

Revista **aeronáutica**

2001

E-mail: caerorj@domain.com.br

Número 227

*3.000 km/h sobre a
América do Sul*

*Maj.-Brig. Pettengill fala
sobre Alcântara*

Força Aérea...a posteriori

EEUU Satélite de Israel

Bioética

O Cocar da FAB

Intentona Comunista





Indignações e Desesperanças da Classe Militar

Paulo Lobato Cel. An. R/R

Publicou-se no *O Globo* de terça-feira, 13 de março de 2001, na coluna *Cartas dos Leitores*, que o STJ levaria oito anos para resolver uma questão envolvendo a palavra *grosa*. Quanto tempo levaria para decidir sobre a nova LRM, em face da jurisprudência sobre a cobrança da taxa de previdência dos inativos e pensionistas?

Militares aposentam-se ou vão para a Reserva Remunerada? Contribuem para a Previdência ou para um fundo de pensão específico para a classe?

Assim como a *grosa*, *Previdência* e *Reserva* seriam meras questões de semântica?

A nova LRM traria em seu bojo, interpretações jurídicas que ensejassem futuras ações na Justiça?

Dever-se-ia impugnar a nova LRM no sentido de que ela não atende de fato e de direito às prerrogativas exigidas pela Classe Militar?

E lastimável esperar-se tanto tempo, acreditando nas autoridades, e constatarmos mais uma armadilha imposta pela equipe econômica do governo.

Somente um Mandado de Segurança Coletivo sustaria uma aberração jurídica da cobrança da taxa de previdência dos inativos e pensionistas. Ato covarde e vil diante da impotência dos *aposentados*, como assim tentam nos rotular.

Será que já não basta o embuste dos 28% em duas parcelas?

Em 1994, o soldo de um Almirante de Esquadra correspondia a 934,30 URVs. No governo do Sr. FHC, com todo o grande alarde de *aumento*, o mesmo soldo não passou dos míseros 490,50 URVs, ou seja, reduziu-se quase à metade.

Naquela época, esse mesmo soldo regulava os vencimentos, proventos e pensões em toda a escala vertical. Agora, não! O embuste do *aumento diferenciado* fez acreditar à classe dos Graduados de que ganharia mais, dando-lhes com uma das mãos e retirando com a outra. Por curiosidade, observe a sua tabela de Imposto de Renda.

Não que queiramos ganhar mais do que os outros, porém é inadmissível triplicar-se os salários de muitas categorias do Executivo e, principalmente, do Legislativo e do Judiciário, pontificando-se os DAS e as representações exacerbadas, em que até mesmo um ascensorista percebe mais do que um piloto de caça, enquanto a classe militar amarga uma defasagem salarial de mais de 100%, ao final desse século e do milênio. A quem recorrer?

O aprofundamento da crise na base política governamental, onde as denúncias de corrupção tornam o cenário do Congresso Nacional um palco de ofensas e descalabros, trazendo como consequência um descrédito e afastamento dos investimentos estrangeiros, e causando um impacto na desaceleração da economia, eclipsam a verdadeira crise da classe militar.

Acredita-se que o *cala-boca* anunciado de 28%, biparcelado, resguardará a insatisfação daqueles que esperam um resultado muito mais positivo por parte das autoridades. Ledo engano!

A classe não tem Fundo de Garantia; não ganha horas extras; tira serviço nos finais de semana e feriados; não ganha gratificação noturna; não escolhe onde servir, prejudicando muitas vezes a própria família no que se refere a emprego, educação, lazer e saúde; não ganha o suficiente para garantir um financiamento num plano habitacional; a assistência médica a cada dia que passa piora por insuficiência de recursos; já não se voa e nem se emprega, prejudicando a operacionalidade e conseqüentemente a segurança; perdem-se vantagens até então conquistadas; aumentam-se os descontos e minguem-se os soldos; chamam-nos de *vagabundo*; discute-se a nossa razão e a nossa existência, estimulando a nossa transformação em milícias; transformam nossos direitos em privilégios; desestruturam no nível organizacional nossos comandos, levando-nos à dependência tecnológica e à submissão a outros países mais desenvolvidos, impondo a perda da soberania; e ainda acham que tudo isso corresponde à globalização e, ao neo-capitalismo.

Premidos pelas circunstâncias, resta-nos uma indagação:

- Até quando, Senhor, suportaremos essas indignações e desesperanças?



Revista
aeronáutica
2000 E-mail: caerorj@domain.com.br Número 227

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

DIRETORIA

Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga

1º Vice-Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

2º Vice-Presidente:

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

Patrimonial:

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social:

Ten.-Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Cultural:

Cel. Av. R/R Mario Ferreira Pontes Filho

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:

Cap. Adm. R/R Ivan Alves Moreira

Assessoria Jurídica:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Sede Social:

Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos

Sede Lacustre:

Sr. Márcio Ganem Álvares

CHICAER:

Ten.-Cel. Sup. R/R Gilberto Cunha

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

Tel./Fax: (21) 210-3212 R. 222

Expediente do CAER:

Dias: de 3ª a 6ª feira

Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Sede Aerodesportiva: (21) 352-2681

Sede Lacustre: (24) 662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 220-3691

Diretor:

Mario Ferreira Pontes Filho

Diretor Executivo:

Paulo Roberto da Silva Lobato

Assistente:

Márcia Regina I. H. Galhardo

Revisão:

Cap. QFO Dirce Brizida

Editoração Eletrônica e Produção:



Rua das Laranjeiras, 280 Lj. H

Laranjeiras - Rio de Janeiro - RJ

Tel./Fax: (21) 205-3149/205-4708/557-0062

E-mail: oficopia@domain.com.br

Índice

04

EDITORIAL

Visão do Presidente

Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga



05

ENTREVISTA

Maj.-Brig. Pettengill

Redação

08

PONTO DE VISTA

A Força Aérea: a posteriori

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Lauro Ney Menezes

11

CRÔNICA

O Gol de Bebeto

Ivan Von Trompowsky Dout Taulois

12

CLUBE DE AERONÁUTICA

Conselho Deliberativo

Ten.-Brig.-do-Ar R/R Murillo Santos



14

AVIAÇÃO

Voando a 3.000 km/h sobre a América do Sul

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

18

RECORDAÇÃO

Filha também pode ser Co-Piloto

Solange de Rezende Pedrosa



19

BRASONÁRIO

Os Símbolos Nacionais e o Cocar da FAB

Cel.-Av. R/R Paulo Lobato

18

CENÁRIO INTERNACIONAL

EUA: "Satelite" de Israel?

Cel.-Av. Manuel Canbese Junior



26

FATO REAL

Meu eu desconhecido

Cel.-Av. Ref. Joaquim Dário d'Oliveira

29

MEDICINA E SAÚDE



Bioética

Ten.-Cel. Med. Aer. Jorge Marones Gusmão

31

VISÃO DOS FATOS



Recordando a história

Tenuma

35

HOMENAGEM

Retornando ao Ten.-Brig.-do-Ar Waldir Foncesa

Ten.-Brig.-do-Ar R/R Murillo Santos



37

POLÍTICA

O Processo de Desintegração do Brasil

Henrique Augusto Cruz Santos

39

TESE

Mais Leves Que o Ar

Milton Martins Ribeiro



41

SEGUNDA GUERRA

Indisponibilidade Médica do Piloto para combate na 2ª Guerra Mundial

Cel.-Av. R/R Paulo Lobato

45

OPINIÃO

Genocídio Programado

Celso Brant

46

REMINICÊN-

Domingo de Festa

Cel.-Av. R/R Sérgio Ivan Pereira



48

HUMOR

Regras Aeronáticas

Extraído da Revista Australian Aviation



EDITORIAL

VISÃO DO PRESIDENTE

Embora o título possa ter a conotação de que o Presidente do Clube de Aeronáutica tem uma opinião representativa dos sócios, o que ocorre, na verdade, é que tal visão é o resultado de opiniões e documentações recebidas dos sócios, as quais procurarei sintetizar.

Todos sentem, de alguma forma, os efeitos da chamada globalização e da política denominada neoliberal. Está na hora de cada brasileiro, raciocinando como um nacionalista, analisar e definir qual a atitude a tomar.

Nacionalismo é o elo que une uma saudade a uma esperança. Saudade da infância, dos amigos e colegas, dos familiares e vizinhos, com os quais se integrou na sua evolução social de jovem até a idade adulta. Assim, esta saudade engloba o amor à família, aos amigos, aos costumes e às tradições com os quais desenvolveu-se num território que sempre considerou seu, ou seja, sua pátria. Do outro lado do elo encontra-se a esperança. Esperança de que seu passado não desaparecerá, que poderá constituir uma família e ser feliz como em sua infância. Esperança de que poderá integrar-se a seus vizinhos e companheiros de trabalho, pois existe a certeza de que os costumes, as tradições e a língua jamais poderão ser alterados, garantindo uma feliz integração.

Desta forma, o nacionalismo engloba os sentimentos mais nobres e belos de uma convivência social. O homem como um animal essencialmente social necessita de tal sentimento para sentir-se protegido, ao mesmo tempo em que protege.

Quando um nacionalista age na defesa da Nação transforma-se num patriota. Se hoje o brasileiro sente-se atingido em seu nacionalismo, é hora de agir como um patriota. Para começar, deve dizer a todo mundo, brasileiros e estrangeiros, que ele tem orgulho de ser brasileiro. Tal atitude não tem partido político, religião, profissão ou nível cultural mas serve para lembrar a alguns que a Nação existe, não está dormindo e agirá no momento que for necessário.

Brig.-do-Ar RR ERCIO BRAGA
Presidente do Clube de Aeronáutica



Entrevista com o Maj.-Brig. Pettengill

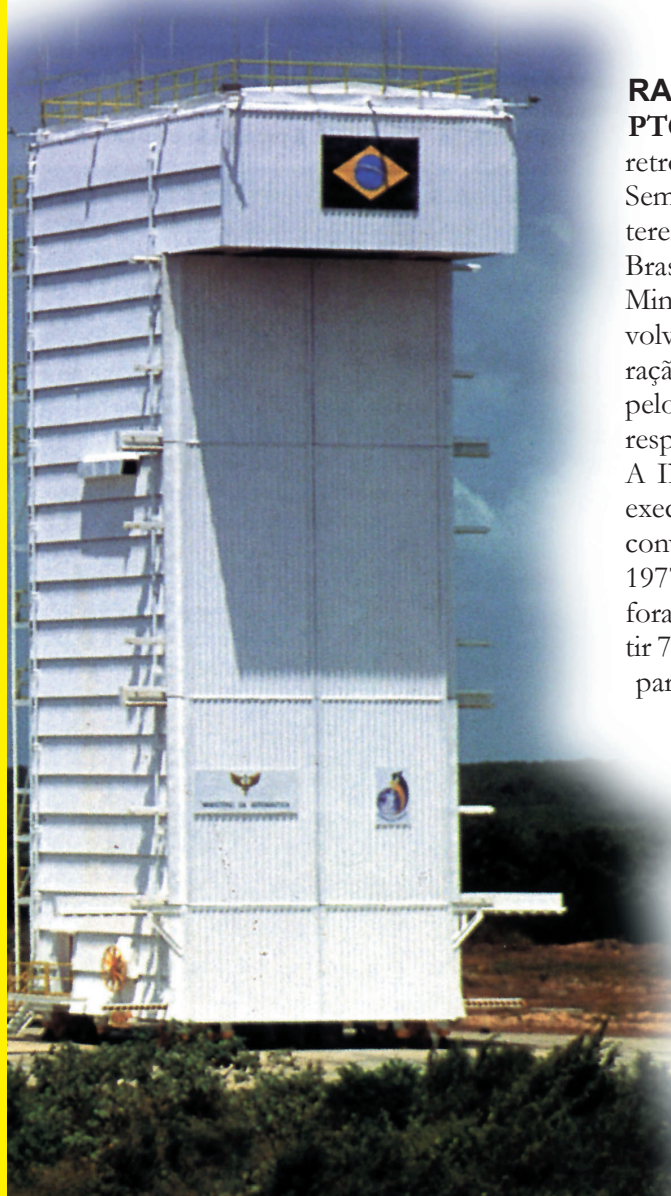
A Redação

O Brigadeiro Eduardo B. Pettengill, formado aviador pela Escola de Aeronáutica, e engenheiro pelo Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA, exerceu várias funções na Aeronáutica, dentre as quais destacamos a de Diretor da Diretoria de Engenharia – DIRENG.

Após sua passagem para a Reserva ocupou o cargo de Diretor e Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

Esta entrevista aborda um tema que é palpitante: o Acordo Brasil x EUA e a comercialização dos lançamentos a partir do Centro de Lançamentos de Alcântara – CLA, no Maranhão.

Vejam a opinião daquele cuja habilidade como negociador nacional e internacional na formação de parcerias para atuação em conjunto, na prestação de serviços específicos, vivenciou o início da comercialização das áreas do Centro para a instalação de empresas interessadas nesse tipo de negócio.



RA – Por que a INFRAERO em Alcântara?

PTG – Para responder essa pergunta seria necessário fazer uma retrospectiva de como surgiu Alcântara.

Sem entrar nos estudos iniciais e sim na implantação do Centro, teremos que observar o seguinte: a Missão Espacial Completa Brasileira (MECB) era a geradora dos recursos financeiros; o Ministério da Aeronáutica (MAer) era o responsável pelo desenvolvimento do Veículo Lançador de Satélite (VLS) e pela preparação do Centro para o lançamento; e o INPE era o responsável pelo desenvolvimento do satélite. Essas foram as instituições responsáveis pelo desenvolvimento propriamente dito do CLA. A INFRAERO veio *a posteriori*, quando foi designada para a execução da parte comercial com as empresas privadas. No convênio firmado entre a INFRAERO e o DEPED (MAer), em 1977, em que a Agência Espacial foi interveniente no processo, foram anexadas cláusulas que obrigavam a INFRAERO a investir 70 milhões de dólares em quatro anos, fato esse que não fazia parte das conversações quando a INFRAERO foi convidada para a formalização da parte comercial. Os recursos a serem investidos seriam apenas para movimentar as comercializações, mas não como investimentos no Centro. O papel da INFRAERO, no CLA, portanto, deu-se em decorrência desse convênio.

RA – Como foi implantado o CLA?

PTG - Em 1986 iniciou-se a construção do CLA, com um investimento pesado na ordem de 350 milhões de dólares, tendo o então Ministério da Aeronáutica como órgão responsável pela implantação do Centro. Foram implantados a pista de pouso, toda a infra-estrutura necessária, além do sítio para o VLS.

A obra desenvolveu-se até 1992, quando os recursos



se extinguiram. Após esse período, o Centro teve um retrocesso muito grande, não completando a Missão Espacial Completa Brasileira. Os projetos, tanto do veículo lançador como do satélite sofreram atrasos e, com isso, perderam-se equipes técnicas, operacionais e até mesmo equipamentos que, na ociosidade, foram se deteriorando.

A partir daí é que nasceu a idéia de comercializar parte do CLA, com a finalidade de gerar recursos para dar andamento aos projetos.

RA – Qual o motivo que levou ao corte nos orçamentos para os desenvolvimentos dos Projetos?

PTG – Em princípio, foi o contingenciamento do crédito orçamentário do governo.

RA – Quem administra o CLA?

PTG – Sempre foi a Aeronáutica e continua sendo. Quando foi criada essa situação escassa de recursos e como consequência a perda de operacionalidade do Centro, o então Ministério da Aeronáutica, juntamente com a Agência Espacial, mantiveram conversações na tentativa de resolver, em parte, o problema. Foi quando surgiu a idéia de que tudo aquilo

que não fosse usado, a médio prazo, para o Programa, seria liberado para a comercialização, visando à captação de recursos. Essa deliberação, no entanto, não poderia inviabilizar o desenvolvimento do Programa Aeroespacial Brasileiro. Portanto, as estações meteorológicas, de rastreamento e outras partes físicas do Centro poderiam ser comercializadas, desde que isso não interferisse no desenvolvimento do Programa.

RA – O que poderia ser comercializado, com exceção da Base de Lançamento?

PTG – A pista de pouso, toda a infra-estrutura de apoio, como hotéis, residências, estações meteorológicas, de rastreamento, e toda a área limítrofe ao Centro, onde pudessem ser instalados outros sítios.

RA – Por que a INFRAERO foi designada para executar a parte comercial do CLA?

PTG – Por dois motivos básicos: pela experiência e estrutura comercial que já possuía e pelos recursos de que dispunha para manter essa estrutura.

RA – O CLA tinha um Plano Diretor?

PTG – Não. Foi necessária a contratação de uma empresa alemã, juntamente com uma nacional, para configurar esse Plano e avaliar a possibilidade de quantos sítios poderiam ser comercializados na área limítrofe ao Centro, excluindo o sítio já existente da MECB.

A BOEING era a maior empresa interessada, dentre outras, no arrendamento de toda a área disponível, assinalando com um contrato de 15 anos, considerando ser a localização de Alcântara privilegiada em termos comerciais.

Essa possibilidade não foi aprovada pelo DEPED e pela INFRAERO, provocando a desistência da BOEING. Esse fato, porém, fez surgir um universo muito grande de outras empresas lançadoras de foguetes e satélites.



A FIAT AVIO italiana, juntamente com as empresas YAZENOV e YOSMASH, ucranianas, formaram um consórcio, mostrando interesse na comercialização do Centro para o lançamento de um satélite americano. O projeto do foguete seria ucraniano, mas o satélite seria americano. Chegaram a assinar um acordo de entendimento, mas houve interferência americana. Como o satélite era de uma empresa americana e a tecnologia também, os EUA não permitiram o seu lançamento de uma Base brasileira, tendo em vista a possibilidade de transferência de tecnologia. Sendo as empresas americanas as maiores usuárias desse mercado, o governo americano, dependendo do interesse político, poderá interferir comercialmente em qualquer contrato.

No caso específico do consórcio ítalo-ucraniano, as negociações não foram efetivadas, criando um impasse até mesmo para outras empresas.

RA – Então é o mercado que viabiliza o lançamento?

PTG – Em parte sim, porém existe o interesse político. Como os EUA detêm 80% do mercado consumidor, ficando os outros 20% pulverizados em outros mercados restritos, se não houver alinhamento com a política americana, haverá interferência no lançamento.

RA – É necessário, portanto, a realização de um Acordo com o governo americano para viabilizar um lançamento?

PTG – Genericamente, sim. Em cada contrato com as empresas interessadas, desde que sejam americanas, licenciadas ou que adotem equipamentos americanos, haverá a inserção de uma cláusula, onde não haverá transferência de tecnologia.

RA – O atual Acordo entre Brasil X EUA viabiliza os lançamentos e a comercialização do CLA?

PTG – Sim. Já acertamos preços da ordem de 500 mil dólares para o lançamento do “Pégasus”, um míssil que é lançado do B-52, com o qual o Brasil poderia prestar serviços de rastreamento, de infra-estrutura como hotelaria e alimentação para os técnicos, coisas dessa natureza.

RA – Então não haverá arrendamento da área de Alcântara?

PTG – Não! Não haverá arrendamento em hipótese alguma. Haverá contratos, mas não de arrendamento. Poderá

ser autorizada uma área para instalação das plataformas de lançamento, depósito de combustível líquido e de outros equipamentos necessários aos lançamentos, no que se refere à comercialização e de acordo com as cláusulas estabelecidas, porém, arrendamento, não.

RA – A utilização dessa área por empresas civis afetaria a segurança nacional, a integridade territorial e a soberania do Brasil?

PTG – Não afeta. Mesmo porque é interesse do Brasil que se faça lançamentos. Havendo um contrato comercial, as empresas terão que respeitar as cláusulas estabelecidas. Se as empresas deixarem de lançar foguetes naquele Centro, será necessário rescindir o contrato. Observe-se que os contratos são feitos com empresas privadas. Não confundir ACORDO com CONTRATO. Muito embora o Brasil tenha realizado um Acordo com os EUA, os contratos são feitos com as empresas privadas interessadas. O Acordo é “protocolar”. Os contratos são “comerciais”. Qualquer empresa que aceitar os termos comerciais terá que, forçosamente, seguir as cláusulas estabelecidas. Obviamente o Brasil ou a Organização que estiver à frente das negociações saberá conduzi-las, visando à soberania, à integridade territorial e à segurança como um todo. Salvaguardas sempre existirão.

