série de problemas, teve produção limitada. Depois, a mesma empresa que desenvolveu o projeto anterior, tentou comercializar o Model 18, com motores Lycoming de 295 HP em linha, também sem sucesso. A modificação que efetivamente garantiria ao Model 18 um lugar de destaque por muitos anos ainda, veio na forma de utilização de motores turbo-hélice Pratt & Whitney PT-6 e Air Research/Garret TP331, sendo que oito empresas diferentes especializaram-se neste tipo de conversão, com motores de diversas potências. Na

França, um foi testado com motores Turbomeca Bastan. Também extensões na fuselagem, permitiram o acréscimo no número de passageiros transportados, até um total de 17. Tais conversões foram designadas como: Little Liner para 9 passageiros e modificações aerodinâmicas; os Westwind (s) I, II e III para até 17 passageiros com motores PT-6 ou a pistão; Voltar Super 18 e Turboliner; Dumond Corporation Dumond I, Dumondliner; Aircraft Industries Jobmaster, um D-18S com PT-6; Aerocom Skyliner para 19 passageiros, que não entrou em produção, e o Pacific Airmotive Tradewind e o Westwind IV com cauda única enflechada. Atualmente em fase de testes, temos o Vancouver Island Air Seawind, dotado de cauda única e equipado com dois flutuadores, na eminência de ser colocado à disposição de comprado-

res. A maioria destas conversões alcançou enorme sucesso e paralelamente às versões de série, estão em uso no mundo inteiro, no transporte regional, de carga, de correio, táxi aéreo, aerofotogrametria, pulverização e muitas outras funções, além de ser muito procurado por colecionadores e participantes de shows aéreos.

No Brasil, o Model 18 teve importante atuação. Os primeiros que aqui chegaram foram dois da versão Model B-18S, adquiridos pela Navegação Aérea Brasil, no ano de 1941, e que matriculados PP-NAB, foram utilizados até 1951.

Seu operador mais importante em nosso País foi a Força Aérea Brasileira, com 42 C-18S (AT-7); 22 AT-11; 22 C-18S (UC-45F/C-45/U-45); 28 D-18S (UC-45F/C-45/U-45); 7 E18S (C-45/UC-45/U-45) e 16 H18S (TC-45T/U45T/C-45T),



Beech Model D 185 da FAB. Com a coroa em listras, exemplares, nos quais os componentes de diversas versões foram "misturados". O D-185 da Foto, está equipado com um nariz de "Super 18", possivelmente com radior.

que tiveram importante emprego no desenvolvimento das linhas do Correio Aéreo Nacional, na instrução de pilotos, sargentos e oficiais especialistas, transporte de autoridades e outras finalidades, sendo utilizados de 1942 a 1977. Um aspecto curioso, é que do Model C-18S ao E18S, foram apelidados de “Mata Sete” e os “H18S”, de “Muriçoca”, devido, segundo se comenta, ao seu ruído e formato de seu trem de pouso. Praticamente esteve presente em todas as bases da FAB, e muitos, possuíam componentes provindos de diferentes versões, o que causou certa confusão nas designações.

Atualmente, alguns ainda voam no Brasil, no “Circo Aéreo Onix”, para demonstrações em festas. Famoso foi também o “D-18S” PT-DUD do Comandante Max Fontoura, utilizado para lançamento de pára-quedistas em todo o país, até 1993. Em Curitiba, aguardando restauração, está um “E-18S” cujo

proprietário foi Juscelino Kubitschek.

No Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, encontram-se preservados o “AT-11” n° 1371, cujo último operador foi a EOEIG em Curitiba, o “D18S” (UC-45) n° 2856 e o “D-18S” n° 491, nas cores da Força Aérea do Chile.

CARACTERÍSTICAS DO BEECHCRAFT MODEL SUPER H18

Avião monoplane, cantilever, bimotor, todo em metal, com as superfícies de comando enteladas, com cauda dupla. Trem de pouso triciclo, com uma roda em cada trem, com asas dotadas de flap, podendo transportar de 7 a 9 passageiros, piloto e co-piloto, sendo equipado para vôo para instrumentos, com muitos possuindo radar meteorológico e piloto automático.

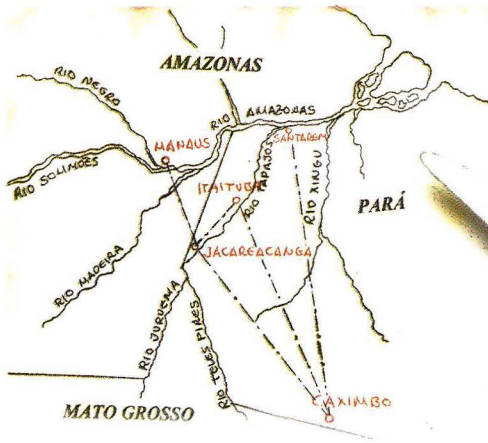
Embora a “Beech” utilize o termo “Model” para cada versão produzida em série, estas são de fato apenas versões. Os “Modelos” derivados são as conversões procedidas por outras empresas.

Comprimento: 10,70m; Envergadura: 15,14m; Altura: 2,84m; Área da Asa: 33,50m²; Motores: Dois Pratt & Whitney R-985NA-14B Wasp Junior com 9 cilindros, de 450 HP, acionando hélices bi, ou tripás de passo controlável Hamiltom Standard, ou Hartzell. Peso Vazio: 2.650 kg; Peso Máximo 4.990 kg; Velocidade Máxima de Cruzeiro: 354 km/h; Razão de Subida: 1.400 FT/m; Teto de Serviço: 6.520m; Alcance: 2.460 km. Em algumas publicações, o H18 é designado “H18S”.

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



Beechcraft Super H18, convertido e dotado de motores turbo-hélice air reasearh/garret TP331. Como alguns outros o da foto foi dotado de uma porta lateral para acesso ao cockpit, além da porta normal.



A MISSÃO

Ele aliava a qualidade de excelente piloto ao de ótima praça. Oficial oriundo da Reserva, “gramava” no posto de tenente aviador há dez anos. Conhecia toda a oficialidade da jovem FAB e chamava a maioria de “você”. Mas ninguém se importava. Estudava a fundo as máquinas que pilotava e tirava delas o máximo de rendimento. Um lugar na sua tripulação era disputado aos tapas pois cada viagem sua transformava-se numa aventura com muita estorinha para contar. Divertido e com palavreado próprio, às vezes, tomava atitudes insólitas.

Certa feita, numa cidade do interior de Goiás, ficou injuriado com um comício político que se desenrolava na praça em frente à pensão onde ele tomava “umas e outras”. A cidade já dormia tranqüilamente quando um caminhão veio buscar a tripulação para levá-las ao local do pernoite. Os quatro tripulan-

tes subiram na carroceria do caminhão e, a comando do tenente, enquanto o veículo se deslocava, foram arrancando todas as faixas dos candidatos, estendidas na rua principal, e onde quer que estivessem! No Rio, mandou lavá-las e doou as tiras de pano para a manutenção dos C-47: serviriam de... estopa, produto em falta na seção!

Uma das suas viagens-aventuras - aconteceu num extra CACHIMBO. Explicação aos leitores: CACHIMBO era um campo de pouso em construção, na época. Situava-se na serra, de mesmo nome, hoje, a meio caminho entre Brasília (que não existia) e Manaus. Só havia acesso pelo ar. As interrupções ocasionais do abastecimento AERO-TRANSPORTADO ao CACHIMBO refletiam-se imediatamente nos seus estoques de suprimento de boca, combustíveis etc. Isto obrigava a FAB a um esforço maior para

regulá-lo. Em consequência, BELÉM mandava o PBV CATALINA e o COMTA o C-47 para executarem o AIRLIFT TUPI-NIQUIM, uma verdadeira MISSÃO DE GUERRA que era, ao mesmo tempo, um treinamento para as novas equipagens de transporte.

Como GUERRA É GUERRA!, colocavam-se de lado algumas normas e procedimentos que eram considerados para “tempo de paz”. Contudo, não se desprezava a segurança de voo. O comandante da aeronave adquiria muita autonomia, em outras palavras, ele era o “dono da guerra!”.

As tripulações saíam do Rio com uma previsão de 15 dias fora de sede e o avião com 75 horas disponíveis para serem usadas nas “coca-colas” (viagens de ida e volta) necessárias para abastecer o Destacamento.

Transportavam tudo que era e não era permitido: gasoli-

na, óleo diesel, querosene, acetileno, oxigênio, tintas, detergentes, cal, cimento, provisões de boca, engradados, carga não alijável e, eventualmente, passageiros. Nas missões tipo “o salário do medo”, os tripulantes portavam pára-quedas, pistola Colt, kit de primeiros-socorros, ração e, no avião, uma carabina 0.30. Evitavam colocar num mesmo carregamento, explosivos com inflamáveis ou corrosivos ou os três, com passageiros. Acresce ainda que não se reabastecia no CACHIMBO enquanto o estoque de gasolina não fosse regulado. O avião levava, a bordo, gasolina em tambores para o seu reabastecimento.

Eles voavam muito e todo dia. No chão, somente para carga/descarga, pane no avião ou domingo e, claro, para pernoite. Para realizarem duas “coca-colas” SANTARÉM/CACHIMBO num mesmo dia, a jornada era de 14 horas, ou seja, decolagem antes do nascer do sol e pouso noturno.

O COMTA, em face do desgaste do material aéreo, autorizava como peso máximo de decolagem (PMD) para o C-47, 26.000 libras ou 11.820 kg. Quando novo, operava com 13.000 kg, mas esse “jegue voador”, durante a Segunda Guerra Mundial, na retirada aliada da Birmânia, decolou com mais de 70 soldados equipados (15.000 kg) e foi visto em 1944 desfilando nos céus da Normandia, com 28 pára-quedistas a bordo e rebocando um “boçal” de um planador lotado de soldados!

Para executar a MISSÃO, a nossa valorosa tripulação decolou do GALEÃO via UBERLÂNDIA/GOIÂNIA/ARAGARÇAS/XAVANTINA/XINGU/CACHIMBO, simplesmente porque Brasília (como já foi dito) não existia no mapa. Em vôo, o Comandante recebeu um rádio de CACHIMBO detalhando a tonelagem de carga a transportar, o tipo e onde se encontravam: JACAREACANGA/ITAITUBA/SANTARÉM e, eventualmente, MANAUS (vide mapa). A tripulação fez então um esboço das “coca-colas” necessárias para reabastecer o CACHIMBO e, como o avião e a tripulação estavam “tinindo”, resolveram operar dos Aeroportos de Manaus, Santarém e Jacareacanga para CACHIMBO, com PMD de 12.600 kg, isto é, 2.500 kg de carga e 2.400 kg de gasolina, mas com 8h40min de autonomia. Com isto, não reabasteciam em CACHIMBO, diminuía o tempo gasto no solo, davam mais espaço para carga no avião e, principalmente, no caso de estarem voando sob severas condições atmosféricas na região e o radiofarol do CACHIMBO saísse do ar - fato corriqueiro e lei de “BROOKS” ao mesmo tempo - o avião aprova para o sul, saía da região e alcançaria CUIABÁ ou GOIÂNIA, “para tranquilidade de quem tem dois

filhos para criar”, arrematava o tenente. O peso em excesso seria consumido nas primeiras horas de vôo.

“ - Em Ubatuba operaremos como um porta-aviões”, alertou o tenente. Diga-se de passagem que o nosso Comandante jamais pousou num NAe. Sua cultura marítima restringia-se a um filme do Van Johnson como piloto naval e o filme “The Fighting Lady”. O campo de UBATUBA era uma verdadeira arapuca! Uma cabeceira dava para a barranca do rio e a outra para os fundos de um cemitério: de um lado a mata virgem; do outro, casas e a Prefeitura. A pista era estreita, curta e lamacenta. Após as chuvas diárias, as

poças d’água desaceleravam o avião na corrida para a decolagem. Para o tenente a direção do vento não interessava. Ele vinha para o pouso com o avião a 70m/h, pendurado na força

dos motores e pilotado na ponta dos dedos. A 50m, mais ou menos, da barranca do rio ele “capava” os motores e “colava” o manche na barriga. O DOUGLAS não pousava; desmaiava! Para decolar, ele invadia o cemitério “para ganhar alguns metrinhos”, girava 180° e iniciava uma decolagem curta, a sua maneira - derrubando algumas lápides mal enterradas, com o turbilhão provocado pe-

**“TODA A
PESSOA CUJA
VIDA ULTRAPASSA
A SUA IMAGEM, COM
O TEMPO, NA MENTE
DOS OUTROS,
TORNA-SE UMA
LENDA”.**

las hélices que, aliás, motivou um telegrama do Prefeito ao Ministério da Aeronáutica pedindo indenização.

Ele “atochava” as manetas, soltava os freios e empurrava o manche para a frente. Assim que a cauda do avião saía do chão, ele centrava o manche e até “puxava um tostão” para trás. As poças d’água reduziam a velocidade da corrida, mas os possantes motores “PW” recuperavam o embalo e, aos solavancos, o indômito C-47 ia aos poucos ganhando velocidade. Quando o avião atingia 60mh o piloto gritava: “ - Todo o flap embaixo!”. O C-47 dava um salto tipo canguru e assim ganhava uns metros de altura, que eram mantidos pelos possantes motores e pelo braço do tenente. “-Trem em cima!” e cruzavam a margem do rio. Em seguida ele cedia a mão para ganhar um pouco de velocidade e atravessava o Tapajós, degolando com as hélices os peixes que ousassem botar a cabeça fora d’água. Atingindo 80mh, mais uma puxadinha para ganhar altura suficiente para passar acima das árvores da outra margem que se erguiam a 20 metros do solo. O velho avião não tugia e nem mugia; apenas levava mais tempo para adquirir os 120mh necessários para uma subida decente. Finalmente os motores eram reduzidos para potência de subida e ouvia-se um HIP-HURRA! puxado pela tripulação, em honra da “Velha Águia”. Trocava-se então um gosto amargo na boca por baforadas de fumaça de cigarro.

Eram 90 segundos de voo que consumiam anos de vida! Em Itaituba eles operavam com PMD de 11.820 kg, conforme manual do COMTA: 2.6 t de carga e 1.5 t de gasolina para 5h30min de autonomia.

No CACHIMBO subiram a bordo 26 passageiros do primeiro contingente para Manaus em gozo de cinco dias de licença (“day-off”), depois de dois meses de mato! O tenente tomou ciência também da vinda de um avião “CATALINA” de Belém para compor o “AIRLIFT”. Ficou acertado entre os Comandantes que caberia ao Catalina a MISSÃO - designada pelo nosso tenente - “OPERAÇÃO CAMELO”, isto porque o PBY, bem “atijolado” (tanques cheios), tinha uma autonomia de mais de 20 horas de voo. Ele saía de Santarém a pleno de gasolina, guardava o suficiente para o seu regresso - dentro dos padrões FAB - e “DESTANQUEAVA” o resto, em tambores, no CACHIMBO. Com esta operação, em cinco dias CACHIMBO já tinha em estoque 15.000 litros de gasolina acondicionados em 75 tambores. O CATALINA regressou a sua unidade com as horas disponíveis esgotadas. Este “JIM DAS SELVAS DA AMAZÔNIA”, mais lento que o C-47, levava 7h20min para fazer Santarém/Cachimbo/ Santarém, e mais algum tempo no solo para “destanquear”. Não era fácil!