RA – A empresa privada, que comercializaria o lançamento, utilizando-se da área do Centro, estaria sujeita a que leis?

PTG – Às do Direito Privado. Deixe-me exemplificar: A IBM, tendo uma instalação predial aqui no Brasil, quem toma conta dessas instalações? Quem daria segurança predial? Pode-se adentrar às instalações sem permissão? O mesmo acontecerá em Alcântara. A empresa se responsabilizará pela sua área, pela sua segurança e estabelecerá salvaguardas e limites, porém, o Sistema Jurídico Nacional dará a cobertura necessária caso haja qualquer problema. Através de um mandado judicial, poder-se-á entrar na área comercializada.

RA – Já foi formalizado algum contrato?

PTG – Não, porém, as negociações continuam, agora com respaldo político, garan-





PONTO DE VISTA



A FORÇA AÉREA: a pos

“só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma idéia nova: é extrair a antiga!”...

O definitivo surgimento do Ministério da Defesa, com sua destinação institucional voltada para a administração de uma Política de Defesa, trouxe alegrias, decepções e esperanças frustradas. Para a linha de pensamento dos ideólogos do Poder Aéreo, que esperavam o surgimento da FORÇA AÉREA (com o desaparecimento da AERONÁUTICA), a frustração foi enorme. E de consequências irreparáveis, dizem. Senão vejamos.

A tão propalada e incensada *polivalência* do Ministério da Aeronáutica certamente foi fruto de uma imposição (?) política ocorrida à época de sua criação. Os ideólogos do Poder Aéreo e da Força Singular, à época, provinham todos de Arma, Serviço ou Corpo de Aviação do Exército e da Marinha, cuja missão primordial era o apoio de fogo às Forças de superfície (aumento do alcance de tiros dos canhões), a observação do campo de batalha e o transporte de pessoal/material. Em suma, *prestação de serviços*, sem personalidade e identidade própria.

Os Aviadores de então, estimulados pela Doutrina do Poder Aéreo de Douhet, Mitchell e Trenchard, a qual prosperou no pré e após II Guerra Mundial, sonhavam com a unificação dos meios aéreos militares sob uma única administração, de forma a permitir o emprego da capacidade bélica das aeronaves, sob um mesmo Comando e com missão caracterizadamente independente. Pensavam em oferecer solução final para os conflitos armados através da intervenção, pelo poderio bélico dos meios aéreos, de forma concentrada: estratégica. E pensavam, ainda, na supervisão e controle do espaço aéreo, negando seu uso aos meios aéreos do inimigo: a Defesa Aérea.

Não bastava aos nossos fundadores, porém, desenvolver e disseminar essa idéia, até ali quase acadêmica. Havia que buscar caminhos chamados *politicamente corretos*. Havia que formatar essa nova Organização com elementos cujo *somatório de fatores políticos* garantisse seu aparecimento na balança do Poder Nacional, com um peso específico capaz de permitir que o processo decisório, no domínio do Poder Militar, viesse a receber um interveniente até ali inexistente (e que viria a ser o Poder Aéreo).



...*polivalência* do Ministério da Aeronáutica
de uma imposição (?) política ocorrida





posteriori

Maj.-Brig.-do-Ar R/R Lauro Ney Menezes



da Aeronáutica certamente foi fruto
ocorrida à época de sua criação...

com consciência de que lhes cabia amear tudo que fosse pertinente (mesmo que discutível ou de valor periférico), agregaram a esse novo organismo, em princípio, *tudo que voa ou que permita os aviões voar*... E puseram tudo no mesmo prato da balança. E aí, explorando inteligentemente possíveis dissensões e rupturas institucionais ou desconhecimentos de causa e/ou tecnologia, agregaram à sua tese a Aviação Civil e o Transporte Aéreo (totalmente incipientes), os Aeroportos, as Telecomunicações Aeronáuticas, a infantil Indústria Aeronáutica (?), o Aerodesporto (aventureiro à época), etc. Sob a forma de tentativas, amalgamaram elementos até díspares entre si, mas que, de alguma forma (mesmo longínqua), relacionavam-se com os aviões, sua operação e seu *habitat*. Em tentando *costurar* essa estranha estrutura com o objetivo de adquirir um peso específico politicamente correto, talvez o ato menos importante (ou menos urgente) era fazer sobressair, desse cadinho em efervescência, o segmento da Aviação Militar, pois, ainda fracionada entre o Exército e a Marinha, teria, primeiramente, que vestir o mesmo uniforme para, depois, aparecer no cenário como o grande maestro da obra em nascimento. E essa maestria originava-se muito mais na intimidade com a aventura e a coragem de voar, do que na respeitabilidade política perante a sociedade e o Governo. Por conseqüência, com toda essa panóplia de ingredientes a agregar e tornar una, a definição da Força Aérea e de seus elementos constitutivos recebeu menor prioridade. Cabia sim, e prioritariamente, buscar o peso político correto que permitisse atingir o grande objetivo: unificar a Aviação e criar uma administração especificamente dedicada aos assuntos aeronáuticos. Os assuntos e requisitos militares... após essa conquista: *a posteriori*.

Como conseqüência dessa desconformidade, voltaram-se os nossos primeiros ideólogos à difícil tarefa de extrair (ou impor) conceitos que permitissem conceder à nova Organização, antes de mais nada, uma *capacidade de duração*. Por essas razões, difícil foi (e tem sido) a tarefa de buscar encaixar a Força Aérea Brasileira no contexto de uma organização, que, primordialmente, devia retratar a mencionada *Polivalência de Encargos* muito mais civilistas (e sócio-econômicos) do que militares, para se tornar *politicamente correta*. E aceitável. A Força Aérea:... *a posteriori*! Mais difícil ainda foi estruturar o Ministério da Aeronáutica para fazer frente a todos os seus compromissos de caráter e interesse sócio-econômico (Aviação Civil, Indústria do Transporte Aéreo, Indústria Aeronáutica, Administração Aeroportuária, Telecomunicações, etc.) em conjunto com as



aceitável. A Força Aérea... *a posteriori*!

Mais difícil ainda foi estruturar o Ministério da Aeronáutica para fazer frente a todos os seus compromissos de caráter e interesse sócio-econômico (Aviação Civil, Indústria do Transporte Aéreo, Indústria Aeronáutica, Administração Aeroportuária, Telecomunicações, etc.) em conjunto com as imposições do segmento militar, cuja destinação supostamente, era uma só: o emprego bélico do Poder Aéreo.

E é nesse momento que os nossos *ideólogos de plantão* buscaram uma definição de Poder Aéreo que abrangesse, justificasse e conviesse ao cenário que a nossa (construída) herança histórica nos impôs: unicidade e multidisciplinaridade. Muito antes de qualquer outra coisa... A Força Aérea: *a posteriori*.

Tendo postergado por mais de meio século a redefinição de encargos e institucionalizado a gestão de ingredientes díspares, acobertados por uma organização estruturalmente discutível, é possível verificar a incoerência de inserir no seio de uma estrutura pura e simplesmente militar (como a do Ministério da Defesa), as já mencionadas atividades de caráter sócio-econômico como a Indústria do Transporte Aéreo e seus componentes, a Aviação Civil, a Indústria Aeroespacial, a Administração Aeroportuária, etc., das quais nos ocupamos até hoje; tudo isso agrupado sob o título PODER AÉREO... (?)

Passados todos esses 58 anos, e não tendo sido feita a reavaliação de nossa gênese, o que nos espera no novo século?

Possivelmente, no processo de criação do Ministério da Defesa, os legisladores (ou os próprios Membros da Casa?) imaginaram que, em mantendo-

se acobertados sob o manto de COMANDO DA AERONÁUTICA, ainda fosse possível exercer (?) alguma atividade de interesse não-militar. O que - politicamente - atraía a muitos... Porém, debaixo da nomeação FORÇA AÉREA, havia que se estar preparado para o combate. Somente..

Sem responder a algumas questões basilares, como participar de forma contributiva na administração de uma Política de Defesa? Como responder à própria Sociedade, que apenas quer de nós a *garantia*

de espaço aéreo livre de incursões e a nossa *capacidade de intervir na guerra*, com a finalidade de dissuadir um inimigo qualquer da sua vontade de combater. E nada mais...

Como dantes, e mais uma vez, perdemos o *bonde da História* e a oportunidade de, no momento da organização do recém-criado Ministério da Defesa, fazer as correções de postura e nomeação compatíveis com o futuro: ao contrário, renascemos como CO-

MANDO DA AERONÁUTICA. Repetitiva mente.. Vale aqui relembrar o historiador e pensador estratégico inglês Liddel Hart, que afirmava, baseado em sua experiência e observações: *só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma idéia nova: é extrair a antiga!*

A FORÇA AÉREA: ...a posteriori.

Como sempre! Quem sabe, no ano 3000?

**E é nesse momento
que os nossos
ideólogos de plantão
buscaram uma definição de Poder Aéreo que abrangesse, justificasse e conviesse
ao cenário...**





O Gol do Bebeto

*Ivan Von Trompowsky Dout Taulois
Piloto de Caça Aposentado*

Quando passei pela sala do oficial-de-dia, ainda deu para ver em uma televisão pequena os times formados para a execução dos Hinos Nacionais.

Lindo! O estádio cheio, colorido.

- Azar! Quem quer atravessar o Canal da Mancha não tem feriado, mulher doente, mar batido... Tem é que nadar.

A regra são 1.200 km durante os 12 meses que antecedem a travessia e eu estava com 900 km em sete meses. Eu tinha um bom saldo e deveria mantê-lo.

Mergulhei! Água mais fria que o normal. Local: Grupamento Marítimo do Corpo de Bombeiros (GMAR), encostado à Praia de Botafogo. Objetivo: Praia do Leme, após três horas.

Comecei a nadar! No início, com a atenção voltada para desviar das lanchas em frente ao Iate Clube do Rio de Janeiro, defronte ao prédio do Roberto Carlos, Praia da Urca, e assim por diante...

Na realidade, minha cabeça não estava ali. Estava em Los Angeles, naquele maldito estádio. Os “gringos” com um time certinho, com aquele cara de cavanhaque chamado Laslos, que toca bem a bola.

Em meio a esses pensamentos, na saída da Barra, vejo uma lancha ancorada, ao lado da Fortaleza da Laja, aquela que parece um submarino. Era por volta de 1h 30. O jogo já deveria ter terminado ou estaria terminando.

Nado em direção à lancha. Pensei: deve ter um rádio a bordo! Estamos em 1994.

Chego próximo, levanto os óculos embaciados e escuto:

- Vem! Vem! Eu estou indo! Eu vou também! Vem! Vem!...

Não me pergunte por que não silencieei. Existem mil explicações!...E num impulso gritei:

- Comandante! Comandante!!!

Apareceram duas cabecinhas interrogativas, suadas, com olhar apreensivo...

E de imediato perguntei: - Qual foi o resultado do jogo?

Um pequeno intervalo, e ele, tentando voltar à calma, respondeu: - Brasil 1X0.

Ela, delicadamente, acrescentou:

- G...oo...l de Bebeto!

Graças a Deus, o Brasil havia vencido. Agradei e voltei a nadar. Que beleza! Que alegria! O Brasil tinha vencido!

Alguns minutos passaram-se e o meu pensamento voltou ao casal. Imaginei o que estariam pensando, principalmente o rapaz:

- Não agüento mais! Uft! Estou no meio da baía, nos “finalmente”, com uma gatinha, e chega um maluco, do nada, e me pergunta quanto foi o jogo.

Indago-me novamente: como terminaria aquele jogo que eu interrompera inadvertidamente?

Prorrogação de 30 minutos?!

Disputa em pênaltis?!

Não sei. O regulamento é omissivo. Ou melhor, permite várias opções.

- GOOOLLL de BEBETO!!!





CONSELHO DELIBERATIVO

Por ocasião da posse do Conselho Deliberativo eleito para o biênio 2001/2002, o Ten.-Brig.-do-Ar R/R Murillo Santos, ao despedir-se do cargo de Presidente do Conselho substituído, fez um emocionado discurso de despedida, que transcrevemos a seguir:

“A cerimônia de hoje reveste-se de objetividade e simplicidade, como soe acontecer em organizações e agremiações que atravessam momentos ou períodos de delicada posição.

Cuidamos de convidar para esta ocasião, diferentemente de outros ou em outras épocas, simplesmente os ex-Presidentes de Conselhos Deliberativos e sou muito reconhecido aos que aqui compareceram, demonstrando seus interesses pelo órgão a que pertenceram. Também, por sua afinidade e proximidade convidamos o Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional, Maj.-Brig. Marcus Vinícius Sfoggia, de quem só recebemos apoio, atenções e, sobretudo, consideração; igualmente e, também, do Presidente do INCAER, Ten.-Brig. Octávio Júlio Moreira Lima. Complementa-se a presença com os ex-Presidentes de nosso Clube aqui presentes, os quais, sem que os considere convidados, pois são membros-natos do Conselho Deliberativo, enriquecem e estimulam-me com suas presenças.

Há exatamente quatro anos fomos convidados e instados pelo então Presidente do Conselho Deliberativo, Maj.-Brig. Enio Russo, e pelo Presidente do Clube Maj.-Brig. Umberto de Campos Carvalho Netto, para que integrássemos uma das chapas nas eleições do Conselho em dezembro de 1996, e que nossa presença, juntamente com alguns outros companheiros que até hoje ainda estão pertencendo ao Conselho, seria a forma de evitar a introdução de candidaturas que se imaginavam à aproximação ao Clube, a fim de atender alguns outros interesses, sobretudo os de participação na política nacional, imaginando que o nosso Clube seria excelente *trampolim* impulsor de seus anseios. Lembro-me que até mesmo listas para convocação de Assembléia Geral Extraordinária foram preparadas. Aceitamos, pois não desejávamos que tal ocorresse no Clube e, assim, cumprimos nosso primeiro período, apoiando a Diretoria, que teve seu mandato encerrado em fins de 1997 e, não desejosos de continuar, ensejaram o surgimento de candidato à presidência, o qual caberia ao nosso Conselho eleger em dezembro de 1997. Não pude presidir aquela eleição por motivo de saúde e, após renhida disputa para a obtenção da quantidade aceitável de votos, de acordo com os estatutos, o Vice-presidente do Conselho, Maj.-Brig. Márcio Calafange, no exercício da presidência, declarou vitorioso o atual Presidente em exercício, Brig. Ercio Braga. O Brig. Braga anunciou-se candidato no último momento possível, imaginando que seu antecessor, Maj.-Brig. Carvalho Netto voltasse atrás em seu desejo de não se candidatar e fê-lo por entender que nosso Clube deveria ser dirigido por um oficial-general, visto que o outro candidato era um oficial superior representando uma declarada oposição. Cumprimentei-o e renovo agora os cumprimentos ao Brig. Braga por seu gesto,

quando se sabia e sabe-se que as condições do Clube eram e continuam difíceis e agravam-se a todo o instante.

Entendeu o Conselho nos seus dois primeiros anos: 1997/1998, e renovados os anos seguintes, com muitos repetindo os mandatos em seus limites 1999/2000, que nossa missão estatutária é a de traçar e fazer manter a política do Clube e apoiar sua Diretoria. Não somos e não fomos fiscais ou árbitros e, sim, complemento da Alta Direção - o único fiscal é o respectivo Conselho, que assim cuida dos aspectos financeiros/patrimoniais e o fez nesses quatro anos com todo desvelo e competência, sob a liderança de seu Presidente, Brig. Int. João Evangelista Fontes.

Todas as proposições da Diretoria mereceram estudo e discussão e as decisões do Conselho sempre o foram sob consideração de votação ou de puro consenso.

Não vou aqui enumerar, mas sempre que a Diretoria ou a Presidência buscou iniciativas, que nos pareceram para o bem do Clube, recebeu todo o apoio e incentivo de nosso Conselho. Até mesmo quando empreendeu ação que não lhe cabia sem a aprovação do Conselho, buscamos fórmulas que se a mantivesse, a fim de não desmoralizar ou ferir posturas da Alta Direção, mas que se buscasse sempre a aprovação do Conselho.

Fomos satisfatoriamente atendidos em nossas observações referentes às negociações e *demarches* concernentes à CHICAER - embora não pudéssemos e não devêssemos nos aprofundar além do que nos cabia.

Entendemos que o Clube e o Ministério ou Comando são da Aeronáutica e, portanto, intimamente ligados. Não consigo compreender que a atual situação por que passa este clube não possa ter sido e (ou) continuar sendo motivo de preocupação de Ministro de outrora e do Comandante de hoje. Em contrapartida, se precisamos da ação de nosso Comandante-em-Chefe, também não podemos fazer proliferar aqui dentro críticas, comentários e movimentos que atinjam o governo do qual este Comandante-em-Chefe faz parte.

Somos reconhecidos ao ingente trabalho administrativo da Diretoria e cumprimentamo-la pelo tanto de esforço que a tem levado mesmo a humildemente pedir reforço contributivo dos associados, a fim de aplicá-lo na manutenção das instalações - tudo com aprovação do Conselho.

Todas as medidas e diretrizes para as últimas eleições do Conselho foram revisadas, atualizadas e previstas, e, há algum tempo não tínhamos eleições tão gerais, tão abertas, tão transparentes e tão abrangentes por todo o país. Qualquer das duas chapas que fosse eleita representaria corretamente os anseios de nossa comunidade. Parabéns a todos portanto - à Direção do clube e aos integrantes das duas chapas



concorrentes, e aqui exalto a presença do representante da chapa 2000.

A meio caminho de nossa jornada - dezembro de 1999 - este clube sediou, por minha iniciativa pessoal, almoço por adesão, a fim de preservar a honra do cargo de Comandante-em-chefe da Força que fora, embora no exercício de um direito do Comandante Supremo, desastrada e desavisadamente exonerado.

Fi-lo, não na qualidade de Presidente do Conselho do Clube, embora saiba que tal se confunde, mesmo porque os pronunciamentos na ocasião abrangeram o Presidente deste Clube e também o do Clube Militar. Não foi uma operação *talher* do passado e muito menos para exaltar a figura pessoal do Ministro exonerado ou desmerecer a figura do novo Comandante, mas, simplesmente, exigir *respeito* à Força Aérea Brasileira projetada no cargo de seu Comandante maior.

Parece-me que a partir deste ponto buscaram outras iniciativas de ordem política que, de uma forma ou de outra, exigiram circunstancialmente iniciativas do Presidente de nosso Clube - de todas, sempre soube como fato ou compromisso já consumado o que deixou-nos, como Conselho, extremamente chocados. Não queremos, não desejamos a participação do Clube em ato político, embora fossemos de opinião que debates de assuntos nacionais em nível adequado, intelectual e cultural pudessem ter lugar, ainda que seja em casa de nosso vizinho, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, onde poderiam caber tais assuntos.

Revivendo a História Política de nosso país, atrevo-me a dizer que a ação e presença de nossos militares foi fator primordial - não sei se bem ou mal - mas vejamos:

- a Proclamação da República
- a Revolta da Armada
- os 18 do Forte
- as ações contra o Presidente Artur Bernardes
- a Coluna Prestes
- a Revolução Paulista
- a Intentona Comunista
- o Movimento Integralista e o Estado Novo
- a derrubada do ditador em 1945
- o *tal* 11 de Novembro de 1955
- Aragarças, Jacareacanga
- a Saída de Janio Quadros
- a Revolução de 1964 e, finalmente, a luta anti-subversiva.

Em todos a ação dos Clubes Militares foi presente e, quando possível do Clube de Aeronáutica.

Isto sim deve bastar!!!

Se este país ainda precisar de vigília democrática, de discursos inflamados e de apoio da Vila Militar, teremos retrocedido politicamente. Ainda assim se para a representatividade do cidadão - esteja ele fardado ou não - este clube, juntamente com outras representações, tiver que se manifestar, deverá ser por vontade de seus

associados, como um bastião da ética e do espírito corporativo/comunitário, características fundamentais daqueles que escolheram a vida militar.

Minhas penúltimas palavras são de repúdio ao que li ultimamente em um de nossos informativos - e o faço pessoalmente, pois não ouve tempo hábil para discutir com o Conselho - no qual assuntos de caráter pessoal são apresentados como justificativas, atingindo a toda a comunidade. Inaceitável e, se tal foi feito, houve de ser por um algum momento de irreflexão de quem autorizou. O Conselho Deliberativo não houve de ser ouvido e não seria responsabilizado, embora pudesse até ter concordado.

Agora as últimas palavras:

- Aos membros do Conselho que encerram seus mandatos, o humilde reconhecimento de quem pelos senhores foi escolhido para presidi-los e a honra de tê-lo feito;
- Aos ex-Presidentes e membros da Diretoria atual e que integram o Conselho Deliberativo, que sempre souberam comportar-se e participar com a maior dignidade quando qualquer assunto evocando o passado ou tratando do presente pudesse atingir decisões tomadas;
- Ao novo Conselho e, especialmente ao novo Presidente, permito-me enfatizar o que no transcorrer desta fala deixei perceber:

Participem, discutam, falem, discordem e aproveitem a presença no Conselho como membros-natos da Alta Direção do Clube e dos ex-Presidentes; façam com que isto seja um fator de clareza e sinceridade, o que deve exigir, também, da outra parte, sinceridade e honestidade de propósitos e ações. Não permitam, em hipótese alguma, a pitada da *política menor*, seja ela partidária ou não, ideológica ou não, e, sobretudo, que não traga sob a bandeira de um certo nacionalismo, seja ele social ou democrático, a inversão dos objetivos maiores desta casa: *congregar a Família Aeronáutica*.

Com a liberdade de participação entenda-se sobretudo o dever do respeito, o dever do *dever ser*, e o dever de entregar às novas gerações um conjunto social digno da comunidade militar, hoje, considerada em pesquisa pública, a mais respeitada de todas as classes sociais.

Que Deus os ilumine, oriente e proteja.

Tenho dito."



VOANDO A 3.000 QUILOMETROS POR

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
Piloto Civil e Historiador

Os MIG-25 chegaram à América do Sul! Pela primeira vez, o mais poderoso avião construído em série pela antiga União Soviética, e fonte de enormes preocupações para os estrategistas americanos, nos tempos da Guerra Fria, entra em operação no continente sul-americano. A Força Aérea do Peru acaba de receber três exemplares do MIG-25RB, versão destinada ao reconhecimento, capaz de voar velocidade de 3.000 km/h a 23.000 metros de altitude. Desconhece-se, entretanto, até agora, qual a subvariante exata que foi adquirida, uma vez que todos os MIG-25RB foram convertidos para dar origem a estas.

Embora este avião tenha uma série de restrições operacionais e técnicas, e tenha sido concebido há quase quarenta anos, considerando-se o desempenho, é o avião mais potente em serviço, em todo o mundo, desde que os Lockheed SR-71 Blackbird foram retirados de operação. Este avião é capaz de escapar de qualquer aeronave de combate em serviço na América Latina, não havendo qualquer uma que o sobrepuje.

O aspecto mais grave, é que o governo peruano terá *trânsito livre* sobre diversas áreas e países da América do Sul, entre os quais o Brasil, podendo, naturalmente, respeitando-se as características do avião, realizar missões de reconhecimento sobre as localidades que desejar, sem que possa ser detido, pois não há também na América do Sul, qualquer sistema de mísseis antiaéreos capaz de abater tal aeronave.

O MIG-25 deve sua concepção ao advento dos bombardeiros supersônicos americanos Convair B-58 Hustler e North American B-70 Valkyrie, este último capaz de voar a Mach 3. É tido como uma grande ameaça à União Soviética. Ao contrário de muitas nações européias, que cancelaram o desenvolvimento de vários caças interceptadores por julgarem que estavam obsoletos em face da introdução de mísseis antiaéreos cada vez mais potentes, esta doutrina não persistiu na União Soviética, onde o desenvolvimento deste tipo de

Este avião é capaz de escapar de qualquer aeronave de combate em serviço na América Latina, não havendo qualquer uma que o sobrepuje.

avião continuou.

Muitos afirmam que o MIG-25 seria uma cópia do North American A-5 Vigilante devido à semelhança do formato dos dois aviões. Um estudo mais acurado do programa soviético, porém, demonstra que tal afirmação não é realidade, pois o Mikoyan OKB estava empenhado em desenvolver simultaneamente três configurações diferentes para o novo interceptador: uma com os dois motores colocados lado a lado na fuselagem; outra, com os dois motores sobrepostos; e a terceira com um motor após o outro e a saída dos gases conforme o primeiro, isto é, através das laterais no meio da fuselagem. Havia ainda concepções de variantes STOL e tripulantes sentados em *tandem*.

O MIG-25 é uma aeronave bastante interessante. Seu motor Tumanski R-15B, turbojato de fluxo axial, é derivado de um outro empregado em um Veículo Aéreo Não-Tripulado (UAV), que recebeu uma Unidade

OR HORA SOBRE A AMÉRICA DO SUL

Eletrônica de Controle de Combustível (a primeira a ser instalada em um avião soviético). Por ser projetado para emprego em UAV(s), este motor tinha um tempo de utilização de apenas 25 horas, tempo este, que, a duras penas conseguiu ser ampliado para 750 horas. A temperatura de saída dos gases é de 850°C. O Sistema Elétrico é de três fases do Tipo DC. O avião possui dois Sistemas Hidráulicos, sendo um para propulsão de componentes (*booster*) e outro geral. Estes Sistemas

(1.400.000 pontos de solda), 25 % por Soldagem em Contas, 1,5% por Solda de Fusão ou a gás inerte e 23,5% com parafusos e rebites. As asas são compostas por duas longarinas principais, uma auxiliar dianteira e duas auxiliares traseiras, possuindo também tanques de combustível. O revestimento é de duralumínio e os bordos de ataque, de titânio, podendo receber quatro pilones (pontos duros) sob elas para o armamento. A fuselagem possui ainda quatro freios aerodinâmicos, dois superiores e dois inferiores, e uma carenagem abrigando os pára-quebras de frenagem. O trem de pouso é composto por três trens. Os principais possuem uma roda cada e a bequilha, duas. Há ainda sob a fuselagem duas aletas para estabilização.

Os profundores são de incidência variável, acionados hidráulicamente.

Os materiais e métodos de construção empregados destinam-se a resistir às grandes temperaturas e cargas impostas à estrutura e revestimentos devido à alta velocidade e altitude em que a aeronave opera. A temperatura no nariz do avião em vôo chega a 300°C (572°F) quando a 3.000km/h.

O primeiro protótipo, que foi da versão de reconhecimento, voou pela primeira vez em 6 de março de 1964, embora não possuísse os equipamentos para a missão. Revelou durante os testes uma série de problemas, como vibrações nas asas, instabilidade lateral, pós-combustores que paravam de funcionar, e outros, que foram sendo paulatinamente solucionados.

O protótipo da versão de caça interceptador (Ye-155P) voou pela primeira vez em 9 de setembro de 1964.

O MIG-25RB, a subvariante que merece maior enfoque neste artigo, visto ser a que deu origem à adquirida pelo Peru, foi desenvolvida a pedido da República do Egito. Quase ao mesmo tempo, o Ministério da Defesa soviético determinou que ela deveria ser tam-

acionam os controles, freios normais e de emergência, *flaps*, retração e abaixamento dos trens de pouso, direcionamento da bequilha, e outros componentes. O Sistema de Ar-Condicionado mantém a cabine e os aviônicos a uma temperatura de 20°C. As grandes tomadas de ar para os motores são retangulares, com rampas móveis para regular o fluxo de ar e ondas de choque, possuindo um Sistema de Injeção de Água/Metanol, para regular a temperatura e volume do ar que vai para os motores. A fuselagem abriga o *cockpit* e seis tanques para 9,8 toneladas de combustível e a cauda, dupla, possui também dois tanques para 600 l, cada.

Oitenta por cento da estrutura e revestimento externo são compostos por seis tipos de ligas de aço, 8% de titânio e 11% de alumínio. O revestimento interno do compartimento de motores possui uma camada perfazendo 5kg de prata, formando um escudo protetor contra o calor dos motores para a fuselagem.

Cinquenta por cento da montagem da estrutura e revestimento são feitas com Solda de Argônio



bém capaz de lançar bombas de grande altitude. Esta subvariante originou-se do MIG-25R. O MIG-25RB é dotado de quatro câmeras fotográficas A-70M oblíquas e uma A/E-10 topográfica, de 1.300mm. Esta dotação pode ser alterada para duas A-72 de 150mm ou uma A-87 de 650mm. Pode ainda transportar equipamentos de Inteligência Eletrônica (ELINT) SRS-4A/B/V, e um Sistema de Contra-Medidas Eletrônicas (ECM) SPS-141, todos intercambiáveis.

Apesar da natureza secreta da aquisição, que não nos permite identificar exatamente qual a subvariante comprada pelo Peru, é cabível afirmar, entretanto, que esta seja uma das desenvolvidas a partir do MIG-25RB, já que todos foram subsequentemente con-

vertidos. Apresentam alterações nos equipamentos utilizados, que, além de capacitarem para o Reconhecimento Ótico (PHOTINT), permitem a execução de missões de Reconhecimento de Transmissões de Rádio (ELINT), de Emissões de Radar (SIGINT) e de emprego de Radar de Visão Lateral (SLAR).

Devido às suas características de projeto, bem mais rústicas que as do SR-71, o MIG-25RB só é capaz de voar a Mach 2.83, por 5 minutos, e Mach 2.4, por 15 minutos. Abaixo desta velocidade, o tempo é restrito à quantidade de combustível disponível.

Um aspecto a favor do MIG-25 é a facilidade de manutenção, que não necessita dos sofisticados dispositivos exigidos pelos aviões ocidentais. Os serviços nos MIG-25 podem, em sua maioria, serem realizados ao ar livre, sem necessidade de hangaragem. Caminhões com equipamentos automáticos de testes podem ser empregados, facilitando e acelerando o atendimento ao avião. Este avião tem um projeto bastante convencional, que facilita sua produção, manutenção e operação, ao contrário do SR-71, que é extremamente complexo de operar, manter e fabricar. A simplicidade do MIG-25 permite que ele seja operado por um grande número de nações em desenvolvimento, como Argélia, Azerbaijão, Bielorrússia, Bulgária, Egito, Índia, Iraque, Kazaquistão, Líbia, Ucrânia, além de naturalmente o Peru e a Rússia.

A posse dos MIG-25 possibilita à Força Aérea Peruana atingir amplas áreas dos países vizinhos. Sua facilidade de manutenção e a capacidade de operar a partir de aeródromos com poucos recursos, bastando que possuam uma pista de mais ou menos 1.500m de comprimento, permite posicioná-lo em diversos aeroportos.

Assim teremos, hipoteticamente, partindo do Aeroporto da cidade de Iquitos, a possibilidade



de atingir a velocidade supersônica as cidades de Tabatinga, Boca do Acre, Elvira, Feijó, Cruzeiro do Sul e Içana, todas na Amazônia, podendo chegar a Tefé (AM) e Rio Branco (AC), em velocidade subsônica, além de



poder sobrevoar extensas aéreas de nossa fronteira.

O Raio de Ação do MIG-25RB é de 810km a velocidade supersônica e 935km a velocidade subsônica, sem tanque suplementar ventral de 5.300 lt.

Para fazer frente às eventuais missões de reconhecimento por parte dos MIG-25RB peruanos, o Brasil disporia do avião de caça Dassault Mirage IIIIE (F-103), capaz de atingir 2.350 km/h (1.268 KT), tendo um teto de 17.000m (56.100 FT) ou 23.000m (75.900 FT) se dotado de um motor-foguete auxiliar sob a fuselagem; e do Northrop F-5E Tiger, que atinge a velocidade de 1.700km/h (917 KT) a 10.000m (36.000 FT), possuindo um teto de 15.590m (51.800FT). Já o Equador disporia dos Dassault Mirage F-1JÁ, que têm velocidade máxima de 2.125km/h (1.146 KT), com teto de 20.000m (65.615FT) e dos IAI Kfir C.2, que atingem 2.495 km/h (1.347 KT) com teto de 16.675m (55.000 FT).

Como pode-se observar, estamos vulneráveis ao sobrevoo dos MIG-25RB peruanos, pois não possuímos, assim como nenhum país vizinho ao Peru, um avião capaz de atingir seu Teto Operacional nem sua velocidade, acrescentando-se o fato de que se dispuséssemos do Mirage IIIIE dotado de foguete auxiliar, mesmo assim, ele dificilmente conseguiria interceptar a aeronave peruana partindo de Anápolis, devido ao tempo necessário para se atingir o oeste da Amazônia, a menos que o caça brasileiro estivesse baseado nas proximidades. Atualmente, somente o McDonnell Douglas/Boeing F-15C Eagle seria capaz de interceptar o MIG-25RB, em virtude de o Teto Absoluto do caça americano ser de 30.480m (100.000FT).

Somente o futuro dirá que tipo de utilização



ESPECIFICAÇÕES DO MIG-25RB

DIMENSÕES

Envergadura: 40,41m; Comprimento 23,82m.;
Altura: 6,10 m.; Área da Asa: 61,40 m².

MOTOR

Dois MNPK Soyuz/Tumansky R-15BD-300 de 24.591 lb.
Com Pós-Combustor.

PESOS

De decolagem: 37.000 kg/81.570 lb; Máximo de decolagem:
41.200 kg/90.829 lb.

COMBUSTÍVEL

15.245 kg/33.609 lb.

ARMAMENTO

ALCANCE

De traslado, com tanque suplementar: 2.400 km/1.491MLS a velocidade subsônica; 2.130km/1.323 a velocidade supersônica; Raio de Ação a velocidade supersônica: 810 km/503 MLS; Raio de Ação a velocidade subsônica: 935 km/581 MLS.

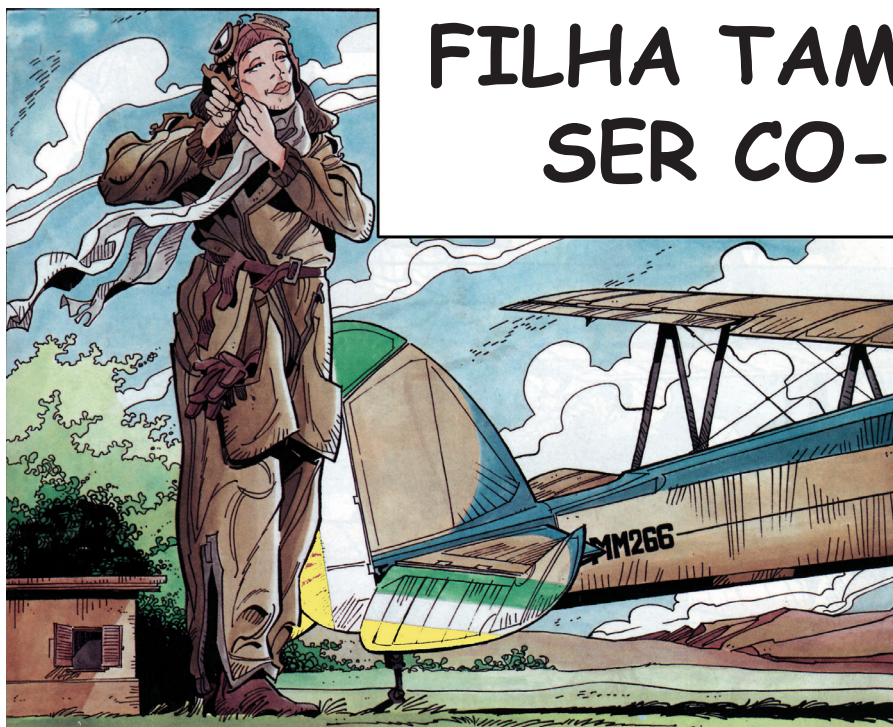
DESEMPENHO

Razão de Subida - Até 19.000m./41.885FT em 6 min 37s *limpo*; e 8min 12s com 2.000 kg/4.409 lb de bombas; Teto de Serviço: 23.000m/75.460FT; Corrida de Decolagem: 1.250m/4.101 FT; Corrida de Pouso: 800m/2.624FT.

DESIGNAÇÃO DA NATO/OTAN: FOXBAT "B"

o Peru pretende dar a estes aviões e se continuará respeitando os espaços aéreos legalmente estabelecidos.





FILHA TAMBÉM PODE SER CO-PILOTO

Solange de Rezende Pedrosa

Em agosto de 1944 morávamos em Curitiba, onde meu pai servia comandando a Base de Bacacheri. Lá se vai mais de meio século, quando o fato que vou relatar aconteceu.

Recebemos um telegrama do Rio comunicando que meu avô estava doente e passava bem mal.

Na Base comandada por meu pai serviam meia dúzia de oficiais, uns tantos sargentos e soldados que defendiam, durante a guerra, aquele pedaço do Brasil. Todos os dias patrulhavam a costa em busca dos célebres submarinos alemães.

À urgência da inesperada notícia tinha-se que escolher um dentre os aviões disponíveis, excluídos os que faziam patrulha, que eram intocáveis. A sorte recaiu em um pequeno teco-teco que servia para alguma emergência no interior do Paraná.

Tudo foi feito na maior pressa: em casa foi um reboliço, fazendo as malas o mais depressa possível. E lá fomos nós para a Base, onde nos esperavam todos que lá serviam.

Meu pai foi logo perguntando:

- Tudo ok?

- Sim, coronel. O avião está em bom estado de conservação e o motor é

muito bom.

- Seja o que Deus quiser. Lá vamos nós...

Meu pai colocou minha mãe, minha irmã e meu irmão atrás e falou comigo:

- Você irá sentada na frente. Será meu co-piloto.

Sentei-me ao seu lado. Nunca tinha me sentido tão importante. Meu cargo era ser co-piloto do Coronel Rezende. Nem sei bem qual foi a minha reação. Sentia medo? Não. Orgulho talvez sim. Creio que a responsabilidade era o que mais importava naquele momento. A voz de meu pai trouxe-me à realidade: - Quando eu mandar – gire – você pega essa manivela aqui no teco e roda para esse lado. Assim, presta atenção... É só isso, mais nada. Meu pai acelerou o motor e a hélice prontamente atendeu ao arranque. Levantamos vôo... Ouvi-o falar:

- Gire, filha...

Eu prontamente obedeci a ordem, mas...

- Pai, a manivela está emperrada!

- O quê?

- Não gira, pai!

Meu pai, calmo, bom piloto, disse-me.

- Segure o manche, que vou dar um jeito...

Minha mãe começou a rezar. Eu se-

gurei o manche do pequeno teco-teco e meu pai, na força, desemperrou a manivela.

- Pronto, o serviço já está! E que Deus nos ajude.

Pela primeira vez não passei mal, na viagem.

- Lá está a serra. Atravessando o pior já passou...

E passamos a Serra do Mar seguindo pelo litoral até Santos, em São Paulo.

Eu ia admirando a beleza da natureza, o mar lá em baixo, o verde cerrado da mata, e sempre acionando a bendita manivela, obedecendo as ordens de meu pai.

Aterrizamos em Santos bem à tardinha, mas eu não tinha dado conta de que já haviam passado cinco horas, pois meu trabalho de co-piloto tinha me entretido e ocupado o tempo todo.

O comandante da Base de Santos fez-nos trocar de avião e daí por diante perdi meu posto – um oficial nos foi levando para trazer o avião de volta.

Quando chegamos ao Rio, minha aventura terminou.

Meu avô morreu três dias depois.

Quando voltamos a Curitiba, o pessoal da Base contou a meu pai o susto que levaram. Na hora que a manivela emperrara, o teco-teco perdeu a sustentação e começou a perder altitude. Até ambulância foi acionada, mas para alívio de todos o pequenino avião surgiu lá longe na imensidão do horizonte. E lá se vai meio século.

Eu tinha 12 anos quando fui co-piloto de meu pai - Estevam Leite de Rezende, num vôo entre Curitiba e Santos. Que aventura!