O CATALINA, no seu regresso a Belém, levou para

Santarém a segunda turma do “day-off” e o C-47 resgatou a primeira de Manaus. E assim, dia após dia, às vezes com jornadas de 14 horas, a tripulação decolava banhada em suor, que secava em voo e voltava a encharcar o macacão nas manobras de pouso e estacionamento: driblavam monumentais CB’s e, geralmente, baixavam para 900 metros de altitude para atravessar melhor uma verdadeira barreira de chuva forte, que roubava algumas milhas da velocidade do avião e, por que não lembrar da água gelada que pingava das junções de borracha de vedação do pára-brisas e molhava os pilotos num local impróprio.

Tripulação e avião davam tudo de si. E assim os níveis de estoque do Destacamento iam se normalizando, para alegria de dezenas de homens abnegados, socados naquele fim de mundo... “- La guerre c’est la guerre”, exortava o nosso tenente.

No 9º dia de operação, a tripulação refez seus cálculos e constatou que a MISSÃO terminaria no 12º dia, graças à ajuda do CATALINA. Mas havia um porém: a terceira turma para o “day-off” do 10º dia, e regresso no 15º dia, ficaria prejudicada e continuaria no CACHIMBO a apreciar a macacada se divertindo nas árvores! O próximo avião? “Who knows...?”, vaticinou o nosso poliglota e, dando uma solução imediata para o problema completou: “- Se Maomé não vai à montanha, a montanha vai a Maomé...!”. Aí,

danou tudo...! Naquele mesmo dia o avião pernito em Santarém e, à noite, parte da tripulação foi ao "rendez-vous" da Turca. A exemplo dos garimpos que já proliferavam na área, o tenente queria arregimentar umas mulheres para levar para o Cachimbo. Ele argumentava: militares, gente limpa, pagamento na "xinxá", ida e volta de avião, bebidas grátis, somente um pernito, e não se tratava de garimpo. Imaginava recrutar seis mulheres para os vinte e poucos da 3ª turma e mais os "repicos". Depois de muita cerveja ele conseguiu quatro voluntárias e a anuência da Turca. No dia seguinte às 11 horas (o avião fez antes uma "coca-cola" de madrugada), a Turca entregou suas "filhas" na porta do avião, à tripulação, para o que desse e viesse! No avião já se encontravam 24 componentes da 2ª turma, que regressavam do "day-off" e, como carga, 12 engradados de cerveja, dois de pitu, vários de refrigerante e água mineral; uma dúzia de garrafas de rum, latas de biscoitos, patê, batatas fritas, 4 "penicos", um traseiro de boi retalhado e as peças enroladas em folhas de bananeira e sacos de aniagem e, pendurados no cabo dos para-quedistas, 20 cachos de banana. E assim decolou a MISSÃO humanitária e, por que não dizer, imitando Gilberto Gil: "Agüenta os cocos que eu já estou chegando"...

No CACHIMBO, os homens fizeram uma faxina geral: tudo foi lavado e esfregado dez vezes. Os melhores quartos, em

número de quatro, foram arrumados como se fossem para uma noite de núpcias. Um banheiro foi preparado para as visitas. No rancho, as lâmpadas foram pintadas de vermelho e improvisaram uma pista de dança. Exatamente às 14h20min o C-47 escondido nas nuvens passou na vertical do campo e, aos solavancos, iniciou a descida. Uma estação de rádio foi sintonizada e os alto-falantes encheram os ares com notícias em espanhol (era a rádio de Havana). Depois de muitos apitos típicos da onda curta, ouviu-se o final da toada "Ela só quer, só pensa em namorar"...da rádio Clube de Pernambuco. Finalmente o majestoso avião se livrou das nuvens e reluzindo a sua cor prateada apareceu na final e pousou delicadamente, característica dos bons pilotos, para gáudio de uma pequena multidão!

Estacionado, e calados os motores, abriu-se a porta do avião, e qual um Napoleão, apareceu o tenente, que se dirigiu à tropa: "- Companheiros! Cumprimos o que prometemos; resta vocês fazerem a sua parte. Aviso que não vou admitir "beijo" e nem pancada em mulher; gente de porre, aos gritos, ou transitando nu ou de cueca pelas dependências; não quero ouvir gritos selvagens ou sussurros eróticos". E, lembrando que todo o Destacamento estava ali presente, completou: "- As meninas são para o pessoal da 3ª turma que "está a neném". O resto está sujeito a piruação...!

Vamos à luta que a noite é curta".

O pôr-do-sol foi mais bonito que nunca. Os passarinhos aninharam-se ao som da música dos alto-falantes. Os vagalumes vieram aos milhares e a noite trouxe todas as estrelas do céu e uma lua no quarto-crescente. Da mata vinham os sons naturais dos animais noturnos do CACHIMBO. Segundo a lei do cão do tenente, nenhum gemido audível, apenas a "Voz do Brasil"... esquecida no rádio. O churrasco começou a ser servido às 9 da noite e só de madrugada o silêncio da selva envolveu todo o Cachimbo.

Às 7 da manhã, conforme o programado, as moças compareceram ao café. Às 8 o avião decolou; as meninas armaram suas redes e ferraram no sono. A Turca foi esperá-las no aeroporto e, vendo-as inteiras e com os bolsos cheios, convidou a tripulação para almoçar na "pensão" uma "senhora galinha ao molho pardo"! "-GUERRA É GUERRA!", clamou o tenente aos indecisos. Às 15h decolaram para Belém e, no 12º dia de MISSÃO, saíram às 5 da manhã com proa sul para MARABÁ/CAROLINA/BARREIRAS/B.J. da LAPA/RIO DE JANEIRO, lotados de passageiros.✈

Carlos P. Aché Assumpção
Cel. Av. Ref.

Quem hoje, com mais de 50 anos não conheceu nosso Ten.-Brig. João Camarão Telles Ribeiro? Quem o conhece sabe de suas andanças na Amazônia; de sua vida na Força Aérea; do seu folclore. A par das diversas passagens vividas aí, pelo nível 080, o Brigadeiro Camarão é hoje um exemplo para todos nós. Exemplo de abnegação, desprendimento e amor à carreira.

UM EXEMPLO DE ABNEGAÇÃO E AMOR AO PRÓXIMO

O encontro deu-se na Chácara Santo Antônio, bucólica e aprazível localidade no Guará, um distante bairro da segunda maior cidade de São Paulo, Campinas.

O espaço lembrava a Zona da Mata onde pássaros silvestres compunham duetos com insistente galo doméstico que volta e meia soltava o seu canto estridente.

Encontramos o Brigadeiro todo empertigado, de palitô sem gravata, fisicamente bem aparentado; cumprimentou-nos com o seu indefectível e marcante aperto-de-mão (quem não o conhece tem que experimentar pra ver).