OS SÍMBOLOS NACIONAIS e o COCAR da FAB

Paulo Lobato

Cel.-Av. R/R

Os Símbolos Nacionais são o retrato vivo do Brasil, de nossa terra, de nossa gente, de nossos anseios e de nossas tradições.

A Bandeira, o Hino, as Armas e o Selo Nacionais são as manifestações simbólicas de nossa nacionalidade. Deles derivam escudos, escudetes, brasões, sinetes, flâmulas, estandartes, cocares militares e toda uma simbologia que compete aos brasileiros, honrar, cultuar e fazer respeitar. Conhecer suas origens e significados constitui direito e dever de todos os cidadãos.

Deturpam-se muito as verdadeiras origens e significados desses símbolos, suas cores, formatos, acepções, utilizações e seus reais valores, desfigurando as suas criações. Um símbolo só tem legitimidade enquanto sua forma e conteúdo estiverem integralmente respeitados. Assim, qualquer alteração arbitrária ou leviana dos seus elementos formais constitutivos, tais como figura, cor, movimento e som, comprometerá o seu significado, reduzindo a sua capacidade de representação.

Para os interessados em História e Heráldica, torna-se necessária uma abordagem mais sucinta de cada símbolo que se irá estudar. A correta reprodução dos símbolos resulta em desafio, dando-se devida atenção à aparência formal, não desprezando a relação forma-conteúdo, bem como a legislação que dispõe sobre sua apresentação.

Para o Conde Afonso Celso, a Bandeira é o símbolo ótico da Pátria, assim como o Hino Nacional, o seu símbolo acústico. Para Alexandre Vollner, a Bandeira é a marca de um Povo. Assim, para muitos, os símbolos representam as suas próprias identidades; morrem por eles, vivem por eles, abraçando-os com abnegação e respeito.

O símbolo augusto da Pátria foi criado em 18 de setembro de 1822, por Decreto de D. Pedro I, referendado por José Bonifácio. Ele sofreu diversas modificações ao longo do tempo, porém o que o distingue é a original disposição

do losango amarelo sobre o campo verde. Dentre os pavilhões nacionais existentes no mundo, nenhum apresenta desenho igual ou parecido. As modificações dos emblemas centrais sobre o losango amarelo, as quais referem-se a um regime ou a uma época, frustraram todas as tentativas de mudança radical do seu desenho original.

O Selo Nacional foi criado segundo o Decreto nº 4, de 19 de novembro de 1889, que alterou a Bandeira Nacional e também o instituiu, dando-lhe forma e representatividade, revogando todas as disposições em contrário. Na época, o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil (com Z) era chefiado pelo então Marechal Deodoro da Fonseca. De lá para cá também sofreu algumas modificações sobre o dístico a sua volta, porém manteve-se constituído de conformidade com o círculo representativo da esfera celeste da Bandeira Nacional. Vem servindo para autenticar os atos de governo, diplomas e certificados reconhecidos oficialmente.

O Hino Nacional, poema de Joaquim Osório Duque Estrada e música de Francisco Manoel da Silva, teve sua marcha batida idealizada por Antônio Fernandes e, de acordo com o que dispõem os Decretos nº 171, de 20 de janeiro de 1890, e nº 15.671, de 6 de setembro de 1922, tem a sua execução estabelecida em Lei e, assim como os demais símbolos, também sofreu modificações com o passar dos tempos.

O mesmo Decreto nº 4 supracitado é extremamente lacônico no que se refere ao brasão de armas, executado por Luís Grüber, engenheiro formado na Alemanha, de cujo Exército fora oficial, naturalizando-se brasileiro após o casamento com uma brasileira nata e o nascimento de um filho também brasileiro. Segundo Clóvis Ribeiro, essa figura não se constitui propriamente em um brasão; é um carimbo ou uma marca, pois não obedece às leis da Heráldica, nem às da estética. Normalmente existem nos brasões heráldicos dois metais, cinco esmaltes e duas

peles. No caso das Armas Nacionais, convencionou-se a figura como blasonada, com seus termos próprios, uma vez que na falta de um elemento essencial sem formato de escudo, estabeleceu-se a justa indicação de esmaltes e metais circunstanciais à época em que foi criado por Arthur Sauer, um técnico alemão da Casa Laemmert, que oferecera a concepção gráfica ao Governo Provisório, sendo aprovado pelo Marechal Deodoro da Fonseca que, em suas considerações, comentara: “O gládio representava a espada militar que proclamara a República”. Assim ficou durante longo tempo, vindo a ser modificado no seu listel, de acordo com a versão das Armas Nacionais, conforme fora estabelecido nas Leis que as aprovaram.

O resultado de tudo isso é que hoje temos como emblema heráldico da Nação um símbolo mais parecido com uma marca industrial do que um brasão de Armas Nacionais. Não se tem um escudo, sua peça essencial, para efeito heráldico. O propósito dos republicanos em romper com as tradições, principalmente as monárquicas, prevaleceu na concepção desse desenho denominado de *Armas Nacionais*.

Como afirmamos no início deste artigo, os símbolos vão se derivando a ponto de serem criados novos símbolos. No meio militar isso é muito comum. A organizações criadas fundem-se outras que, por tradição, identificam-se com as precursoras e, assim, sucessivamente, vão alterando seus símbolos, porém mantendo-se fiéis às cores e movimentos dos desenhos de outrora.

O Cocar da Aviação Militar não fugiu à regra. O então Ministro da Guerra, General Pedro Aurélio Góis Monteiro, através do Aviso nº 99, de 5 de fevereiro de 1934, instituiu o novo Cocar a ser pintado nas aeronaves militares, baseando-se nos círculos concêntricos com as cores verde, amarela e azul (figura 1). Três anos depois, através do Aviso nº 2, de 4 de janeiro de 1937, modificava-se esse desenho para uma configuração de estrela de cinco pontas, tomando-se como base as Armas Nacionais.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, o então Ministro Joaquim Pedro Salgado Filho, sentindo a necessidade de unificar os sinais distintivos das aeronaves da Força Aérea, determinou, através do Aviso nº 21, de 31 de maio de 1941, que fossem retiradas as palavras *Exército* e *Marinha*, bem como os desenhos da âncora e do cocar de círculos concêntricos existentes nos aviões, passando a adotar a estrela de cinco pon-



tas, baseando-se, assim, nas Armas Nacionais (figura 2). A Marinha de Guerra brasileira, no entanto, mantém até hoje os círculos concêntricos nas suas aeronaves, e o Exército não mantém nem a primeira e nem a segunda convenção, pintando o seu próprio símbolo em suas aeronaves. Nos Estados Unidos da América, o mesmo aconteceu. Cada Força adotava uma maneira, dificultando o seu reconhecimento, até que, por uma necessidade puramente operacional, determinou-se que o Cocar americano seria padronizado, obrigando a adoção de um único símbolo para todas as aeronaves, independente de Força ou Arma.

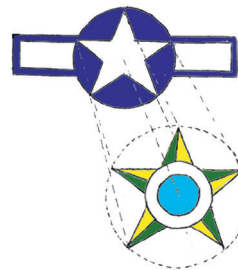
Quando o Brasil decidiu que participaria da II Guerra Mundial, a Força Expedicionária que era composta também pelos Esquadrões de Caça e de Reconhecimento, recebera equipamentos dos Aliados que, por força da convenção, teriam que utilizar os símbolos ame-

ricanos nas suas fuselagens, devido ao ataque das artilharias antiaéreas. Com o término da Guerra, ram com a Força

Aérea Brasileira e, ao chegarem ao Brasil, continuaram adotando o mesmo símbolo – o Cocar das Armas Nacionais (figura 3) - acrescido sobre a estrela americana. Como a estrela não era gironada tal qual o nosso brasão, o Cocar da FAB foi alterado por pura falta de conhecimento heráldico de quem determinara tal procedimento. Os anos foram passando, até que se determinou a retirada do símbolo americano, ficando, no entanto, a estrela deturpada de cinco pontas (figura 3).

Posteriormente, um oficial da Aeronáutica, observando essas irregularidades, providenciou para que as alterações fossem feitas, sendo determinado pelo Comando-Geral de Apoio (COMGAP) na época, que o Cocar da FAB voltasse a ser pintado como havia sido idealizado.

Daí a necessidade do conhecimento das origens de nossos símbolos. Os brasões brasileiros mais antigos já denunciavam a decadência da velha Armaria, sendo raros os que





correspondiam às características da Heráldica ancestral, em que os elementos simbólicos predominantes eram os metais, os esmaltes, as divisões do escudo, as peças honrosas e as figuras mitológicas. Pode-se afirmar que, até por total ignorância dos conhecimentos da Heráldica, muitos dos nossos símbolos foram idealizados sem a fiel obediência às regras estabelecidas. Nos brasões coloniais do Brasil holandês, de Armas do Estado do Brasil, do Principado, do Reino do Brasil, do Império e tantos outros, observam-se figuras que nada condiziam com a Heráldica, embora adotassem simbologias que representassem as aspirações da época.

As nossas cores: verde, amarelo, azul e branco têm origens portuguesas.

O verde vem da agitada guerra contra os Mouros, quando Portugal tomou o matiz da famosa *Ala dos Namorados*, destemida vanguarda de sua Cruzada, raça de pastores e ardorosos amantes da liberdade. D. Pedro I escolhera o verde por ser esta cor a da Casa de Bragança.

O amarelo vem dos castelos dourados que representavam as fortalezas tomadas aos Mouros desde a conquista do Algarves, em 1250. São as cores de Castela, à qual pertenceu Portugal até a sua independência. Da mesma forma, D. Pedro escolhera esse matiz por ser este o da Casa de Lorena, de que se utiliza a Família Imperial da Áustria.

O azul e o branco foram adotados como as cores do Condado Portucalense, fundado em 1095. São as mesmas cores usadas por D. Pedro I, quando se seguiu o conhecido ato de *Laços Fora*: os topes militares portugueses, ao serem retirados dos uniformes, simbolizaram o rompimento com a Metrópole e a emancipação política do Brasil, na histórica data de Sete de setembro de 1822.

Finalizando, é bom que se afirme que: todo símbolo tem um significado, sem o qual ele não representa coisa alguma. Com Heráldica ou sem ela, os Símbolos representam nossas emoções. A visão ótica das cores dá forma e conteúdo às figuras. Por um símbolo, amamos, matamos, morremos e fazemos qualquer papel, desde que acreditemos nele. Símbolos são uma dualidade: tanto podem ser bons, como maus. Eles tomam o significado das causas. Porém, eles serão caracterizados apenas quando seus atributos forem totalmente preservados. A vitalidade de um símbolo vem da eficácia de sua disseminação, portanto, se quisermos que nossos Símbolos sejam respeitados,

teremos, antes de tudo, que adotá-los com respeito.

Considerando que na atualidade os Ministérios Militares passaram a ser denominados de *Comandos* e a criação do Ministério da Defesa foi efetivada, adotar um único Cocar para as três Forças, assim como para as Forças Auxiliares, seria extremamente eficaz, uma vez que facilitaria a imediata identificação da nossa *Aviação* (Marinha, Fuzileiros, Exército, Força Aérea, e outras caso sejam criadas como Guarda Costeira, Polícia Federal, etc.), tornando sua operacionalidade conjunta e/ou combinada, mas identificável para as Artilharias e para os próprios pilotos.



Figura 4

Como sugestão, já que se está abordando o assunto em termos de Símbolos Nacionais, criou-se um novo Cocar baseado nas cores de nossa Bandeira (figura 4), o qual bem poderia ser adotado pelo Ministério da Defesa. Caso seja aceita a sugestão, as instruções correspondentes à sua pintura obedeceriam aos quesitos operacionais necessários a cada Força (em baixo relevo, em cores, etc.), instruídos em uma única regulamentação expedida pelo próprio Ministério da Defesa, com assessoria dada por especialistas, cujas orientações, baseadas na Heráldica e nas experiências vividas em combate por outras *Aviações* (Forças Americanas, Israelenses, etc.) determinariam finalmente a sua confecção. Destarte, assim como na Bandeira Nacional, aquela disposição do losango amarelo sobre o campo verde, sem similar no mundo, permaneceria resguardada pelas normas da Heráldica, fornecendo um efeito ímpar na criatividade desse novo Cocar.



Novo Cocar - proposta
Forças Armadas e Forças Auxiliares



EUA: “SATÉLITE” DE ISRAEL?

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. R/R

Como explicar esta contradição
entre o ilimitado poderio dos Estados Unidos e o aberto desafio que
lhe lança um aliado, como
Israel, que recebe milhões de dólares anuais em ajuda econômica nor-
te-americana?

Em 12 de abril de 1998, o conhecido jornalista norte-americano R.C. Longworth publicou um instigante artigo no jornal **Chicago Tribune**, que haveria de dar a volta ao mundo através de sucessivas reedições.

Seu trabalho, que significativamente leva como título **Os donos do mundo**, constitui uma glorificação do imenso poder adquirido pelos Estados Unidos após o término da Guerra Fria. Dele reproduziram-se algumas frases citadas pela ex-Secretária de Estado, do governo Clinton, Madeleine Albright: *“Por suas capacidades únicas e por seu poder inigualável, os Estados Unidos devem continuar exercendo influência tanto na Europa quanto na área do Pacífico; deve conduzir a Rússia à democracia e promover a paz no Oriente Médio; deve continuar forjando um sistema econômico global; deve lutar e ganhar a guerra contra o crime internacional e deter o terrorismo; lutar contra a fome, controlar as enfermidades, proteger aos refugiados; se necessitamos usar a força é porque somos os Estados Unidos da América, a nação indispensável. Somos aqueles que têm a capacidade de ver muito além do futuro”*.

Ultimamente, entretanto, observamos que os primeiros-ministros de Israel têm desafiado frontalmente o poderio de Washington. Benjamin Netanyahu, em 1998, negou-se a aceitar a proposta norte-americana de retirada parcial da Cisjordânia, apesar de a mesma ter sido aceita, sem restrições, pelo líder palestino Yasser Arafat; recusou-se a assistir à *Cúpula de Washington* convocada pelo Presidente Bill Clinton; solicitou a mediação do Primeiro-Ministro inglês Tony Blair, menosprezando a tradicional mediação estadunidense; referiu-se, utilizando termos inusitadamente duros, à então Secretária de Estado, Madeleine Albright, e ao Delegado Especial do Presidente Clinton, Dennis Ross.

E, mais ainda, viajou a seguir a Washington com o firme propósito de dirigir-se às organizações judias estadunidenses e aos congressistas desse país, para solicitar-lhes que pressionassem o Presidente Clinton e o levassem a modificar sua posição com relação à problemática árabe-israelense. De maneira análoga, Ehud Barak e, mais recentemente, Ariel Sharon, procuram impor, de forma resoluta, seus pontos de vista nos diálogos e negociações com a Casa Branca.

Como explicar esta contradição entre o ilimitado poderio dos Estados Unidos e o aberto desafio que lhe lança um aliado, como Israel, que recebe milhões de dólares anuais em ajuda econômica norte-americana?

Tradicionalmente os Estados Unidos têm assumido o papel de defensor dos interesses dos países árabes moderados, cujo subsolo abriga, em suas entranhas, a maior parte das reservas petrolíferas mundiais. Para contrapor-se a esta posição, o governo de Israel tem se dirigido e apelado à poderosa comunidade judia estadunidense.

No entender de Robert H. Trice (*American Jewish Ethnicity - Ethnicity in Contemporary America*, Dubuque 1985): *“O governo de Israel, tendo se encontrado em conflito aberto com as administrações de Johnson, Nixon, Ford e Carter, tem recorrido tradicionalmente aos esforços em favor das organizações judias americanas”*. Estas organizações, por sua vez, tem exercido uma sistemática influência sobre o Congresso dos Estados Unidos que, sensível ao gigantesco poder do dinheiro de sua colônia judia, tem





respondido, invariavelmente, a seus pontos-de-vista. Observa-se que tanto o Executivo quanto o Congresso estadunidenses têm sido permanentemente cobrados no que tange à política a ser adotada com relação ao Oriente Médio.

Faz muito tempo que as pressões exercidas pela Casa Branca sobre o governo de Israel não são correspondidas, tanto por Jerusalém como por Washington. Vejamos o seguinte exemplo: o Presidente Ford,, insatisfeito com o comportamento israelense, fez uma declaração pública solicitando uma reavaliação da política dos Estados Unidos no Oriente Médio. O termo *reavaliação* significava a suspensão da ajuda dos EUA a Israel, até que esse país desse mostras de mudanças em seu comportamento. Isto constituiu-se numa proposta histórica pois, pela primeira vez, desde os tempos do General Eisenhower, um presidente americano tornava pública a possibilidade de suspender a ajuda a Israel. A resposta dos israelenses não veio de sua própria capital, como seria de se esperar, mas do próprio Senado estadunidense. Seria simplesmente impossível conceber uma resposta mais dramática e intimidatória: setenta e sete assinaturas de senadores fizeram o Presidente Ford saber que ele estava incapacitado de levar adiante a sua proposta. Não foi em vão que, em 1973, o legendário Senador William Fulbright chegou a pronunciar as seguintes palavras: “- *A grande maioria do Senado dos EUA, ao redor de 85% do mesmo, encontra-se à completa disposição de Israel, para cumprir qualquer coisa que ele queira*”.

Esta estranha situação tem conformado uma curiosa equação política: o Congresso prevalecendo sobre a Casa Branca, em relação à orientação da política norte-americana para o Oriente Médio; a comunidade judia estadunidense determinando a posição do Congresso nesta matéria; e o Estado de Israel definindo os contornos gerais da política a ser adotada com relação àquela conturbada região do planeta.

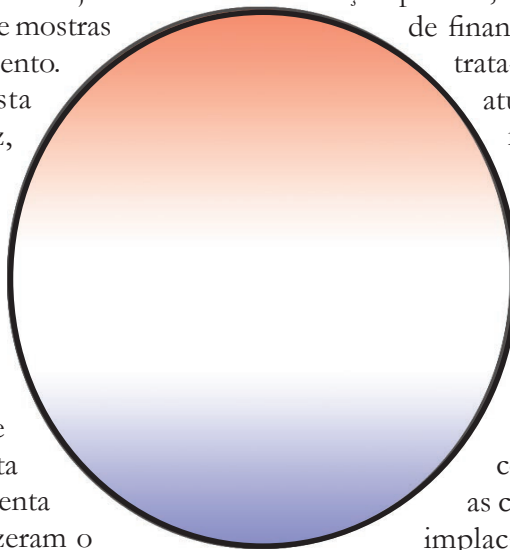
Dean Rusk, Secretário de Estado nos tempos de Kennedy e Johnson, certa vez pronunciou a seguinte frase: “- *Israel tem demonstrado, freqüentemente, que não é um satélite dos EUA. É igualmente importante demonstrar que os Estados Unidos não se constituem em um satélite de Israel*”.

Como é possível que apenas seis milhões de

pessoas, que constituem a população judia dos Estados Unidos, possam ter alcançado uma influência tão descomunal? A resposta a encontramos em alguns fatores como os seguintes: primeiro, a comunidade judia constitui o segmento grupal mais bem sucedido dos Estados Unidos, com dezenas de Prêmios Nobel e apresenta o mais alto nível de ingressos financeiros (pagamento de impostos) da sociedade norte-americana. Não existe uma só área de atividade em que seus membros não se sobressaiam ou ocupem posições de liderança; segundo, compõe uma comunidade extremamente próspera que conta com aproximadamente oitenta comitês de ação política, ou seja, organizações encarregadas de financiar campanhas eleitorais; terceiro, trata-se de uma comunidade coesa e que atua harmonicamente em bloco em função de um único objetivo: os interesses de Israel.

Entretanto, tão significativo como suas características grupais são os seus métodos. Estes caracterizam-se pelo uso alternativo da prodigalidade e do garrote. O primeiro, traduzido em generosas contribuições eleitorais dirigidas a congressistas amigos e alinhados com as causas judias. O segundo é utilizado, implacavelmente, contra os legisladores que tenham criado obstáculos aos interesses de Israel. Senadores do tope de William Fulbright, Adlai Stevenson e Charles Percy viram-se fora do Capitólio devido a poderosas campanhas encetadas contra eles pela comunidade judia.

A eleição do líder radical Ariel Sharon constitui um importante marco na História de Israel. Os resultados que advirão de suas futuras relações com o governo norte-americano permitirão determinar se os Estados Unidos representam, efetivamente, o poder hegemônico mundial ou se, ao contrário, constituem o **satélite** a que se referiu Dean Rusk.



DA DECOLAGEM AO POUSO ...

A vasta linha de produtos para Controle de Tráfego Aéreo da Raytheon satisfaz aeroportos até a do completo gerenciamento do Espaço Aéreo

Torre de Controle

- SMR
- Integrated Tower
- TracView
- STARS

Área Terminal

- ASR-10 / ASR-11
- STARS
- ITWS
- TDWR
- PRM
- Condor MK II MSSR
- AutoTrac/TracView
- CAATS/MAATS
- ATNAVICS
- ADAPT
- POEMS

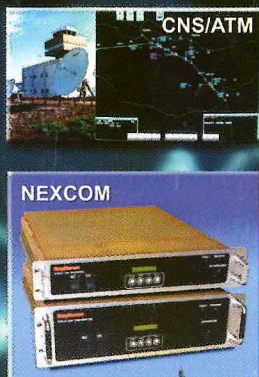
Rota

- CAATS/MAATS
- DARC
- WAAS
- ATCBI-6
- ADAPT
- VISION
- ADATS
- POEMS
- AutoTrac/TracView
- Condor MK II M
- ASR-23/RAMP

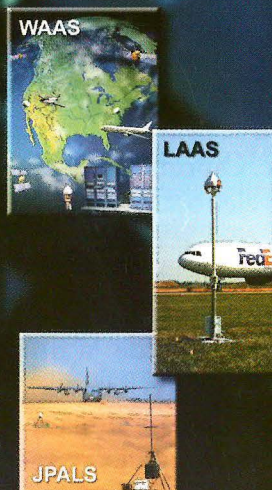
ADAPT	ATM/AIS Data Acquisition Processing and Transfer
ADATS	Australian Defence Air Traffic System
ASR	Airport Surveillance Radar
ATCBI-6	Air Traffic Control Beacon Interrogator-6
ATNAVICS	Air Traffic Navigation, Integration and Coordination System
CAATS	Canadian Advanced Air Traffic System

CNS/ATM	Communications, Navigation and Surveillance/ Air Traffic Management
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communications
DASR	Digital Airport Surveillance Radar
DARC	Direct Access Radar Channel
DIAS	Differential Global Navigation Satellite System
FBPAR	Fixed Base Precision Approach Radar

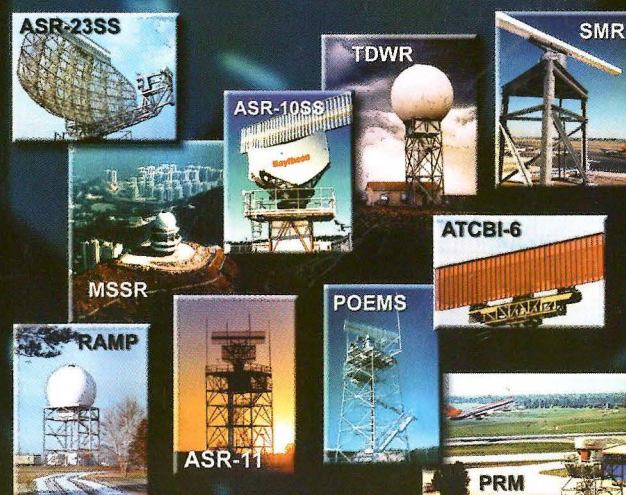
Sistemas de Comunicação



Sistemas de Navegação e Pouso



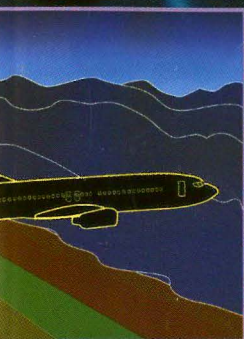
Sistemas de Vigilância e Controle



Sistema de

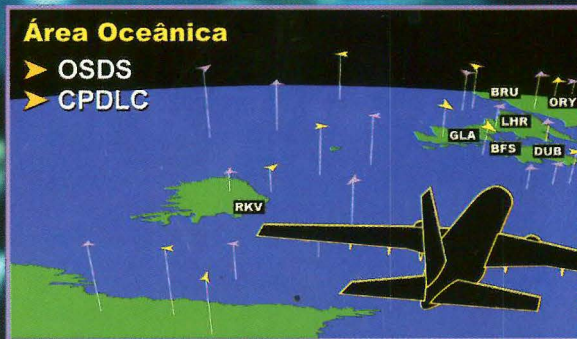


em todas as necessidades, desde as de pequenos



Pouso

- LAAS
- WAAS
- DIAS-3100
- FBPAR
- JPALS
- ATNAVICS



Área Oceânica

- OSDS
- CPDLC

ITWS
JPALS
LAAS
MAATS
MSSR
NEXCOM
OSDS
POEMS

Integrated Terminal Weather System
Joint Precision Approach and Landing System
Local Area Augmentation System
Military Advanced Air Traffic System
Monopulse Secondary Surveillance Radar
Next Generation Communication
Oceanic System Development and Support
Pre-Operational European Mode S

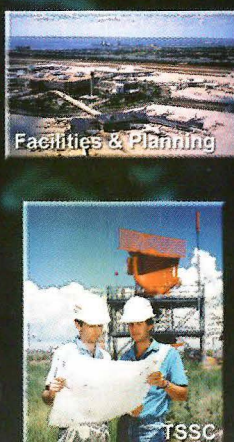
PRM
RAMP
SMR
STARS
TDWR
TSSC
WAAS

Precision Runway Monitor
Radar Modernization Program
Surface Movement Radar
Standard Terminal Automation Replacement System
Terminal Doppler Weather Radar
Technical Services Support Contract
Wide Area Augmentation System

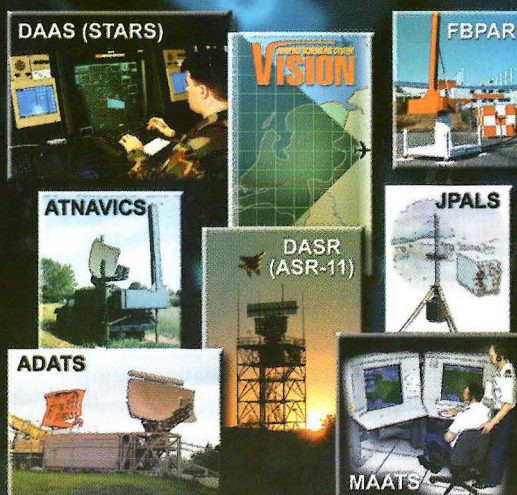
Gerenciamento do Espaço Aéreo



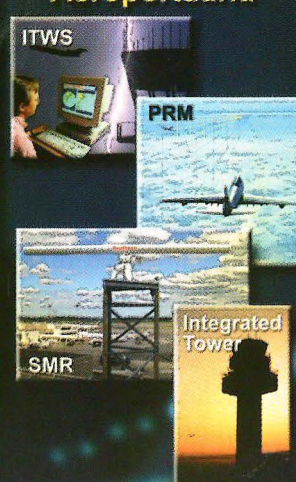
Serviços de Infraestrutura Aeroportuária



Sistemas de Gerenciamento Militar do Espaço Aéreo



Otimização da Capacidade Aeroportuária



Para mais informações, contatar: CNS/ATM Marketing, 1001 Boston Post Road, Marlborough, MA 01752-3789 – Tel: 00XX1 508 490-4332 ou Raytheon Brasil Sistemas de Integração, Ltda., Rua Lauro Muller, 116 - Grupo 1305 - 22290 - 160 - Rio de Janeiro
Tel: 0XX21 546-8904 – Fax: 0XX21 543-4090, Visite-nos em www.raytheon.com



FATO REAL

Meu **EU** Desconhecido

Uma Estória de Avia-



Primeiro pouso - No dia do meu solo no P-47-B1

Era um dia normal como todos os dias para mim. No dia 21 de maio de 1951, estava prevista a instrução de rotina dos pilotos do 2º Esquadrão, sendo um vôo de treinamento de formatura de Esquadrão, com decolagem às 9h. Após *briefing* dirigimo-nos para os aviões, tendo sido anteriormente determinado que eu voaria no avião A-3 (P47-4153) como ala número quatro da 2ª Esquadrilha, cujo nome de código seria PAUS, comandada pelo Ten. Tedesco, tendo como número dois o Ten. Picoli e o número três o Ten. Dantas.

O líder de Esquadrão, Cap. Berthier, Comandante da 1ª Esquadrilha, com nome de código OUROS deu partida em seu avião, roncando neste momento os motores de oito aviões P-47, para ser iniciada a missão.

Após a decolagem e reunião, dirigimo-nos para Resende, ponto pré-determinado para o ataque simulado.

Na ida ocorreu tudo normalmente, porém após o ataque ao objetivo, quando foi feito o sinal convencional de reunião, senti que o motor de meu avião começava a trepidar. Sem ligar muito para o fato, procurei não me atrasar para a reunião. Apesar de todos os meus esforços, não conseguia acompanhar a velocidade dos demais aviões.

Apertando o botão do microfone, falei com o líder de Paus:

- *Ás de Paus, Quatro de Paus* informa que meu avião está trepidando e que não consigo acompanhar a Esquadrilha.

O líder do Esquadrão, olhando para trás para ver se havia alguma irregularidade, observou que meu avião já soltava alguma fumaça. Imediatamente mandou que o líder da 2ª Esquadrilha assumisse o comando do Esquadrão e, abandonando a formatura, veio para o meu lado.

Como deste momento para frente a conversa seria praticamente constante, mandou que eu passasse para outro canal

Joaquim Dário d'Oliveira
Cel. Av. Ref.

de rádio. Assim que dei cheque no novo canal pediu-me que informasse, com detalhes o que se passava.

Neste momento começou a aparecer fumaça na nacele do avião e esta foi aumentando de tal maneira que fui obrigado a abrir capota. Após assim proceder, informei ao líder que, além do motor trepidando e da fumaça na nacele, o instrumento de temperatura do ar do carburador estava no batente da escala. Orientou-me então o líder de Esquadrão que o melhor rumo de segurança seria me dirigir para o litoral, e que meu avião estava largando muita fumaça pelo escapamento.

Deste momento em diante é que realmente começa a história da apresentação a mim, do *meu EU desconhecido*.

Com a informação dada pelo *Ás de Ouros*, comecei a achar que a situação era realmente grave. Agora analisando com calma estes fatos passados, reconheço que nasceu dentro de mim outro personagem, pois todos os pensamentos vinham à minha cabeça com tal clareza e rapidez que isso fez com que eu fosse tomado de uma calma, talvez anormal.

À medida que me aproximava da costa, a fumaça tornava-se mais intensa dentro da nacele, apesar da capota aberta.

Isto fez com que passasse o oxigênio para 100% e, na mesma hora, pensei que seria melhor abrir a emergência.

De vez em quando o *Ás de Ouros* chamava-me e tentava orientar-me em procedimentos de emergência, porém, tudo que ele sugeria, aquele novo personagem que havia surgido dentro de mim já havia providenciado. Para melhor contar a minha estória acho que tentarei transcrever trechos da minha conversa com o *Ás de Ouros* pelo rádio.

- Ás de Ouros *Quatro de Paus, acho melhor você colocar o oxigênio em 100%.*
- 4 de Paus *Ok, já coloquei.*
- Ás de Ouros *Verifique se a manete da mistura não está na posição errada.*
- 4 de Paus *Já verifiquei.*
- Ás de Ouros *Verifique seu pára-quadras.*
- 4 de Paus *Já verifiquei.*





- Ás de Ouros *Acho bom você começar a pensar em saltar, pois se o fogo aumentar, trate de abandonar o avião o*

mais depressa possí-vel.

- 4 de Paus *Está ok, mas vou ver se consigo chegar à Base* (neste momento

passou-me pela cabeça que nunca

havia saltado antes e que seria preferível

chegar

com o avião no chão, do que ter que

abandoná-lo

em vôo).

- Ás de Ouros *Cheque se o seu super charger está conectado.*

- 4 de Paus *"JÁ VERIFIQUEI"!!!*

- Ás de Ouros *Calma, 4 de Paus, calma!*

Calma que eu já estou ficando nervoso!

- 4 de Paus *CALMA! Meu avião é que está pegando fogo e*

you é que fica nervoso?! Quer apostar

uma coca-

cola como eu estou muito mais que você?

No meio desta conversa meu avião já estava chegando à costa, mais ou menos sobre a Cidade de Ibicuí, localizada no litoral, entre a ponta da Restinga da Marambaia e Ilha Grande.

Senti um alívio, pois deste local já avistava, ao longe, a Base de Santa Cruz.. Infelizmente, porém, quase no ato contínuo, o pipocar do motor passou a aumentar, bem como a fumaça. Imediatamente preparei-me para saltar, isto é, comecei a picar o avião para colocá-lo de dorso. Uma observação interessante é que este comando foi dado pelo meu EU, sem que raciocinasse, pois não havia pensado anteriormente em assim proceder, e as instruções para saltos em emergências mandavam que se abandonasse o avião chutando o manche para frente.

Lembro-me ainda ter ouvido o Ás de Ouros falar de mim: - Dário, acho que é pra já. Ao que respondi: - ok, vou saltar. Daí para frente os fatos passaram-se numa rapidez que chega a ser difícil de explicar. Verifiquei que a altura era de 6.000 pés e fechei a capota para poder soltá-la em emergência. Desconectei os fios de fone e microfone, a traquéia de oxigênio e desamarrei-me da cadeira (porque o meu EU assim o fez antes e não quando estava de dorso, não sei explicar). Ao ver que meu avião já estava suficientemente embalado, iniciei um *touneau barril*", isto é, uma manobra coordenada que faria com que o avião ficasse de dorso. Lembro-me perfeitamente que ao chegar no dorso, senti uma sensação de ser chupado para fora do avião.

Aproveitei neste instante para dar um pequeno empurrão no manche para frente, o que fez com que eu saísse mais rápido. Os fatos continuam superpondo-se, com tal rapidez que chega a ser difícil dar uma verdadeira noção do tempo. Na hora em que já estava caindo, deu-me vontade de segurar

a alça de abertura do pára-quedas, com medo de não achá-la durante a queda. Porém a este pensamento rapidíssimo, superpôs-se à lembrança de ter visto, há pouco tempo, um sargento falecer, por ter sido o seu pára-quedas preso ao avião que tentara abandonar em vôo. Imediatamente, desisti da idéia e esperei ver o avião afastar-se, para então procurar a argola de abertura.

Senti uma sensação gostosa quando estava no ar, pois não havia vento nem sensação de queda. Tudo parecia que estava parado. O novo personagem que restava dentro de mim e que a tudo comandava lembrou-me que olhando para os pés saberia se estava caindo de pés, ou de cabeça. Como o que via entre minhas botas era água e terra, concluí que poderia comandar a abertura. Segurei a alça com a mão direita e não sei por que, puxei-a com toda a força que tinha. Vi o cabo de aço de comando de abertura ficar esticado no prolongamento de meu braço e senti uma espécie de desilusão, pois este havia saído com muita facilidade, dando-me a impressão de que não funcionara. Ainda com essa sensação na mente, não pensei em morrer nem fiquei amolado.

Logo em seguida, devo ter sofrido um pequeno desmaio ocasionado pela abertura brusca do pára-quedas. Quando olhei para cima, vi um pára-quedas já aberto, porém achei que aquele seria o de comando de abertura, pois era muito pequeno.

Verifiquei então que o que já estava aberto era o velame do pára-quedas, mas confesso que fiquei um pouco amedrontado com o pequeno número de cordas que me ligavam a minha salvação.

Neste momento o avião do Ás de Ouros passou bem próximo de mim. Fiz sinal com o polegar que estava tudo ok.

Olhando para baixo, vi meu avião soltando um grande rolo de fumaça, dirigir-se na vertical para o mar. O seu choque com a superfície fez com que fosse levantada uma coluna d'água, porém logo em seguida esta mesma coluna avolumou-se com a explosão do avião.

Senti no meu pára-quedas o impacto da onda de ar formada pela explosão.

Olhando para baixo, senti a sensação de não estar caindo, pois tudo parecia parado, menos o avião do Ás de Ouros, que novamente passava próximo a mim, de tal maneira que cheguei a fazer sinal para ele ir embora.

Durante a queda meu EU lembrou-me de todos os ensinamentos que já ouvira a respeito de um salto.

Assim foi que de início tentei glissar para a terra, porém o meu corpo começou a balançar como um pêndulo, fazendo com que me recordasse que isto era perigoso, visto que meu corpo poderia chegar ao mar sem tocá-lo primeiro com os pés. Após parar o balanço, contrariando o movimento, o que foi difícil em virtude de ter de fazer muita força, lembrei-me do segundo processo, isto é, puxar e soltar os cordames rapidamente, de tal maneira que a queda voltou ao normal. Em seguida, veio-me à mente que o procedimento para a



FATO REAL



queda na água recomendava que ao tocá-la, o piloto deve estar desamarrado do pára-quadras. Comecei a desamarrar-me, porém após ter aberto a fivela do peito, olhando para baixo, verifiquei que a altura era muito grande e me amedrontei a tal ponto que tornei a fechá-lo e até mesmo cheguei a me segurar nos suspensórios, com mais força. Continuava a achar que não estava caindo, por isso vieram-me ao pensamento coisas tolas, tais como tirar o relógio que o Ten. Joel havia me emprestado, colocá-lo no capacete, com a esperança de não molhá-lo. Tirei a aliança e coloquei-a no bolso do macacão.

De repente, pareceu-me que o mar estava se aproximando com uma rapidez espantosa. Segurei o comando de abertura das garrafas de ar comprimido do papa-amarelo e fiquei esperando a hora de tocar na água.

Enchi os pulmões de ar e pensei que, com a velocidade com que me aproximava, iria muito fundo. Porém quase que como uma desilusão, ao tocar a água, tendo comandado o enchimento do salva-vidas, não afundei. Na mesma hora, meu pára-quadras tombou ficando sobre o mar como uma vela de barco.

Felizmente, como era bom nadador, não tive a mínima dificuldade em tirar o bote que estava sobre meu assento, deixando que o pára-quadras me rebocasse.

Após ter inflado o bote, subi nele, tendo o cuidado de não fechar o velame para que este pudesse servir de vela, para me rebocar para a costa. Porém, como o sentido do vento estava me levando para longe do litoral, puxei os cordames debaixo fazendo com que este murchasse.

Para cada procedimento que executava havia uma clareza de raciocínio que agora chego a achar engraçado, pois tudo era feito como havia aprendido na teoria. Assim é que por exemplo, ao encher o bote, lembrei-me que não devia enchê-lo totalmente para facilitar a subida; que ao tirar o bote do assento não havia perigo deste afundar, pois estava amarrado ao meu colete; que seria conveniente tirar as botas ao entrar no bote; e que finalmente o pára-quadras afundando deveria ficar amarrado para servir de âncora, enquanto não vinham me buscar.

O único procedimento que fiz errado, mas que deve ter ocorrido por excesso de confiança em minhas possibilidades de nadador foi que, como observei que o avião do Cap. Berthier já tinha feito uma passagem rasante do litoral para o bote, e que novamente se dirigia para outra passagem, tirei o papa-amarelo e como este quando está cheio fica duro, ergui-o para facilitar sua visão.

Aproximadamente após meia hora chegou um pequeno barco a motor, com três pessoas a bordo,

procedente da cidade de Ibicuí.

Só então ao entrar no bote acho que voltei ao normal, isto é, metendo a mão no bolso do macacão molhado, tirei um cigarro para fumar.

Os pescadores ao verem meu jeito desconcertado por ter feito aquela bobagem, isto é, após aquele banho, querer encontrar alguma coisa seca, ofereceram-me um cigarro. E qual não foi a minha vergonha ao notar que aquele indivíduo que estava tomando conta de mim havia me abandonado, deixando-me numa situação tal que, ao tentar acender o cigarro, tremia tanto de nervoso que foi necessário que segurassem minha mão para que conseguisse acendê-lo.