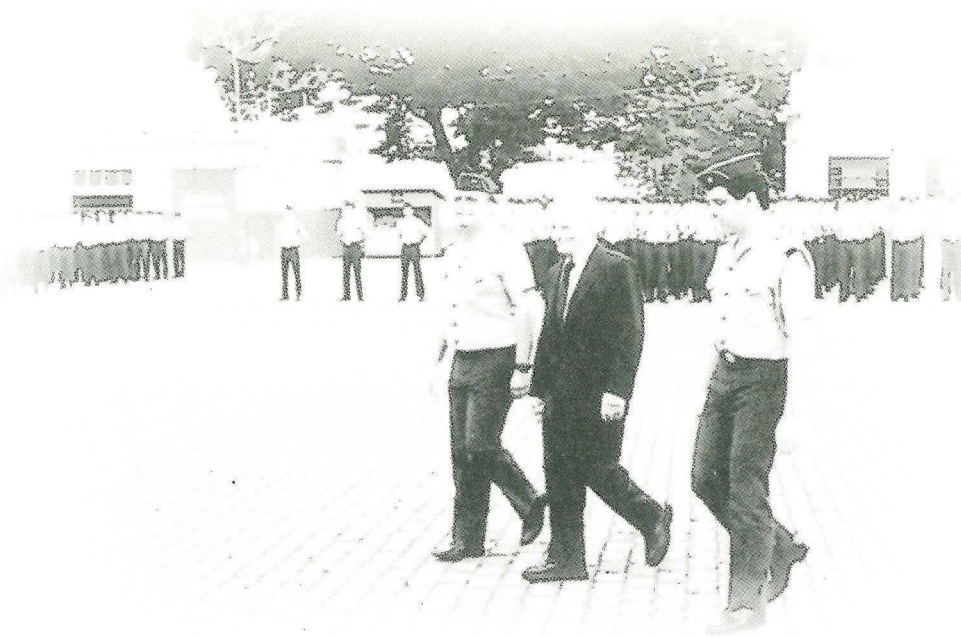
Nunca foi de falar muito, sempre demonstrou ser breve em se expressar e longo no agir, por isso foi muito difícil extrair-lhe as palavras mais recônditas, para constar de nossa conversa; objetivo maior da presente reportagem.

RA - Como foi a entrada de V.Exa. na Aeronáutica?

BC - Eu nasci em Niterói, mais especificamente em São Gonçalo, antes da sua separação da antiga capital do Rio de Janeiro. Logo em seguida, meu pai mudou-se para o interior de São Paulo e todo o meu aprendizado foi em

Itaperus, Jaú e depois Araraquara.

Mais tarde, inspirado pela leitura de “Os Sertões” de Euclides da Cunha e da Guerra de Canudos, ingressei na Escola Militar do Realengo, onde optei pela Arma de Aviação, evidentemente.



Oriximiná, contudo necessitamos da participação do Frei Protásio, um religioso que conhecia bem a região, os indígenas e mais o Coronel Athos Botelho, o Major Dilermano Rocha, o Sargento Telegrafista Nery e o Cabo Enfermeiro Lupércio. Começamos subindo o Rio Trombetas e depois pegamos o Rio Eirepecuru, passando por várias cachoeiras até chegarmos a Tiriós, quando iniciamos a preparação do campo de pouso.

RA – Foi nessa ocasião que surgiu o trinômio FAB – Missionário – Índio?

BC – A idéia já estava comigo há muito tempo, porém eu não tinha, ainda, a autoridade no nível de decisão, embora eu já estivesse praticando-o discretamente em outras linhas, contrariando os princípios do CAM, cujos titulares nos tinham muito bom grado com a criação das missões naquela época.

RA – Como V.Exa. conta a história da Operação Parima?

BC – Essa atividade iniciou-se, como as demais, após o sobrevôo da fronteira com a Venezuela e a escolha de um local para a colocação de uma pista. A Força Aérea tinha três helicópteros que ficavam à disposição do Presidente da República. Um deles era do Ministério da Aeronáutica que foi emprestado para o transporte destinado à clareira escolhida, a fim de possibilitar o pouso de um L-6 Paulistinha, com o qual eu procuraria chegar ao local. Lamentavelmente, o H-13 pilotado pelo Cap. Albano acidentou-se ao tentar decolar de um ponto na floresta. O resultado foi que o pouso com o L-6 foi realizado com o apoio do pessoal do helicóptero. Contudo, a decolagem estava difícil e tivemos que improvisar, desembarcando o Civil Santana que estava encarregado de ajudar no pre-

RA – Quem foi o seu instrutor de vôo?

BC – Recebi instrução de alguns integrantes da 1ª Turma de Aviação, entre os quais estavam os então Tenentes Márcio, Araripe, Montenegro e Prata.

RA – Quais foram os seus amigos na FAB desde os tempos iniciais?

BC – Muitos foram os amigos mas, entre eles, eu destaco o Délio e o Epingaus. O Délio costumava dizer, brincando, que sempre me ajudava nos estudos para eu poder passar de ano, mas na verdade, todos nós éramos dedicados e estudiosos.

RA – Qual a sua atuação no Correio Aéreo Militar?

BC – Eu comencei a voar as primeiras linhas no tempo do Brigadeiro Eduardo para o Nordeste e Norte, apegando-me demais a essas regiões.

RA – Para V. Exa. quem foi o Brigadeiro Eduardo Gomes?

BC – Foi um grande homem, um grande brasileiro, um homem completo, pleno de humanidade. Quando todos estavam parados

ele fazia a FAB “voar”.

RA – Como V.Exa. passou a se interessar pelos problemas da Amazônia?

BC – Quando tenente fui designado para servir no 7º Regimento de Aviação em Belém. Estávamos vivendo a 2ª Guerra Mundial e a nossa missão era patrulhar o litoral norte brasileiro; desde então integrei-me àquela área e, ao voar pelo interior, senti-me atraído pela exuberância daquela majestosa hileia equatorial. Infelizmente foi a primeira impressão que tive do que era a miséria. Primeiramente em Belém e mais tarde em toda aquela terra de brasileiros carentes e necessitados.

RA – O que V.Exa. diria da Missão Tiriós?

BC – Sobrevoando aquela área senti a necessidade da construção de uma pista no local. Vislumbrei o rio, vi alguns índios nas imediações e despertei para a instalação de um ponto de apoio próximo à fronteira com a Guiana Holandesa, hoje, Suriname. Após alguns estudos foi montada uma expedição fluvial e terrestre, partindo de

paro e guarda do terreno. Após oito tentativas de decolagem, consegui chegar ao ponto de apoio já em vôo noturno, com o auxílio de alguns faróis e luzes de lanternas, tudo coordenado pelo Sargento Cantídio. No dia seguinte fui buscar o Santana já com um N.A. (AT-6) e verifiquei que ele estava escondido, com medo dos índios, que se armaram de flechas bem cumpridas com o intuito de atingir o avião. Consegui pousar na trilha deixada pelo L-6 e, após observar que os índios estavam em clima de paz, pois haviam algumas mulheres no grupo, pudemos realizar várias viagens conduzindo o pessoal para a construção da pista.

Dias depois, verificamos que aquele campo, o Parima A, fora construído em território venezuelano. Daí partimos para o Parima B que passou a chamar-se VAURIS e a nação amiga ganhou uma Base de graça, que conserva o mesmo nome até hoje.

RA - Como se deu a transferência da Aldeia Mapuera dos índios Wai-Wai?

BC - Os índios estavam com problemas de falta de caça e pesca; então, com o auxílio do Cap. Pellegrini, que saltou de pára-quedas e testou as condições do solo, vimos uma curva do Rio Mapuera que foi escolhido pela riqueza em pesca e pela beleza das margens cobertas de árvores frondosas, "castanheiras" constantemente visitadas por animais silvestres. O conjunto é um dos mais bonitos da Amazônia.

O transporte dos índios foi feito, em parte, por via aérea e, atualmente, constituem a tribo Wai-Wai, coordenados por uma missão evangélica e assistidos pela Funai.

RA - Naquela época já se falava em controle da Amazônia?

BC - Antigamente faltavam recursos,

embora nós já tivéssemos adiantado a necessidade de uma rede de radares para a defesa e controle da Amazônia, conforme consta do meu relatório da Operação Parima, de 15 de maio de 1961.

RA - Como foi a experiência da missão?

BC - Eu não tinha preferências. Havia, entretanto, alguns padres com quem eu mais me relacionei, tais como, o Frei Plácido do Cururu, o Bispo de Óbidos, Dom Alonso e a Missão de Tapirapé.