Mesmo assim fico imensamente agradecido ao meu *EU desconhecido* e espero que, se por acaso surgir uma nova situação semelhante a esta, que ele esteja presente para me ajudar como fez.

Obrigado *meu EU desconhecido!*



Nota do autor:

A presente estória foi escrita ainda em 1951, logo após o acidente. Naquela época, porém, além de não tê-la praticamente mostrado a ninguém, com muito mais motivo, não pensei em publicá-la. Tal fato ocorreu por achar que estava fazendo um auto-elogio.

Passados quase 50 anos, resolvi divulgá-la, principalmente, por acreditar que o sucesso obtido no meu acidente não foi graças ao *MEU EU DESCONHECIDO* e, sim, em virtude dos ensinamentos e doutrinas divulgados pelos *nostros heróis do 1º Grupo de Caça*, após voltarem da guerra na Itália, aos oficiais que me formaram piloto de caça.

Talvez devesse terminar minha estória, ao invés de: - *Obrigado meu "EU" desconhecido!*, com um: - *Obrigado a todos os pilotos de caça mais antigos do que "EU"!*





Bioética

Jorge Marones de Gusmão
Ten.-Cel. Méd. Aer.

O último século, particularmente em suas últimas décadas, testemunhou um avanço avassalador das ciências biomédicas em geral. Assistimos ao nascimento do Projeto Genoma, à clonagem de seres vivos, ao crescimento do número de transplantes, à criação de órgãos artificiais com os recursos da engenharia biomédica, etc.

Esse avanço pode ser visto sob duas vertentes distintas. A primeira é o grande benefício que ele gera para a sociedade, como o aumento da expectativa de vida, curando ou controlando doenças que invalidavam ou evoluíam inexoravelmente para a morte, através de recursos diagnósticos e terapêuticos dependentes de tecnologia de ponta.

A outra vertente decorre das implicações éticas causadas pelo avanço científico, como por exemplo a possível clonagem de seres humanos em um futuro próximo, a estigmatização de indivíduos portadores de defeitos genéticos diagnosticados precocemente pelas empresas de seguro de saúde ou por futuros empregadores, e os diversos usos que poderão ser feitos com essas informações.

Visando focalizar dúvidas e questionamentos éticos como os acima referidos, surgiu um novo campo no estudo da Ética que foi denominado **Bioética**, nome este dado pelo cancerologista americano Von Rensselaer Potter, em 1971, no livro que foi o marco histórico nesta área do conhecimento – *Bioethics: a bridge to the future*.

Do ponto de vista conceitual, Potter situava a **Bioética** no espaço que trata da relação do homem com o ecossistema e a vida na Terra, porém ela foi evoluindo e na sua forma mais atual ela é fundamentada em quatro princípios básicos, que são: a **beneficência**, a **não-maleficência**, a **autonomia** e a **justiça**.

A **beneficência**, em seu significado mais estrito, quer dizer fazer o bem, sendo um princípio que já tem mais de 2000 anos, fazendo parte da tradição hipocrática – *usarei o tratamento para o bem dos enfermos, segundo minha*

“Usarei o tratamento para o bem dos enfermos, segundo minha capacidade e juízo, mas nunca fazer o mal e injustiça.”

capacidade e juízo, mas nunca fazer o mal e injustiça.

Segundo Edmund Pellegrino e David Thomasma existe uma identificação entre a beneficência e a prática médica, quando afirmam que *a medicina como atividade humana é por necessidade uma forma de beneficência*.

Porém deve ser levado em consideração que a beneficência não é absoluta e apresenta limitações, como por exemplo, a dignidade individual do paciente.

Para ilustrar isso podemos citar a situação do doente terminal, em que o médico tem que ter a consciência de que os recursos técnicos do atendimento se esgotaram e que a manutenção da vida não causará nenhum bem ao indivíduo.

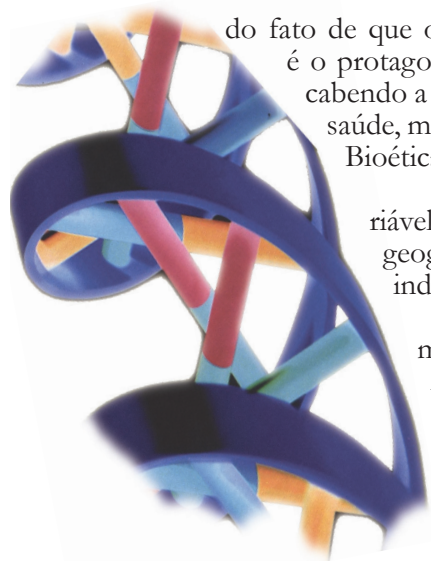
No que se refere ao princípio da **não-maleficência**, este também já é referido na tradição hipocrática com o dito: *cria o hábito de duas coisas: socorrer, ou ao menos, não causar danos*.

Nada justifica a maleficência, ou seja, o ato de causar dano ao paciente, salvo quando a finalidade deste sofrimento é para gerar um bem maior.

O exemplo clássico desta situação, do ponto de vista prático, é quando o médico está tratando um paciente que tem um membro gangrenado e, para que ele sobreviva, torna-se necessário a amputação deste membro.

Neste caso a maleficência causada pela amputação do membro é compensada pela beneficência de salvar a vida do paciente.

Quanto ao princípio da **autonomia**, decorre



do fato de que o homem é o único animal que é o protagonista de sua própria história, só cabendo a ele decidir sobre seu corpo e sua saúde, mas, como os demais princípios da Bioética, não é absoluto.

O conceito de autonomia é variável e depende do contexto cultural, geográfico, moral e político onde o indivíduo está inserido.

É claro que o nível de autonomia de uma pessoa vivendo no Afeganistão dos talibãs não é o mesmo de uma outra vivendo em Londres, que por sua vez é diferente de um índio tupi numa tribo amazônica.

Eventualmente, o princípio da autonomia pode vir a ser questionado como no caso de uma criança, filha de pais Testemunhas de Jeová, que tenha que ser submetida a uma transfusão sanguínea para salvar a vida e os pais sejam contra o procedimento. É claro que neste caso o médico pode lançar mão das medidas legais cabíveis para cumprir o seu dever e isto não implica em ferir a autonomia do paciente. Logo esta situação demonstra a natureza relativa da autonomia.

É importante e um direito fundamental do paciente que ele seja informado sobre todos os procedimentos diagnósticos e terapêuticos a que for submetido, conheça os benefícios que advirão, bem como os riscos e efeitos colaterais que possam resultar para que, a seu critério, decida o que julgar melhor para si.

É isto que se chama *consentimento informado*, e constitui peça obrigatória não apenas no tratamento dos pacientes, mas, também, em todas as pesquisas e experimentos científicos em pessoas humanas. Este termo de *consentimento informado*, após lido e entendido, deve ser assinado pelo indivíduo, objeto do estudo, pelo pesquisador e por uma testemunha, para então ser submetido a um Comitê de Ética em Pesquisa, o qual irá aprovar ou não, baseando-se em critérios éticos, a pesquisa.

No Brasil, pela resolução 196/1996 do Conselho Nacional de Saúde, órgão do Ministério da Saúde, são estabelecidas as normas para a criação dos Comitês de Ética em Pesquisa, os quais têm como tarefa avaliar os trabalhos científicos segundo os princípios da Bioética.

A questão da não-maleficência e da autonomia têm recebido muita atenção da comunidade científica pelas tristes lembranças da história recente, quando foram realizadas experiências científicas, de forma bárbara, em prisioneiros judeus de campos de concentração nazistas durante a Segunda Guerra Mundial.

No que tange ao princípio da **justiça**, a questão é mais abrangente e melhor exemplificada pelo fato de que deve haver equidade na alocação de recursos desti-

nados ao atendimento de saúde de uma população, ou seja, estes devem ser distribuídos da forma mais justa possível para que o atendimento de saúde seja feito da forma mais democrática a todos os segmentos sociais. Isto é o que os bioeticistas chamam de *justiça sanitária*.

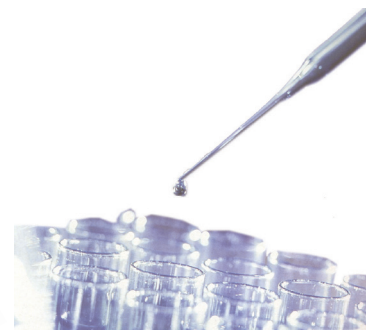
Recentemente, durante uma conversa informal com um companheiro médico, mais antigo, da Aeronáutica, responsável pela gestão dos recursos destinados à assistência médica, ele me informou que o paradigma que adota para alocação destes recursos são essencialmente os princípios da Bioética, o que revela uma gerência eticamente embasada, trazendo, portanto, benefícios para todos os usuários do ponto de vista da *justiça sanitária*.

Atualmente, um dos grandes problemas para os gerentes dos sistemas de saúde é a sedução permanente, um verdadeiro *canto da sereia*, exercida pelas indústrias farmacêutica e de material médico sobre os profissionais de saúde, com o objetivo de vender seus mais sofisticados produtos, mas que, muitas vezes, irão beneficiar apenas setores ínfimos da sociedade. Claramente isto vai levar a uma injustiça sanitária, por retirar recursos dos menos favorecidos para atender aos mais favorecidos.

No aspecto da justiça, a sociedade, bem como os governantes, devem ter sempre em mente que saúde não é um balcão de negócios e não tem a solução dos seus problemas impostos unicamente pelo mercado.

Também não deve ser esquecido que é uma obrigação do Estado a fiscalização das empresas de seguro-saúde, da indústria farmacêutica e dos provedores de cuidados de saúde na área da iniciativa privada, para que tenhamos uma verdadeira justiça sanitária.

Por fim, deve-se ter em mente que a Bioética não é apenas um problema do profissional de saúde, mas de toda a sociedade, que seus princípios não são absolutos, devendo ser analisados dentro de um contexto moral, político, geográfico e religioso, e que nenhum avanço da ciência terá valor ou consistência ética se não tiver uma subordinação social que priorize o interesse coletivo.





RECORDANDO A HISTÓRIA A Intentona Comunista de 1935

Ternuma
www.ternuma.com.br

Ostentando dísticos enganadores, agitando fal-

No dia 27 de novembro de 1935, ocorreu o maior ato de traição e covardia já perpetrados na História do Brasil.

Um grupo de traidores, a soldo de Moscou, tentou implantar no Brasil uma sangrenta ditadura comunista. O levante armado irrompeu sucessivamente em Natal, Recife e Rio de Janeiro, financiado e determinado pelo Comintern.

Nos primeiros dias de março de 1934 desembarcava no Rio de Janeiro, com passaporte americano, Harry Berger, que era, na realidade, o agente alemão do Comintern chamado Arthur Ernst Ewert. Ex-deputado em seu país, era fichado como espião e havia sido processado por alta traição. Foi enviado ao Brasil com outros agitadores, como Rodolfo Ghioldi e Jules Vales, para assessorar o planejamento da rebelião comunista. Pouco depois desembarcava Luiz Carlos Prestes com passaporte falso. O traidor vinha com a missão que lhe impusera o Comintern: chefiar o movimento armado que se preparava no Brasil.

Começaria então o planejamento para a insurreição armada.

Enquanto nas sombras das conspirações e das combinações clandestinas, os subversivos concertavam os planos para a ação violenta, tarefa a cargo dos elementos militares, a ANL (Ação Nacional Libertadora) e seus propagandistas procuravam ampliar o seu número de adeptos. Prestes fez apelos a antigos companheiros. Seus apelos foram, entretanto, recusados em sua maior parte.

Porém, o Comintern exigia pressa e ação. Harry Berger orientava e dinamizava os planos. Em um de seus relatos ao Comintern ele escrevia:

A etapa atual da revolução, no Brasil.

Está em franco desenvolvimento uma revolução nacional antiimperialista. A finalidade da primeira etapa é a criação de uma vasta frente popular — operários, camponeses, pequenos burgueses e burgueses que são contra o imperialismo — depois, a ação propriamente dita, para a instituição de um Governo Popular Nacional Revolucionário, com Prestes à frente e representantes daquelas classes. Como condição básica, porém, esse governo apoiar-se-á nas partes infiltradas no Exército e, depois, sobre os operários e camponeses articulados em formações armadas.

Nesta primeira fase, não serão organizados soviets, porque isso reduziria prematuramente as hostes populares. Não obstante, o poder verdadeiro estará em maior escala nas aldeias, nas mãos das Ligas e Comitês de camponeses que se formarão e que também articularão formação do povo em armas para a proteção do Governo Popular e para a defesa de seus interesses. Nessa primeira etapa, a ação será, antes de tudo, desencadeada contra o imperialismo, os grandes latifundiários e contra os capitalistas que, traíndo a Nação, agem de comum acordo com o imperialismo. Nós só passaremos a modificar os objetivos da primeira etapa, só erigiremos a ditadura democrática dos operários e camponesa sob a forma de soviets, quando a revolução no Brasil tiver atingido uma grande concentração. Os pontos de apoio do Governo Popular Nacional Revolucionário serão os soviets, mais as organizações de massa e o Exército Revolucionário do Povo. A transformação do Governo Popular Nacional Revolucionário, com Prestes à frente, tornar-se-á oportuna e real com o desenvolvimento favorável da Revolução do Governo Popular.

Pelos planos de Harry Berger, o movimento teria duas fases: na primeira seria organizado um governo popular de coalizão. Na segunda, viriam os soviets, o Exército do Povo e a total hegemonia dos comunistas.

A idéia de um levante armado preocupava os elementos mais ponderados do PCB.

Entretanto, o Comintern considerava a ação violenta como uma promissora experiência para a implantação



do regime comunista em toda a América Latina. Por essa razão, enviou a um escritório comercial soviético em Montevidéu recursos financeiros destinados a apoiar a insurreição no Brasil.

Nas Forças Armadas a infiltração era grande. Células comunistas, envolvendo oficiais e sargentos, funcionavam no Exército e na Marinha.

Elementos do Partido Comunista preparavam greves e agitações nos meios operários e camponeses. Manifestos e instruções subversivos circulavam nos quartéis e em organizações sindicais.

Enquanto Harry Berger depurava, cuidadosamente, os planos, Prestes atuava com invulgar monstruosidade. Em nome da causa vermelha, pessoas consideradas suspeitas foram expulsas do Partido e até mesmo eliminadas, como ocorreu com a menina Elza Fernandes, assassinada por ordem de Prestes (vide Recordando a História: o assassinato de Elza Fernandes).

Tudo estava previsto para o irromper simultâneo do levante armado em todo o país. Contudo, o movimento foi precipitado no Nordeste.

A insurreição comunista teve início em Natal, Rio Grande do Norte.

Ao anoitecer do dia 23 de novembro, dois sargentos, dois cabos e dois soldados sublevaram o 21º Batalhão de Caçadores. Aproveitaram-se do licenciamento do sábado e invadiram a sala do oficial-de-dia, prenderam o oficial e dominaram o aquartelamento. A seguir, entraram na Unidade bandos de civis. Apoderaram-se do armamento e das munições do Exército e distribuíram-se em grupos para diversos pontos da cidade. Esses bandos de agitadores engrossavam-se no caminho, com inúmeros adesistas aventureiros, a maioria dos quais nem sabia exatamente do que se tratava.

Investiram, em seguida, contra a Unidade da Polícia Militar onde o Coronel José Otaviano Pinto Soares, Comandante do 21º Batalhão de Caçadores, com o apoio do Comandante do Batalhão de Polícia, Major Luiz Júlio, conseguiu montar uma defesa que resistiu durante 19 horas, até render-se por falta de munição. Cenas jamais vistas de vandalismo e crueldade tiveram lugar. Casas comerciais e residências particulares foram saqueadas e depredadas. Navios no porto foram ocupados. Grande número de instalações foi danificado com selvageria.

Enquanto essa arruaça dominava o ambiente da cidade, instalava-se em palácio, o *Comitê Popular Revolucionário* constituído pelas seguintes *personalidades*: funcionário estadual Lauro Cortez Lago, Ministro do Interior; Sargento Músico Quintino Clemente de Barros, Ministro da Defesa; sapateiro José Praxedes de Andrade,

Ministro do Abastecimento; funcionário postal José Macedo, Ministro das Finanças; estudante João Batista Galvão, Ministro da Viação; Cabo Estevão, Comandante do 21º Batalhão de Caçadores, e Sargento Eliziel Diniz Henriques, Comandante-Geral da Guarnição Federal.

Os primeiros atos do Comitê foram: arrombamento de bancos e repartições públicas.

Um clima de terror foi estabelecido em toda a cidade. Violações, estupros, pilhagens e roubos generalizaram-se. Dois cidadãos foram covardemente assassinados sob a acusação de que estavam ridicularizando o movimento. A população começou a fugir de Natal.

Colunas rebeldes ocuparam as localidades de Ceará-Mirim, Baixa Verde, São José do Mipibú, Santa Cruz e Canguaratemá.

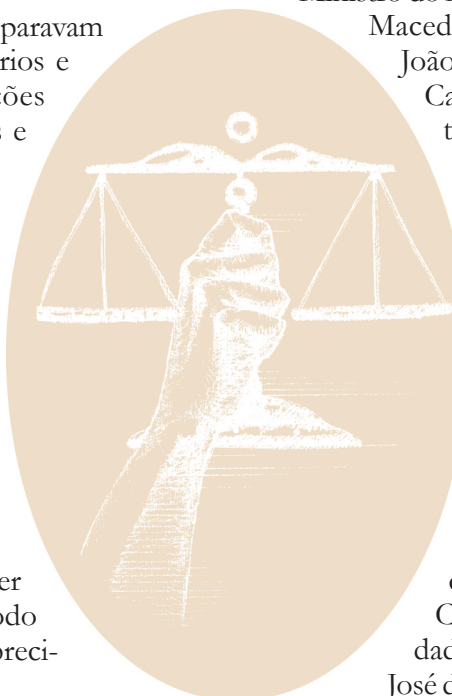
A primeira reação partiu de Dinarte Mariz, um chefe político do interior, que conseguiu surpreender e derrotar um grupo comunista, com uma pequena força de sertanejos.

Quando as tropas legalistas, vindas de Recife, marcharam sobre Natal, o Comitê Popular Revolucionário dissolveu-se rapidamente, sem a menor resistência. Todos os *Ministros* e *Comandantes Militares* fugiram levando o que podiam.

Foi esta, em síntese, a história vergonhosa do mais duradouro governo comunista no Brasil até os dias atuais. Foi a mais lamentável demonstração do que pode representar a ascensão ao poder de um grupo de comunistas inescrupulosos e dispostos às ações mais bárbaras, seguidos por uma corte de oportunistas e ignorantes.

Os acontecimentos de Natal precipitaram a eclosão do movimento subversivo em Recife. Aí travou-se o mais cruento conflito de todo o levante.

Na manhã do dia 25 de novembro, um sargento, chefiando um grupo de civis, atacou a cadeia pública de Olinda. Logo depois, o Sargento Gregório Bezerra tentava apoderar-se do Quartel-General da 7ª Região Militar, assassinando covardemente o Tenente José





Sampaio e ferindo o Tenente Agnaldo Oliveira de Almeida, antes de ser subjugado e preso.

Na Vila Militar de Socorro, o Capitão Otacílio Alves de Lima, o Tenente Lamartine Coutinho Correia de Oliveira e o Tenente Roberto Alberto Bomilcar Besouchet, notórios comunistas, sublevaram o 29º Batalhão de Caçadores e marcharam sobre a capital pernambucana. O Capitão do Exército Affonso de Albuquerque Lima, Subcomandante da Brigada Policial, conseguiu, entretanto, reunir um contingente que procurou deter os revoltosos.

O Capitão Malvino Reis Neto, Secretário de Segurança Pública, armou a Guarda Civil e várias organizações policiais, deslocando-as em reforço das tropas legalistas. Essa reação permitiu que as Unidades de Maceió e João Pessoa pudessem ser deslocadas para o teatro da luta e estabelecer um cerco aos revoltosos.

Na manhã do dia 25, as forças legalistas já dispunham do apoio de artilharia e atacaram fortemente os comunistas. Havia mais de uma centena de mortos nas fileiras rebeldes.