Desta última guardo a lembrança de um pedido de atendimento a um doente, portador de lepra, que foi transportado com as mãos atadas aos ombros, com o destino da colônia de Maritula em Belém. Lá não havia vaga e, mediante um acordo de última hora, ele foi levado pelo avião da FAB para Bauru. Assim teve início um convênio de assistência aos sofrendores de doenças tropicais, com o Centro Especializado de Bauru. As doenças básicas eram lepra, fogo selvagem, febre amarela e malária.

Certa vez o transporte aéreo de leprosos graves foi tão penoso, que preferi não constranger ninguém e viajei sem copiloto numa das missões, acompanhado somente por um mecânico de vôo que já havia passado por duas sérias experiências comigo. Numa delas, regressando do Rio nas vésperas do carnaval, voamos monomotor de C-45, durante cerca de 40 minutos, até chegar a Belém. Na outra, com uma comitiva de autoridades, pousamos em Vale-de-Cans e a gasolina não foi suficiente nem para o táxi da aeronave.

RA - Como V.Exa. abordaria a evasão de minerais estratégicos e a existência de pistas clandestinas?

BC - Sempre encontramos campos não oficializados, porém nunca com-

provei a sua utilização para alguma coisa ilegal. Pode ser que tenha havido, até mesmo narcotráfico, mas eu nunca pude constatar. Houve, em alguns lugares, fora das pistas, a instalação de posseiros e caçadores de peles que nós procuramos reprimir.

RA - Qual a razão do termo "hebdomada-aptera"?

BC - (Risos) Era uma denominação que eu usava no Esquadrão para uma semana sem programa, isto é, voltada para a cultura. Eventualmente, algum expositor era convidado para falar de um problema e de busca de soluções. Os vôos das linhas normais continuavam sua operação, porém os demais integrantes do efetivo ficavam voltados para essa atividade.

RA - E a "divortium operarum"?

BC - (Novamente risos). Ocasionalmente eu me referia a isso como um divisor de águas ou uma separação de um modo operacional e geral.

RA - Observamos que V.Exa. usava, freqüentemente, termos de origem estrangeira. Isto significa um gosto apurado pelos idiomas?

BC - Sim. Ao longo da vida, quase como um autodidata, exercitei o alemão e o grego.

RA - Como foi a sua missão na Grécia? O Brig. Délio dizia que uma vez o Chefe do Pessoal, ao percorrer a lista de candidatos à promoção, encontrou o seu nome, porém como desconheciam a sua unidade não promoveram V. Exa. A conclusão tardia foi a de que o haviam esquecido no Mediterrâneo depois que a Guerra Mundial terminou.

BC - Não foi assim. Eles, na verdade, me promoveram, porém o Chefe da



*Companheiro ferido
na cabeça por franco
atiradores .*

Missão Militar na Grécia pediu ao Governo brasileiro para que eu permanecesse mais tempo, pelo meu domínio de idiomas, e porque a guerra continuava no País, através de um conflito entre o Governo e uma facção comunista.

Nas incursões que fazíamos pelo interior escapamos de sermos destruídos durante uma inspeção. O carro dos aliados que passou a nossa frente foi destroçado por uma poderosa mina de estrada.

Em outra ocasião fomos alvejados por franco-atiradores e um de nossos companheiros foi ferido na cabeça e eu tive que transportá-lo em longo percurso na montanha.

RA – Brigadeiro, agora permito-me falar de amenidades e fatos curiosos a seu respeito. Certa vez, um fazendeiro, dizendo-se a mando do Prefeito de Barbacena, pe-

diu a interferência do Ministro da Aeronáutica, porque V.Exa. havia entrado com um trator em sua fazenda e estava nivelando a Serra da Mantiqueira.

BC – (Risos). Não é verdade; eu tinha um prazo para construir a pista de pouso e procurei cumpri-lo. O mesmo fato ocorreu com a antena do radiofarol. Eu dei um prazo para que ela fosse mudada, porque a área seria aterrada, porém a terraplanagem conservou-a num buraco onde somente uma pequena parte ficou acima do nível do terreno.

RA – O Ministro Márcio incumbiu seu Chefe de Gabinete de dizer ao Prefeito que a Aeronáutica tinha criado e estava desenvolvendo uma grande Escola na cidade, ao que o prefeito replicou alegando que a EPC do Ar é que

estava colocando uma cidade dentro dela!

BC – É impossível que se tenha dito isto!

RA – Dizia-se que V. Exa. fazia as obras, mas a Intendência é que tinha que sair atrás correndo e acertando as contas.

BC – Não é verdade; porém, uma vez o Chefe de Intendência do Gabinete do Ministro disse-me que se ele apertasse a minha mão e eu gritasse na frente de outros, ele liberaria todas as verbas de que precisasse. Em benefício do serviço cumpriu o combinado e pude melhorar muito o ginásio, o laboratório de línguas estrangeiras, os nossos alojamentos e o hospital.

RA – Que outras obras marcantes V. Exa. gostaria de citar?

BC – A criação do Colégio Rego Bar-

ros, em Belém. Foi um benefício importantíssimo, principalmente para as famílias dos militares.

RA - Qual a Unidade ou Comando de que V. Exa. mais gostou?

BC - Todos por que passei, pois o que me interessava muito era o trabalho a realizar.

Uma vez me designaram para Recife, mas eu respondi que não queria férias, pois aquela cidade, com suas praias, era tipicamente para descansar. A família ficou muito contrariada, mas aceitou.

Outra ocasião fui chamado para a SUDAM, porém não assumi, porque o Presidente Jânio Quadros renunciara. Indicaram-me também para o Instituto de Pesos e Medidas, porém o Presidente Geisel não aceitou, porque eu havia tomado posse dos barcos da Petrobrás na Amazônia, para o atendimento da COMARA.

RA - Qual a razão da sua “saúde de ferro”?

BC - Em Belém, na mesa do almoço com uma delegação estrangeira, um dos generais observou-me comendo tranquilamente algumas pimentas de cheiro puras. Imediatamente imitou-me e quase “explodiu” com a ardência que lhe veio à boca. Ao pedir água eu o informei de que aquelas frutinhas eram saudáveis e conservadoras. Até hoje mantenho esse costume.

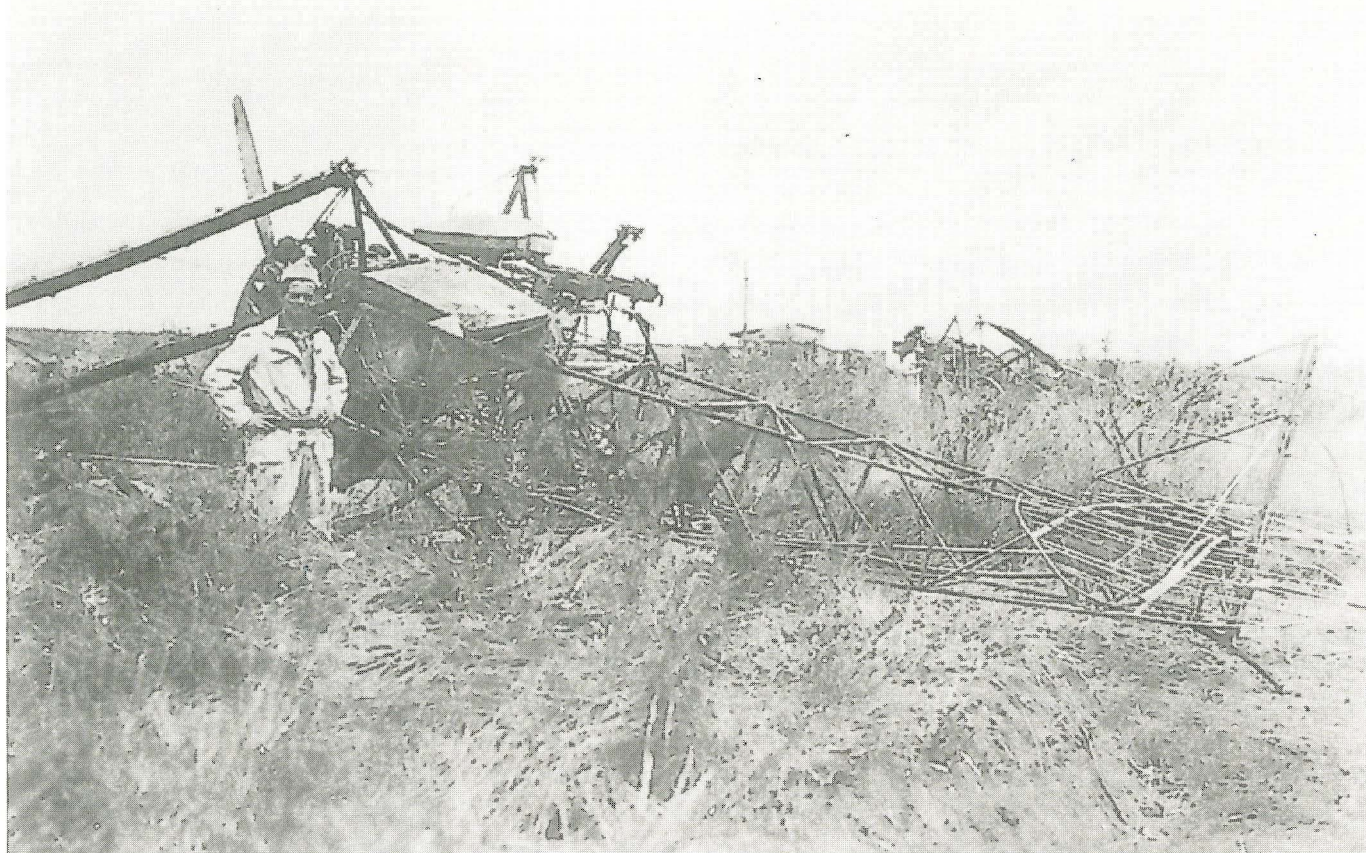
RA - Brigadeiro, que mensagem V. Exa. deixaria para a oficialidade mais jovem dos dias atuais?

BC - Trabalho, trabalho e trabalho e ajuda ao próximo. Nunca pensar em ser recompensado...

Desta forma encerra-se aquele agradável encontro na Chácara Santo Antônio, com a família Telles Ribeiro, onde destaca-se a Sra. Sofia, mãe de 12 filhos, alguns adotados e outros índios que se criaram e se formaram em Universidades (UNICAMP). Ela resume a sua vida em ter-se casado com um verdadeiro missionário. ✧

***À tarde, o
Brigadeiro
Camarão foi
condecorado pelo
Governo paraense,
com a Medalha
de Serviços
Relevantes.***





Os destroços de dois recém-chegados Waco CSO destruídos durante o ataque paulista a Mogi-Mirim, em 21 de Setembro. Um desses CSO estava equipado com câmeras fotográficas para missões de reconhecimento

1932 - COMBATE AÉREO REAL - “dog fight” - NOS CÉUS DO BRASIL: INCENDIADOS 2 AVIÕES - WACO - C.S.O.

REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA

Inverno de 1932, quase no seu final. A revolução continuava aguerrida e intensa nas suas linhas de combate, demonstrando a todos, civis e militares, que o fim do conflito estava ainda distante.

Na pequena estação ferroviária

da cidade de Mogi-Mirim, diariamente passavam trens com os vagões lotados de jovens soldados constitucionistas: Batalhão XI de Agosto. Eram alunos da Faculdade de Direito, oriundos da capital, com a finalidade de reforçar os contingentes nas linhas de fogo, na divisa de

São Paulo e Minas Gerais.

A cidade encontrava-se irrequieta e insegura, pois corriam boatos de que ela seria tomada pelas tropas do Governo Legalista, que tinha soldados muito violentos. Além disso, o barulho infernal dos tiros de canhões e das rajadas de metralhado-

ras, tão próximo das cidades vizinhas como ITAPIRA, ITAPEVA e PEDREIRAS, provocava desassossego à noite.

Nesse clima de incerteza a população, quase na sua totalidade aflita, resolveu abandonar a cidade, procurando abrigo e segurança em outros lugares mais afastados do conflito.

Lembro-me de que meus pais e parentes nos levaram para a Fazenda Bocaina, propriedade de meus tios, distante 20 km da cidade. Lá construíram um abrigo subterrâneo com suprimentos para nos proteger. Para nós, meus primos e eu, ainda garotos, tudo era festa.

No dia 5 de setembro, Mogi-Mirim e seu campo de aviação foram tomados pelas tropas do Governo Federal, oriundas do Vale do Paraíba.

Decorridos alguns dias, um tio que ficara na cidade veio até a fazenda, trazendo a notícia, que tudo estava bem e que deveríamos voltar para casa. Disse ainda que os soldados legalistas eram pacíficos, respeitosos e que estavam aquartelados nos dois grupos escolares existentes no município.

Os aviadores legalistas estavam alojados na casa paroquial da Igreja Matriz, distante quarenta metros da residência onde eu morava.

O pároco, Monsenhor Nora, um padre de aparência forte, alto e muito austero com a comunidade, era voz corrente. Ele havia presenteado o General BERTHOLD KLINGER, Comandante das operações constitucionalistas, com uma espada folheada a ouro. Será que foi por este fato que os pilotos resolveram se alojar na casa paroquial ou foi mera coincidência?

Trago claramente na memória o dia 21 de setembro. Pela manhã, depois das 8h, estava sentado na soleira da porta de entrada da casa, na

Rua XV de novembro, quando ouvi no ar um barulho muito forte de motores: eram dois aviões CURTISS-FALCON (apelidados de “branquinhos”) que vinham em direção à cidade e para cima do campo de aviação, que ficava a 2,5 km da cidade. Lá no campo, encontravam-se estacionados quatro aviões WACO-CSO (chamados de “vermelhinhos”). Segundos depois, vários estrondos foram ouvidos, vidraças foram esvaçalhadas, pessoas saíram de suas casas buscando as ruas, sem saberem o que estava acontecendo.

As explosões das bombas lançadas incendiaram dois “vermelhinhos” no solo, e outros dois conseguiram decolar, ganhando altura o mais rápido possível. Naquele céu azul que cobria a pequena cidade, começou o “pega” entre duas aeronaves.

Ainda garoto, com dez anos e meio de idade, estava espantado e atônito com o cenário que se apresentava aos meus olhos: o avião “branquinho” fazendo manobras arrojadas e dando rajadas de metralhadora, numa perseguição implacável, ora em mergulho, ora em subida, procurando encaudar a sua presa e abater o “vermelhinho”.

O piloto do CURTISS-FALCON era o Major Lysias Augusto Rodrigues, Comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, com base no Campo de Marte, São Paulo, Capital. Contava com apenas sete aviões para suas missões ofensivas e lançamentos de boletins sobre as linhas inimigas.

Mas vejam vocês como o destino tem seus caprichos para cada um de nós: aquele garoto, cujos olhos estavam voltados para a cena deslumbrante do combate real entre as duas aeronaves, jamais poderia imaginar que o piloto do avião CURTISS-FALCON, dez anos e meio mais tar-

de (julho de 1943), seria o oficial designado para examiná-lo e aprová-lo para o curso de piloto militar em escolas da Força Aérea dos EUA, a fim de se adestrarem para a guerra, pois o Brasil já se encontrava participando da II Guerra Mundial.