No dia seguinte, Recife já estava completamente dominada pelas forças legais e os rebeldes derrotados.

O 20º Batalhão de Caçadores já podia deslocar-se para Natal, ainda em poder dos comunistas.

Notícias confusas e alarmantes dos acontecimentos de Natal e Recife chegavam ao Rio de Janeiro.

Esperava-se uma ação comunista a qualquer momento, sem que se pudesse precisar onde surgiria.

Prestes declarou, em nota enviada a Trifino Correia em Minas Gerais, que não poderia aguardar mais tempo e que a rebelião precisava irromper dentro de dois ou três dias. Efetivamente, sua ordem para o desencadeamento das ações marcava a hora *H* para as duas da madrugada de 27 de novembro.

As autoridades não ignoravam que elementos comunistas infiltrados em vários quartéis estavam na iminência de uma insurreição. Mesmo assim houve muitas surpresas. Muitos dos comprometidos não figuravam nas relações de suspeitos.

Na Escola de Aviação, em Marechal Hermes, os Capi-

tães Agliberto Vieira de Azevedo e Sócrates Gonçalves da Silva, juntamente com os Tenentes Ivan Ramos Ribeiro e Benedito de Carvalho assaltaram o quartel de madrugada e dominaram a Unidade. Vários oficiais foram assassinados ainda dormindo. O Capitão Agliberto matou friamente o seu amigo Capitão Benedito Lopes Bragança, que se achava desarmado e indefeso. O então Tenente de Infantaria Danilo Paladini, estremunhado pela noite mal dormida, e surpreendido pelo levante comunista, ergueu-se da cadeira onde dormia no 2º pavimento para ver de que se tratava. Ao chegar ao topo da escada um sargento até então de sua confiança, de arma em punho, galgando rápido os degraus perguntou-lhe: - *Você é dos nossos ou contra nós?* Antes que respondesse foi abatido mortalmente.

Em seguida, os rebeldes passaram a atacar o 1º Regimento de Aviação, o qual estava sob o comando do Coronel Eduardo Gomes que, apesar de ferido ligeiramente, iniciou a reação.

Forças da Vila Militar acorreram em apoio ao Regimento e, após algumas horas de violenta fuzilaria e bombardeio de artilharia, conseguiram derrotar os rebeldes.

No 3º Regimento de Infantaria, na Praia Vermelha, acontecimentos mais graves ocorreram. Os rebeldes, chefiados pelos Capitães Agildo Barata, Álvaro Francisco de Souza e José Leite Brasil, conseguiram, na mesma madrugada, após violenta e mortífera refrega, no interior do quartel, dominar quase totalmente a Unidade. Ao amanhecer, restava apenas um núcleo de resistência legalista, sitiado no Pavilhão do Comando, onde se encontrava o Coronel Afonso Ferreira, Comandante do Regimento.

A reação dos legalistas do próprio 3º RI teve grande valia no decorrer da ação, porque impediu que a Unidade rebelada deixasse o quartel para cumprir as missões determinadas por Prestes no plano da insurreição, e que incluíam o assalto ao Palácio Presidencial no Catete.

Nas últimas horas da madrugada, acionados diretamente pelo Comandante da 1ª Região Militar, General Eurico Gaspar Dutra, o Batalhão de Guardas e o 1º Grupo de Obuses tomaram posição nas proximidades





do aquartelamento rebelado e iniciaram o bombardeio. Durante toda a manhã do dia 27 desenvolveu-se um duro combate. O edifício do quartel foi transformado em verdadeira fortaleza, defendida pelas metralhadoras dos amotinados, que também ocuparam as elevações vizinhas. As explosões das granadas da artilharia reduziram a escombros as velhas paredes que o incêndio do madeiramento carbonizava. A infantaria legalista avançou muito lentamente, em razão da falta de proteção na praça fronteiria ao quartel.

Os amotinados tentaram parlamentar com o comando legal, mas foram repelidos em suas propostas.

Finalmente, às 13 horas e 30 minutos, bandeiras brancas improvisadas foram agitadas nas janelas do edifício, parcialmente destruído. Era a rendição.

A Intentona Comunista de 1935 no Brasil é apenas um episódio no imenso repertório de crimes que o comunismo vem cometendo no mundo inteiro com o objetivo de submeter os povos ao regime opressor denominado *ditadura do proletariado*. Desde o massacre da família real russa, das execuções na época de Stalin, das invasões da Hungria, da Tchecoslováquia e do Afeganistão.

No seu desmedido plano de domínio universal, foi sempre apoiado na escravização, na tortura e no assassinato de milhões de entes humanos, cuja dor e cujo sangue parecem ser a marca indispensável das conquistas comunistas.

Ostentando dísticos enganadores, agitando falsas promessas, os comunistas de 1935, como os de hoje, são os mesmos arautos da sujeição e da opressão.

Queremos deixar aqui registrados os autores intelectuais, bem como os que participaram diretamente deste ato covarde e antipatriótico a soldo de uma Nação estrangeira.

Como réus, incursos nas penas do art.1º, combinado com o art.49 da Lei nº 38, de 4 de abril de 1935.

“ Ex-capitão Luiz Carlos Prestes - Arthur Ernest Ewert ou Harry Berger (agente estrangeiro) - Rodolfo Ghioldi (agente estrangeiro) - Leon Jules Vallée (agente estrangeiro) - Antonio Maciel Bonfim ou Adalberto de

Andrade Fernandes - Honório de Freitas Guimarães - Lauro Reginaldo da Rocha ou Lauro Reginaldo Teixeira - Adelino Deycola dos Santos - ex-Major Carlos da Costa Leite—Dr. Ilvo Furtado Soares de Meireles - ex-Capitão-Tenente Hercolino Cascardo - ex-Capitão-Tenente Roberto Faller Sisson - Benjamin Soares Cabello – Dr. Francisco Mangabeira – Dr. Manoel Venancio Campos da Paz - ex-Capitão Carlos Amorety Osório – Dr. Pedro Ernesto Baptista - ex-Capitão Agildo da Gama Barata Ribeiro - ex-Capitão Álvaro Francisco de Souza - ex-Capitão José Leite Brasil - ex-Capitão Sócrates Gonçalves da Silva - ex-Capitão Agliberto Vieira de Azevedo - ex-Primeiro-Tenente David de Medeiros Filho - ex-Primeiro-Tenente Durval Miguel de Barros - ex-Primeiro-Tenente Celso Tovar Bicudo de Castro - ex-Primeiro-Tenente Benedicto de Carvalho - ex-Segundo-Tenente Francisco Antonio Leivas Otero - ex-Segundo-Tenente Mario de Souza - ex-Segundo-Tenente Antonio Bento Monteiro Tourinho - ex-Segundo-Tenente José Gutman - ex-Segundo-Tenente Raul Pedroso - ex-Segundo-Tenente Ivan Ramos Ribeiro – ex-Segundo-Tenente Humberto Baena de Moraes Rego - ex-Terceiro-Sargento Victor Ayres da Cruz”.

Os demais implicados, quer os simples executores materiais, quer os que prestaram auxílio ou forneceram instruções para a execução do delito, enquadram-se na categoria dos co-réus.

Para vergonha e repúdio da Nação, o nome de Luiz Carlos Prestes, covarde assassino e vendilhão de sua Pátria, é dado a logradouros públicos, por indicação de autoridades executivas ou de políticos levianos e oportunistas, sem o menor sentimento de patriotismo. Certamente desconhecem a verdadeira história ou espousam ainda filosofias sanguinárias e ditatoriais.

Para vergonha e repúdio da Nação, o nome de Luiz Carlos Prestes, covarde assassino e vendilhão de sua Pátria, é dado a logradouros públicos, por indicação de autoridades executivas ou de políticos levianos e oportunistas, sem o menor sentimento de patriotismo. Certamente desconhecem a verdadeira história ou espousam ainda filosofias sanguinárias e ditatoriais.





Waldir Fonseca

Retornando ao Ten.-Brig.-do-Ar

Ten.-Brig.-do-Ar R/R Murillo Santos

Já faz algum tempo que nos deixou para sempre o distinto amigo e brilhante oficial. Ten.-Brig.-do-Ar Waldir Fonseca.

Sua passagem quando no serviço ativo da FAB, de 1945 a 1989, foi longa e profícua. Por onde transitou deixou marcos de sua inteligência invulgar e personalidade fascinante e confiável.

Formou-se muito jovem e, por ser grande e ter fisionomia juvenil, encarnou fisicamente o carinhoso apelido de *Meninão*.

Do início de sua carreira operacional nos B-25 de Salvador e Natal à instrução de vôo especializada na Escola de Aeronáutica, foi projetando-se como proficiente instrutor e planejador completo. Além dos cursos da carreira, realizou o de Navegação nos Estados Unidos, tendo deixado um excelente Manual de Navegação Aérea entre outros valiosos documentos.

Instrutor em todas as Escolas da Aeronáutica e conferencista em muitos outros estabelecimentos civis e militares, além de ter se formado em assuntos de opinião e Relações Públicas, desde o início de sua carreira foi levado à área de Aviação Civil, em que foi, certamente, o mais capacitado elemento de sua geração.

Exerceu cargos de assessoramento e direção na Aviação Civil, foi Oficial de Gabinete de vários Ministros da Aeronáutica, presidiu a CERNAI, chefiou diferentes subdepartamentos do DAC, chegando a Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil.

Sua visão da Alta Administração de nosso Ministério era tão ampla e profunda que sua participação, por quatro anos, no Alto Comando da Aeronáutica foi fator fundamental para os melhores resultados obtidos pelo Ministério entre 1985 e 1989.

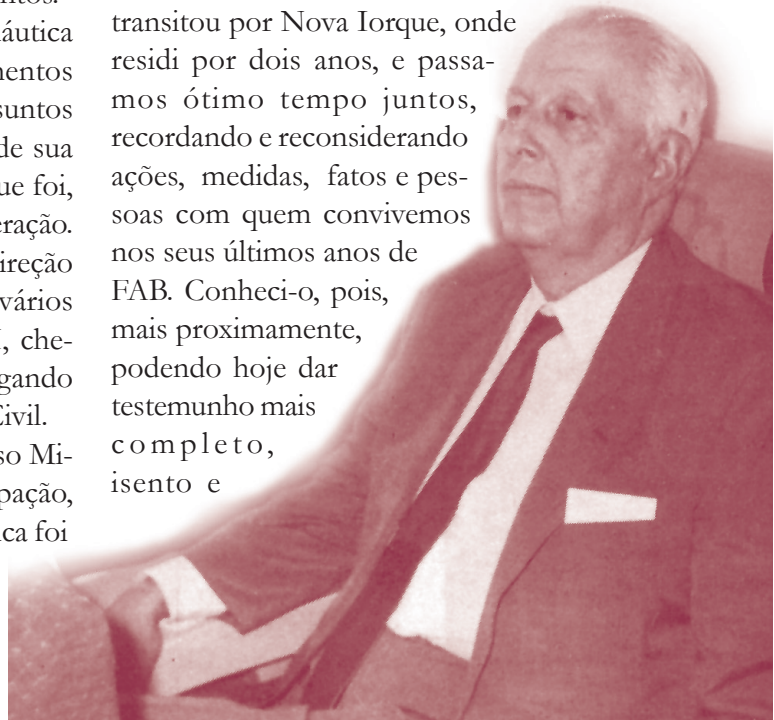
Vi seu trabalho muito de perto e sobretudo as conseqüências de sua clara perspectiva, além de identificar inúmeras identidades de

valores e pontos de vista para o futuro de nossa Aeronáutica.

Tive ocasião de transmitir-lhe minha opinião pessoal, dizendo-lhe que ele já era o *Vice-Ministro* da Aeronáutica, ao cuidar de toda a Aviação Civil, precisando tão-somente direcionar um pouco sua visão técnica e introduzir o conjugado político, ao que ele me respondia que o Gabinete do Ministro, chefiado por mim na ocasião, não permitia intrometer-se em tudo. Às vezes eu concordava, para infelicidade de todos.

Após sua transferência para a reserva, foi eleito Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, órgão não governamental de vida e ação pouco observada e menos considerado no âmbito do Ministério da Aeronáutica.

Ele a tudo enfrentava com dedicação, competência e operosidade. Algumas vezes transitou por Nova Iorque, onde residi por dois anos, e passamos ótimo tempo juntos, recordando e reconsiderando ações, medidas, fatos e pessoas com quem convivemos nos seus últimos anos de FAB. Conheci-o, pois, mais proximamente, podendo hoje dar testemunho mais completo, isento e





correto deste grande oficial e companheiro.

Sua simpática esposa Heloísa, amiga, companheira e, sobretudo, mulher de solidariedade, cujas iniciativas maravilhosas na área social - sem demagogia e sem buscar aparecer - deixam profunda gratidão e admiração de todos.

O artigo que apresentamos foi inicialmente publicado em 1978 na Revista da ECEMAR, consequência de um fórum de pensamento intitulado *Problemas da Aeronáutica Brasileira*.

A sua leitura, considerando-se a concepção daquela época - 20 anos já são passados - deve ser renovada, pois as perfeitas idéias coadunam-se, ainda hoje, com os anseios e necessidades de nosso Ministério. Seis administrações já se passaram desde então no Ministério da Aeronáutica e a nenhuma delas coube identificar o *nó górdio* de nossa casa. Não importam as razões de o não fazer, mas sim as de *olhar e não ver* ou até mesmo as de *não querer ver*.

O então Brigadeiro Waldir Fonseca era objetivo ao destacar os três principais segmentos deste Ministério: Força Aérea, Aviação Civil e Pesquisa e Desenvolvimento, os quais são e devem ser praticamente distintos.

A partir daí basta que se atualize o seu pensar com novas realidades perceptíveis, que bem aconteceram ou que, inevitavelmente, virão a acontecer: a privatização de duas empresas vinculadas - CELMA e EMBRAER; a inclusão de outras duas - INFRAERO e TASA - e, sem tardança maior, a absorção do que resultar no DAC e, em futuro ainda, com a parcela comercial e civil da infra-estrutura de Proteção ao Voo. É bem verdade que alguns números apresentados neste documento foram muito alterados, mas não invalidam, em absoluto, porquanto a temática refletisse da mesma forma e quase nada houve de ser feito para alterar o assunto.

Alguns outros aspectos também podem ser reconsiderados e merecem ações talvez diferentes daquelas expressas pelo Brigadeiro Waldir em seu artigo.

Desta forma, ao divulgar este artigo, que permitirá sem dúvida que muitos possam conhecer essas idéias, com as quais comungo há tempos, presto minha sentida homenagem a um dos mais brilhantes homens que conheci, cuja valorização e reconhecimento, à minha vista, surge num crescendo, não se tendo interrompido com seu passamento.

Dedico-lhe, pois, minha admiração e cumprimento-o novamente, como fazia até bem pouco tempo atrás.

Como está vice?





O Processo de Desintegração do Brasil

Henrique Augusto Cruz Santos
Engenheiro Civil e de Petróleo

Sob a bandeira do neoliberalismo, ideologia moderna do capital globalizado, o totalitarismo do pensamento único e a exclusão do globo terrestre de milhões de pessoas fazem-se presentes, graças à sensação telegeneralizada da *falta de alternativas*.

Os únicos e exclusivos beneficiários desta *ausência de alternativas* são alguns poucos países e suas empresas transnacionais. Configura-se no mundo a crise do capital financeiro e fictício, de forma que os países hegemônicos, através do império de oligopólios e de práticas de concorrências desleais, como as fusões, os cartéis, o desmantelamento das indústrias e de todo o processo produtivo dos Estados-Alvos, passam a dominar o mercado global.

O objetivo deste movimento é o de acelerar-se a concentração e a centralização de capitais, de modo a se livrarem da crise. E a maneira de se fazer isso é a de transferir as poupanças públicas, seja arrancando as conquistas dos trabalhadores (ou seus empregos), seja afastando a fronteira do Estado dos investimentos produtivos, desapropriando o povo de seus próprios ativos e riquezas da nação.

O capital global, através de seus oligopólios ou de seus movimentos errantes, atuam de forma a destruir em segundos as economias nacionais de países não hegemônicos, como é o nosso caso. Agem em todo o mundo, controlam os organismos internacionais, os governos locais e os meios de comunicação. Todas as suas ações são voltadas para seus interesses, independentemente até dos interesses da população de seus países de origem.

Os diversos períodos de recessão mundial, culminando com o mais recente, de 1990 a 1993, tem

acelerado ainda mais o processo de globalização, acompanhado de um aumento do grau de concentração de renda e poder.

Acentua-se a espoliação das riquezas naturais das nações subdesenvolvidas e o desmantelamento de seu parque industrial. A acumulação de riqueza nas mãos de poucos e dos oligopólios dá-se graças à crescente exclusão das pessoas do processo produtivo moderno automatizado, ao mesmo tempo que ve-

lhos conceitos vão sendo disseminados na mídia, como a associação do Estado ao anacronismo

e à incompetência; as empresas públicas, as estatais e seus empregados passam a ser execrados como se responsáveis fossem por todos os males que afligem o país. Os setores públicos de saúde, ensino e serviços vão sendo destruídos como prática para desorganizar o povo.

No Brasil, em nome do *mercado*, produziram-se as reformas da ordem econômica que, após implantadas, permitirão a entrega das riquezas estratégicas brasileiras aos países do chamado Grupo dos Sete (Grupo dos sete grandes). São elas:

1. A mudança do conceito de empresa nacional que, igualando as multinacionais às empresas brasileiras, permitirá àquelas a exploração das riquezas do subsolo e da biodiversidade. Como as multinacionais têm poder econômico muito maior, não há a menor chance de o capital nacional sobreviver nessa área. Vale lembrar que o Brasil possui a maior parte dos minérios estratégicos de que o mundo precisa.

2. A abertura à navegação de cabotagem, que permitiu a entrada de embarcações estrangeiras no interior do



País, de forma a escoar as nossas riquezas.

3. A Quebra do monopólio estatal do petróleo, que pertencia à União, e agora, pelo artigo 26 da Lei de Regulamentação, pertence à empresa multinacional que produzi-lo, ao mesmo tempo em que se realiza um processo de esvaziamento e inviabilização da PETROBRAS, para privatizá-la logo que possível.

4. A quebra do monopólio das telecomunicações, que é tão ou mais estratégico do que o petróleo, visto que, nos dias de hoje, possuir a informação do negócio, é muito mais importante do que o negócio em si.

5. A quebra do monopólio do gás encanado, com o objetivo de entregar o seu controle também às multinacionais, que controlam o setor no mundo. A AMOCO, a ERON, a AMERDA-HESS, a BRITISH GAS, a TOTAL, a BHP, e outras formam, com as Seis Irmãs do Petróleo, as grandes controladoras do gás no mundo. O gasoduto Bolívia-Brasil, financiado pela PETROBRAS, será explorado por elas, e tem por finalidade imediata viabilizar a exploração das reservas de Camisea, no Peru, descobertas pela SHELL em 1983, sem outro mercado que não o Brasil.

O controle do gás levará também ao controle das termelétricas a gás e conseqüentemente, ao da energia elétrica do País. Distribuidoras e geradoras de energia estão sendo vendidas a preços irrisórios para empresas estrangeiras. Estamos entregando o controle da energia a empresas multinacionais, que só visam o lucro. As agências reguladoras de petróleo (ANP) e da energia elétrica (ANEEL) serão veículos de controle das multinacionais sobre esses energéticos.

6. O acordo com os Estados Unidos para utilização da Base Aeroespacial de Alcântara, em que o Brasil terá sua capacidade de adquirir tecnologia de foguetes balísticos limitada.

7. A Lei das Patentes, em que os países do Grupo dos Sete, em especial os Estados Unidos, não querem respeitar as patentes nacionais, e também não querem permitir que o Brasil, por exemplo, produza remédios conta a AIDS, os quais já estão no mercado há mais de três anos (o Brasil produz oito dos doze remédios utilizados no tratamento da AIDS, gastando 26% da verba de medicamentos para produzi-los, juntamente com mais 36% apenas para importar dois outros).