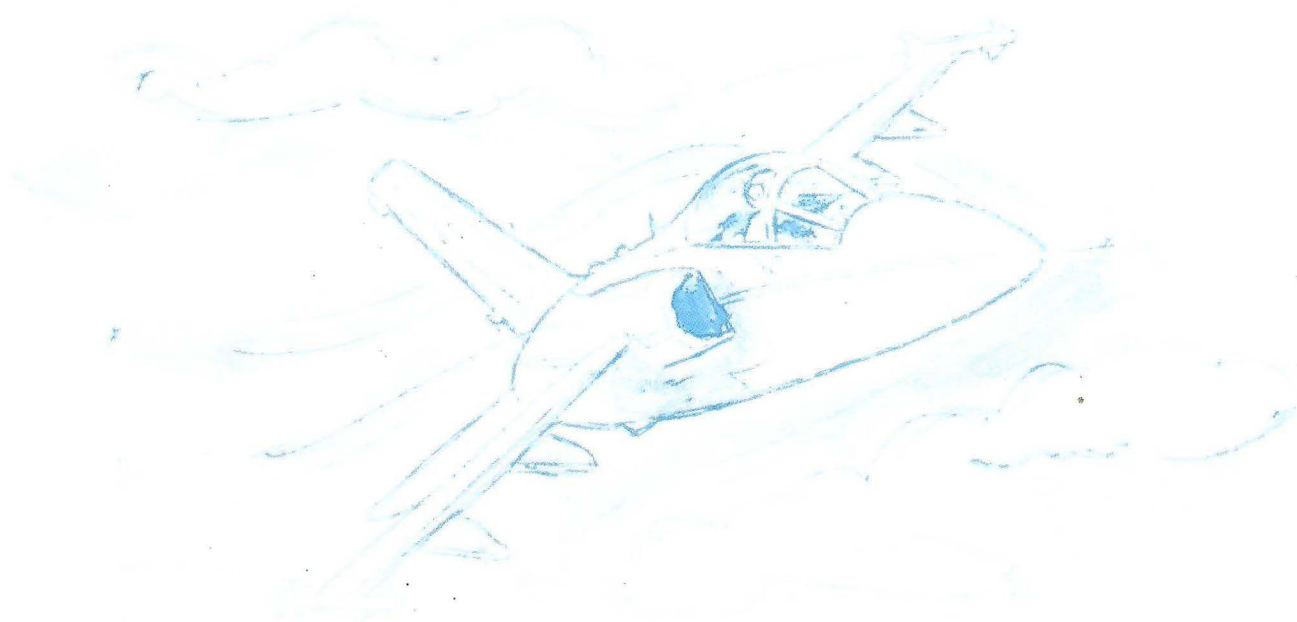
Possivelmente esse combate aéreo, assistido com perplexidade e emoção, juntamente com as imagens do filme “Patrulha da Madrugada”, com Richard Arlen protagonizando cenas em aviões biplanos em missões de combate durante a I Guerra Mundial, tenham despertado em mim o fascínio pela aviação.

Vários foram os aviadores que atuaram em missões durante as hostilidades. Pelo lado legalista destacaram-se os Tenentes Nero Moura, José Cândido de Murici Filho, Márcio de Souza e Mello, Carlos França, Antônio Lemos Cunha e José Vicente Faria Lima com aviões WACO-240A e POTEZ-25 TOE.

Representaram o lado dito “rebelde”, o Major Lysias Augusto Rodrigues, os Capitães Ângelo Gomes Ribeiro, Reynaldo Gonçalves, Adherbal da Costa Oliveira e os Tenentes Abílio Pereira de Almeida, Mário Machado Bittencourt e Arthur da Motta Lima com aviões POTEZ-25 TOE, WACO-CSO e CURTISS 01-FALCON.

Hoje, com 77 anos de idade, ainda muito motivado pela arte de voar, idealizei e fundei em 1985 o Clube Ultraleve de Cascavel - CUCA LEVE, sem fins lucrativos, continuo ministrando instrução prática de vôo, formando pilotos aerodesportivos, com a intenção única de despertar nos jovens e adultos o interesse e o amor pela aviação. ✈

Ângelo Ricardo
Ten.-Cel. R/R



Modernização e Reequipamento:

Coerência Tecnológica

O Brasil é um emergente, detentor de uma florescente indústria aeronáutica. Em que pese sua posição de 6^a lugar no *ranking* das indústrias aeronáuticas bem sucedidas do Mundo Livre, o Brasil ainda é um **potencial comprador** de aeronaves de combate de primeira linha e, além disso, participa - associadamente - de programas multinacionais destinados a prover sistemas-de-ar-

mas para sua Força Aérea e **para exportação**. O que significa "ser capaz de especificar tecnicamente tais produtos". Entretanto, o faz **além** dos requisitos internacional exigidos, de forma a procurar acompanhar a corrida mundial de vendas de produtos militares, o que significa dizer que, sendo detentor de um mercado (quase sempre) incapaz de absorver o ponto de nivelamento (*break-even*) dos programas de sua própria indús-

tria, é natural que - ao mesmo tempo - seja compelido a elaborar especificações técnicas, às quais devem atender os sistemas e equipamentos a entrar em serviço na Força Aérea Brasileira - FAB e, **além disso**, competir com os possíveis concorrentes na disputa comercial. Para tanto, também especifica seus produtos para comercializá-los mundo afora.

Por outro lado, as aquisições

brasileiras de sistemas de armas no mercado mundial aeronáutico ficam sujeitas às posturas adotadas pelos grandes fornecedores de armas do mundo, e que vivem sob o domínio dos efeitos da disputa pelo poder mundial. Assim, é muito comum que as decisões quanto ao desempenho técnico-operacional de nossa frota de primeira linha estejam altamente dependentes da **onda tecnológica** mundial espalhada pelos grandes fabricantes. E, neste ponto, somos levados ao alinhamento quase-automático - à tese da **qualidade**, ou seja, "more money buys more mission performance"... Mas, pergunta-se: até que ponto a nova tecnologia "paga" seu preço em **nosso** combate? Ou, até que ponto os **nos** gastos "compram" **melhor** desempenho no cumprimento de **nossas** missões?

Assim, completamente "encurralada" em um contexto em que a meta é "**quanto mais sofisticado melhor**", a FAB termina por não poder se libertar desse círculo vicioso e mergulha no território das soluções excessivamente refinadas para seu material de primeira linha, mas cuja aquisição e operacionalização custam fortunas!

Afortunadamente, com recursos financeiros limitados, ne-

nhuma nova aquisição foi recentemente realizada, tendo-se optado pela "modernização/revitalização da frota". O que - além de custar menos - fica conforme a "maré" mundial: ("good fighters never get old"...) "bons aviões de caça nunca envelhecem". Mas, mesmo sob essa tônica, a "modernização/revitalização" vem sofrendo os efeitos da circunstancialidade do momento, já que a tendência é incorporar tecnologia **além** do necessário, perdendo de vista a **coerência tecnológica** com o cenário operacional **regional** (caso brasileiro típico).

Do outro lado, naqueles programas para - inicialmente - consumo "in house", o "frenesi" tecnológico também tem sugerido e, apoiado em uma bem fundamentada *rationale* e dialética, tem feito com que o produto tenda para aquilo que voltamos a nominar **incoerência com o cenário...** e que fica muito mais caro!

Se nossa análise tende a perscrutar as razões que possam justificar a tecnificação exacerbada agregada aos produtos prove-

nientes dos nossos programas multinacionais, seguramente virão ao palco as chamadas "imposições e requisitos oriundos do parceiro" que, tanto quanto se saiba **jama**is foram questionados *vis-à-vis* aos nossos... Com isso, entramos a **reboque** no processo, onerando nossa parte do programa. Mas - perguntamos - haverá coerência tecnológica com o **nosso** cenário? E nos casos para consumo interno do produto: qual a justificativa para a *over specification*?

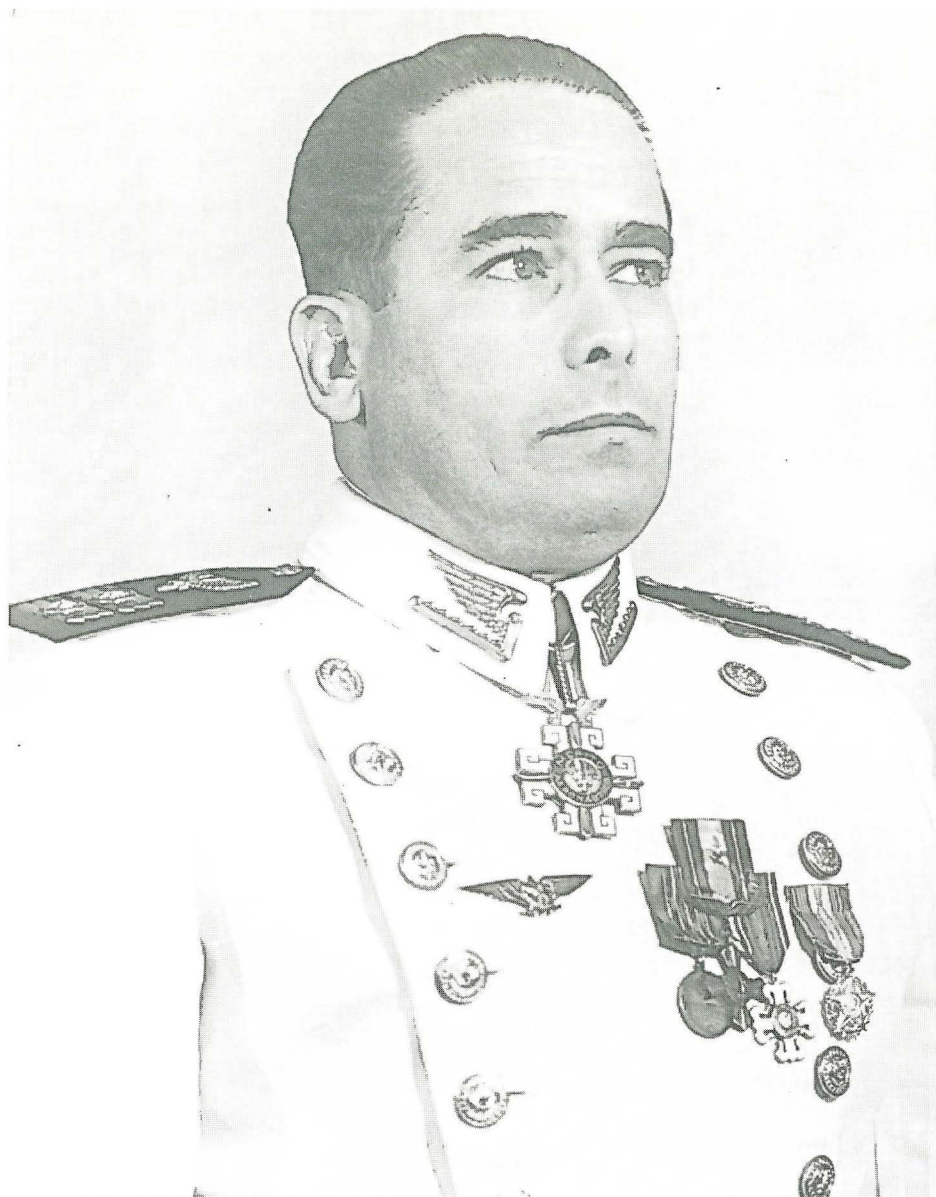
Para manter os programas de modernização/revitalização atualizados, e imaginando o que será da FAB nos próximos 20 anos, é necessário não optarmos por soluções que sejam incompatíveis com os **nossos problemas**, com o **nosso cenário**, nem nos ofuscar-mos pelo brilho do **avanço tecnológico excessivo**, pois poderemos estar à procura dos populares "elefantes brancos", tão belos quanto **impossíveis de sustentar**, tão **insanos** quanto os sonhos de alguns "pilotos-cientistas de combate" e, sem dúvida, **muito caros** para o nosso bolso... E que **retardam** nossa plena operacionalidade!✈

Maj.-Brigadeiro - Ar R/R
L. N. Menezes

G. P. Schittini -
Ten.Cel.Av.R/R

"imposições e requisitos oriundos do parceiro"

"quanto mais sofisticado melhor"



Ten.-Brig.Engº. Oswaldo Balloussier

Nasceu no Rio de Janeiro em 3 de março de 1911, ingressou na Escola Militar do Realengo em 1928, passando em primeiro lugar.

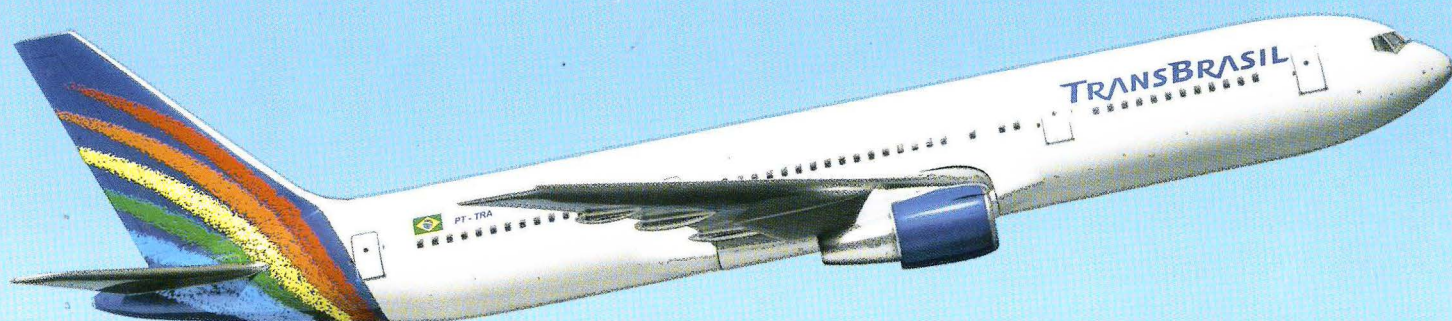
Graduou-se em Engenharia Aeronáutica pela Escole Nationale Superievre de France, país onde recebeu também o brevet de piloto militar. Foi um dos pioneiros do Correio Aéreo Militar, tendo participado da Revolução de 1932, junto com o então Maj. Eduardo Gomes e o Ten. Tavares Wanderley, realizando mais de 50 missões.

Como major ingressou na Aeronáutica, onde ao longo de sua carreira desempenhou as mais expressivas funções, destacando-se Diretor do Parque de Aeronáutica dos Afonsos, Diretor do Material, Presidente do Grupo Executivo de Trabalhos e Estudos de Projetos Especiais e Inspetor Geral da Aeronáutica. Em 1970 ao atingir o tempo máximo do oficial general na ativa, passou para a Reserva:

Em 25 de outubro último o Brig. Balloussier nos deixou. Mas o seu valor e reconhecimento do seu exemplo do homem que honrou a sua carreira e sua farda permanecem entre nós.

TOP MODEL TRANSBRASIL.

DPZ



NA PASSARELA, AVIÕES MAIS BONITOS, MAIS VÔOS, MENOS ESCALAS.

Tem novidades no ar. A partir de agora, quem voa Transbrasil vai viajar em aviões com pintura novinha em folha. E, como se isso não bastasse, a Transbrasil também está inaugurando novos vôos, sem escalas, por todo o Brasil e

exterior. Equipe experiente, serviço atencioso, aviões confortáveis, mais vôos e novo visual: vai ser difícil resistir. Embarque Transbrasil e tenha uma boa e bela viagem! Consulte a Transbrasil ou seu agente de viagens.

 **TRANSBRASIL**
A GENTE VAI E VOLTA PENSANDO EM VOCÊ.



FAB • INTEGRAÇÃO