8. A implantação dos remédios *genéricos* surgiu da discussão provocada pelos custos dos remédios fabricados no país, um dos mais altos do mundo. Porém, com uma indústria farmacêutica fortemente oligopolizada, sem

uma verdadeira política nacional de medicamentos e sem controle de preços, a população brasileira ficou à mercê dos lucros excessivos e arbitrários dos laboratórios, principalmente multinacionais. Ao mesmo tempo, ações orquestradas pela Abifarma (Associação Brasileira da Indústria Farmacêutica) buscaram lançar dúvidas à população, distribuindo fabulosas quantias de dinheiro para programas televisivos populares e utilizando a grande imprensa de forma a provocar em muitos médicos e seus pacientes um clima indevido de desconfiança em relação aos genéricos.

9. E a mais recente de todas, o questionamento pela FAA (*Federal Aviation Agency*) da homologação pelo IFI (Instituto de Fomento Industrial) do CTA (Centro Técnico Aeroespacial), de aeronaves fabricadas no Brasil.

O governo retaliou empresas de eletricidade e doou companhias como a Vale do Rio Doce. Favoreceu mais o capital estrangeiro na nova Lei de Patentes, do que foi realmente solicitado pelo Secretário de Assuntos Estratégicos Norte-Americanos, David Hunt, demonstrando, uma vez mais, a subserviência do governo brasileiro. Desarruma a casa dos militares, amesquinhando sua condição de Servidor Público e obrigando-os a ter papel de polícia, abandonando a defesa das fronteiras, do espaço aéreo e do mar territorial, comprometendo a integridade territorial do país.

Sob pretexto de abertura de mercado, não só as estatais foram entregues à iniciativa privada, como boa parte do parque industrial privado foi desmontado ou vendido aos oligopólios, desencadeando um índice de desemprego sem precedentes. Os bancos, com a perda de privilégios, estão sendo entregues. O poder econômico tentou protegê-los com dinheiro público, mas eles acabaram nas mãos de bancos internacionais.

O Brasil tem um povo sofrido, totalmente *despossuído*, sem oportunidades sociais de sobrevivência com um mínimo de dignidade, pois falta-nos educação básica coletiva, acesso a atendimento médico e hospitalar. Nosso povo está condenado ao extermínio, sob os ditames do FMI e do Banco Mundial em planos monetários mirabolantes, cujo único objetivo é o empobrecimento das nações subdesenvolvidas.



MAIS-LEVES-QUE-O

VIGILÂNCIA DA AMAZÔNIA

Milton Martins Ribeiro
Professor da PUC - Brasília

O sonho de voar como os pássaros é tão antigo quanto a própria Humanidade. No entanto, nunca em nação alguma do mundo tantas pessoas dedicaram suas vidas para atingir o mito de Ícaro, como no Brasil.

A saga dos brasileiros voadores começou com o experimento do padre Bartolomeu de Gusmão em 1709, com a primeira tentativa de vôo em um balão de ar quente, que teria conseguido elevar-se do chão quatro metros, quando foi destruído por guardas da corte do Rei D. João V, que tiveram receio que a engenhoca caísse sobre o palácio e provocasse um grande incêndio. Esta experiência de Bartolomeu de Gusmão entrou para a História como o primeiro vôo concebido pela Engenharia humana.

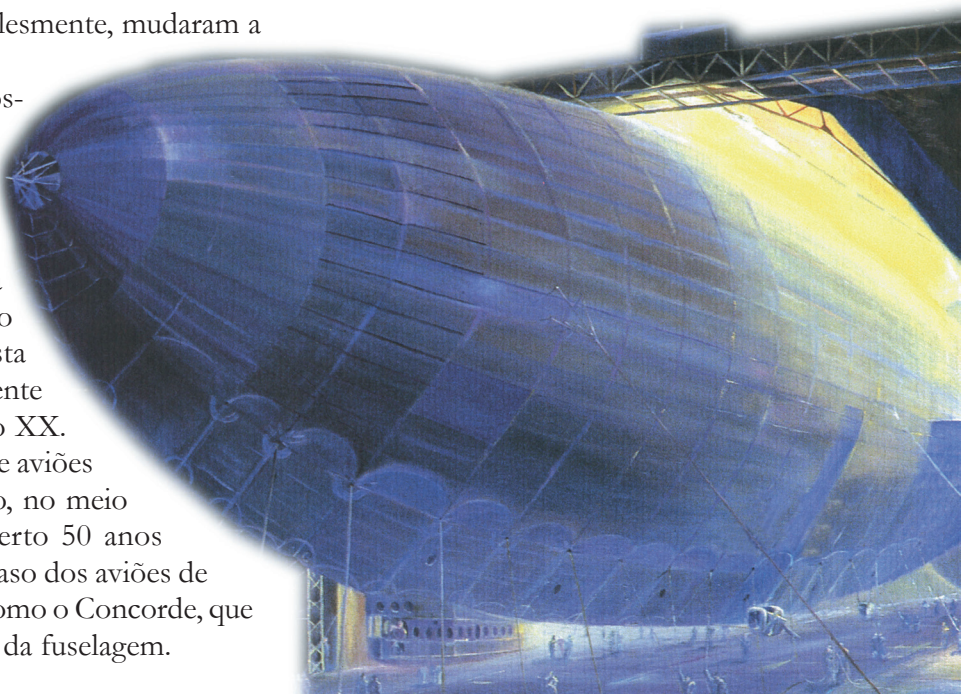
Posteriormente, perseguindo seus sonhos de infância, Alberto Santos-Dumont construiu na França, em 1897, o menor balão da época e, contrariando toda a comunidade científica, alçou vôo com o seu *Balão Brasil*, levando orgulhosamente a bandeira brasileira aos céus parisienses e dando início a uma série de inventos aeronáuticos que, simplesmente, mudaram a face do mundo.

Quando se fala em Santos-Dumont, rapidamente fazemos uma associação do Pai da Aviação com o famoso avião 14-Bis, com asas traseiras, que ganhou o prêmio Archdeacon, voando pela primeira vez em 23 de outubro de 1906, porém, o projeto desta pequena aeronave era extremamente avançado para o início do século XX. Para se ter uma idéia, o projeto de aviões com asas na parte de trás e, não, no meio das aeronaves, só foi redescoberto 50 anos após o primeiro vôo, como é o caso dos aviões de caça supersônicos e comerciais como o Concorde, que possuem asas na parte posterior da fuselagem.

Infelizmente, diversos outros inventos magníficos desse nosso brasileiro ainda estão à espera de serem redescobertos, como é o caso dos balões dirigíveis. Em 20 de setembro de 1898 Dumont resolveu o maior problema de vôo de balões da época – sua dirigibilidade. Associando um balão cilíndrico de 25 metros a um motor de carro, passou a imprimir direção e controle de altitude ao veículo. Estava inaugurada a era dos dirigíveis. Nosso inventor não parou por aí, e construiu o primeiro *ônibus aéreo* para 12 passageiros com essa tecnologia, que teve rápida aceitação pelo público e por empresários, que passaram a investir no desenvolvimento de dirigíveis de grande capacidade de transporte de passageiros.

O fim dessa era ocorreu em função do trágico acidente do famoso Hindenburg (Zeppelin) nos EUA, em que dezenas de pessoas perderam suas vidas em consequência da queima do gás hidrogênio, altamente inflamável, que era utilizado no cilindro do dirigível.

Na atualidade, estamos nos defrontando no-





vamente com um grande problema que é a falta de vigilância na Amazônia que, em virtude de sua grande extensão, está sendo ameaçada pela prática de atos ilegais, como o narcotráfico, o desmatamento e as queimadas criminosas, isso sem falarmos na cobiça internacional pelas reservas biológicas e minerais.

Nosso grande gênio aeronáutico de Palmira/MG, hoje rebatizada de Santos-Dumont, deixou-nos a solução para este problema também – os dirigíveis – que há muito tempo deixaram de utilizar o perigoso hidrogênio, substituído pelo gás hélio, não inflamável. Eles são amplamente utilizados para propagandas ou para cobertura de eventos esportivos.

Algumas experiências de âmbito acadêmico-científico já estão sendo realizadas no Brasil pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, para o desenvolvimento dessa tecnologia, como é o caso de pequenos dirigíveis autônomos controlados por computador (sem tripulantes) e equipados com câmaras de TV, que poderiam ser utilizados para o monitoramento de áreas de preservação ambiental, ou sobre as rotas do narcotráfico, por 24 horas, inibindo a exploração predatória e ilegal, além de favorecer as ações de repressão pelas autoridades públicas.

Outra pesquisa nesta linha é o projeto *AURORA* (*Autonomous Unmanned Remote Monitoring Robotic Airship*) do CTI – Fundação Centro Tecnológico para Informática, que trata do desenvolvimento e construção de um dirigível não tripulado destinado à coleta de dados e imagens para monitoração de áreas costeiras, florestais, controle de tráfego, aerofotogrametria, etc.

O projeto *Dirigíveis na Amazônia*, de iniciativa da Aviação do Exército, também está estudando diversas alternativas desse meio de transporte, principalmente no que se refere à grande capacidade de carga e vigilância, além do seu possível uso como indutor do desenvolvimento econômico regional.

É evidente que os dirigíveis poderiam executar diversas atividades além da vigilância aérea, sendo utilizados no transporte de passageiros e cargas, apoio a calamidades públicas, combate a incêndios florestais, etc.,

com custos extremamente mais baixos se comparados às aeronaves tradicionais, pois não necessitam de uma infra-estrutura, como o aeroporto, para suas operações, e sua manutenção é simples, podendo ser totalmente realizada com tecnologia nacional, sem a necessidade de importação de componentes e mão-de-obra.

Por tratar-se de uma tecnologia relativamente simples, seu uso na Região Amazônica seria de grande valor estratégico. Se associarmos os recursos do novo porta-aviões (francês) comprado pela Marinha Brasileira, que poderia ser útil como base de operações e

manutenção para os pequenos dirigíveis de vigilância, com as aeronaves da aviação da Marinha e da FAB, em conjunto com as operações do Exército, o monitoramento de grandes áreas poderia ser realizado a baixos custos e o combate ao narcotráfico, a exploração predatória do meio ambiente e incêndios, entre outros, seria realizado após a identificação do caso pelos mais-leves-que-o-ar, tornando extremamente eficientes as ações que se fizessem necessárias.

Entre tantas alternativas de baixo custo para se administrar melhor a Amazônia, nossos governantes ainda insistem em programas megalomânicos de bilhões de dólares, com tecnologias de alta complexidade não disponíveis no país. Já está na hora de pararmos para pensar e acreditar que para os problemas nacionais nós podemos ter soluções brasileiras e, assim como Santos-Dumont, um brasileiro que deu asas ao mundo e resolveu os problemas da Aviação, podemos também resolver os problemas da vigilância da Amazônia.

Não podemos esquecer que a Amazônia antes de ser *Patrimônio da Humanidade* é patrimônio do Brasil, portanto, devemos cuidar muito bem do que é nosso.





INDISPONIBILIDADE MÉDICA DO PILOTO PARA O COMBATE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A HISTÓRIA, O HOMEM E A GUERRA

Waldo Fonseca Temporal
Maj. Med. Aer. Ref.

Uma pergunta surge quando nos deparamos com o universo da História: *Por que estudar a História?* Ao ignorante simplório pode parecer que estudar a História nada mais seja do que revolver a poeira de velharias. Porém, ao cidadão consciente e culto, é clara a evidência de que para se compreender o presente é preciso identificar os erros cometidos no passado, e assim, evitar repeti-los no futuro.

Nenhum fato histórico é mais repleto de ensinamentos, no que se refere aos erros cometidos, do que o estudo das guerras: quando a argumentação racional e as tentativas diplomáticas esgotaram-se e partiu-se para a violência generalizada, sempre com conseqüências trágicas irreparáveis para, pelo menos, um dos lados beligerantes.

Se, por um lado temos a lamentar a ocorrência das guerras, por outro temos mais ainda a lamentar a possibilidade da ocorrência de ações belicosas estrangeiras que possam pôr em risco a soberania e os interesses de nossa Nação. E assim justificam-se os vultosos investimentos em recursos bélicos com fins defensivos e, até mesmo, a ocorrência da própria guerra quando a agressão tornou-se um fato concreto.

Reconhecida a importância e a inevitabilidade da guerra, cumpre aos militares, os *profissionais da guerra*, ser mais eficientes que o inimigo, pois do contrário não haverá outro resultado além da derrota; o que seria trágico para a Nação.

Inserida no esforço geral de guerra, a Medicina Militar desempenha um importante papel, tanto no tratamento das lesões e doenças decorrentes ou não do combate, como na manutenção da saúde da população geral e, em particular, na do combatente, mantendo-o no seu mais alto grau de eficiência. No âmbito específico da Força Aérea, que na guerra moderna desempenha o papel mais importante e decisivo, a Medicina Militar é de vital importância, pois além dos fatores de saúde citados, a atividade aérea implica em aspectos médicos

particulares pela natureza das agressões aos tripulantes, as quais são geradas pelo ambiente e pela atividade aérea específica, em face da fisiologia humana, a ponto de somente ser possível a execução de determinadas missões, se apoiadas pela Medicina Aeroespacial.

A presente análise histórica visa contribuir para aumentar ou, pelo menos prolongar, o nosso Poder Aéreo Nacional durante a guerra (espera-se a sua diminuição em face das perdas em combate) pela manutenção de nossas tripulações em seu mais alto grau de eficiência e saúde, evitando ou minimizando as indisponibilidades médicas para o combate e os acidentes, através de um maior reconhecimento, incentivo e expansão das ações de Unidades tidas como eminentemente *pacíficas*, como o CENIPA, CEMAL, IPA e NuFISAL. Para tanto, analisaremos a seguir alguns fatos médicos históricos ocorridos na Segunda Guerra Mundial e que estão relacionados com as equipagens de combate. Esta análise da História revela-nos um outro *inimigo oculto*, ainda desconhecido por muitos, mas que, traiçoeiramente, matou, feriu ou incapacitou tanto ou mais que os inimigos *ostensivos*.

INIMIGOS OCULTOS

Morte, Ferimentos e Incapacitação

Um fato curioso e inesperado, que logo nos salta aos olhos, à análise dos fatos médicos históricos relacionados às equipagens de combate na Segunda Guerra Mundial, refere-se às causas de mortes, lesões e indisponibilidade do tripulante para o voo. Tomemos como exemplo o Teatro de Operações do norte da África e o Mediterrâneo, onde combateu a FAB. Ao contrário do que se poderia supor, a principal causa de morte foi o acidente aeronáutico (69,2% do total de mortes), enquanto somente 18,3% do total de mortes foram atribuídos à ação direta do inimigo. O abandono de aeronaves, salto de pára-quedas e hipóxia somaram



SEGUNDA GUERRA



12,5% do total de mortes. Quanto aos ferimentos em ação, a artilharia antiaérea foi responsável por 55,7% do total, os projéteis por 8,5% e os acidentes operacionais, incluindo salto de pára-quedas, abandono da aeronave e os demais, somaram 35,8% ⁽¹⁾. Portanto, 64,2% do pessoal ferido o foi por ação do inimigo *ostensivo* e o restante deveu-se aos *inimigos ocultos*, sendo estes o próprio tripulante ou seus compatriotas, involuntariamente colaborando com o *inimigo ostensivo* através de ações que causaram ou contribuíram para a ocorrência de acidentes.

A análise das causas de morte mostra-nos que a ação do *inimigo oculto* (acidentes) foi muito mais devastadora e matou mais (69, 2% do total de mortes) do que o *inimigo ostensivo* declarado e reconhecido. Semelhantes dados numéricos e estatísticos em diferentes Teatros de Operação poderão ser encontrados nas tabelas de 1 a 6. Apreciaremos a seguir o processo de geração de um *inimigo oculto*, a partir de uma tomada de decisão.

A Decisão Errada Como Inimigo Oculto

“Era o dia 21 (fev. 1945) e havia missão. Objetivo: bombardeio picado sobre postos de comando alemão...”

Mergulhei a grande altitude mas, na metade do piqué, não pude continuar. Minha cabeça parecia apertada entre duas imensas tenazes... Uma dor cortante, asfixiante e terrível me dominava... Não pude largar as bombas, a dor me cegava e me torturava. Recuperei o voo com sacrifício e comuniquei ao líder. Este ordenou-me em seguida, que regressasse à base...

O Dr. Thomas Girwood tratou-me com uma severidade que não lhe era habitual.

- Por que você não disse que estava gripado?...

- Se eu dissesse que estava gripado não me deixariam voar. E eu sei que o grupo precisa de gente...

Um mês passei no hospital. E como sofri! Não porque me operaram a sinusite (SIC) nem porque me tenham extirpado as amígdalas. Sofri falta de missões. Eu sabia da escassez de pilotos porque passava o grupo...” ⁽²⁾



O relato acima é um caso real e encontra-se no livro *A Missão 60*, do Tenente Aviador Fernando Pereyron Mocellin, do Primeiro Grupo de Aviação de Caça da FAB.

Longe de querer censurar (no conforto e segurança do meu lar) ou criticar a decisão de nosso glorioso herói de guerra (tomada sob a metralha, no calor do combate), procuramos tirar alguns ensinamentos deste episódio, que, felizmente, não chegou a ter consequências trágicas. Ao decidir voar gripado, devido à falta de pilotos, este acabou ficando muito mais tempo indisponível para o voo. Deixou de cumprir sua missão e se expôs à artilharia antiaérea, podendo ter sido abatido perdendo sua vida ou, pelo menos, sua aeronave.

CONCLUSÃO

Os acidentes ou ações danosas involuntárias de aliados (que constituem-se em verdadeiros *inimigos ocultos*) podem ter resultados tão devastadores quanto a ação do *inimigo ostensivo*.

O investimento na atuação de Unidades cujas ações refletem-se diretamente na prevenção do acidente, como o CENIPA, CEMAL, IPA e NuFISAL, se é altamente compensador em tempos de paz, é fundamental em tempos de guerra.

Analisando-se a razão para o estudo sistemático da História, reconhece-se a importância e a inevitabilidade da guerra.

No contexto do esforço geral de guerra identifica-se a relevância da Medicina Aeroespacial no fator mais importante na decisão da Guerra, que é o Poder Aéreo. As tabelas contêm dados numéricos estatísticos de causas de morte, lesões e indisponibilidade médica de pilotos para o combate em diferentes Teatros de Operação na Segunda Guerra Mundial. Comprova-se que os *inimigos ocultos* desempenharam um papel altamente devastador.

Ao final da análise dos dados frios e imparciais, representados pelos números relativos aos fatos concretos e reais que mataram, feriram ou indisponibilizaram os pilotos na Segunda Guerra Mundial, não resta sombra de dúvida de que **tão importante quanto o empenho em se bem preparar o piloto de combate são as ações preventivas contra os acidentes e o estresse, e que no resultado final da guerra as ações pacíficas de Unidades como o CENIPA, IPA, CEMAL e NuFISAL podem ser tão decisivas quanto as ações bélicas dos Grupos de Caça ou Ataque.**





Tabelas

Teatro de Operações do Norte da África e Mediterrâneo (Equipagens de Combate, Fifteenth Air Force: 01 Nov 43 a 25 Mai 45)

Tabela 1: Total de Indisponibilidades

Causa	Número	% do Total
Mortos em Ação	1.157	4,5
Acidentes Aeronáuticos não Relacionados ao Combate	312	1,2
Mortes Acidentais	23	0,1
Ferimentos em Ação	5.008	19,6
Desaparecidos em Ação	19.075	74,6
Total	25.577	100

Tabela 2: Mortos em Ação

Causa	Número	% do Total
Acidentes Aeronáuticos	801	69,2
Artilharia Antiaérea	160	13,8
Abandono de Aeronave	59	5,1
Projéteis	52	4,5
Salto de Para-quedas	52	4,5
Hipóxia	33	2,9
Total	1.157	100

Tabela 3: Ferimentos em Ação

Causa	Número	% do Total
Artilharia Antiaérea	2.791	55,7
Projéteis	424	8,5
Acidentes Aeronáuticos	1.793	35,8
Total	5.008	100

In "Medical support of the Army Air Forces in the World War II" (1) pág. 516 e 517

Teatro de Operações da Europa Ocidental (Equipagens de Combate. Número Total do Efetivo: 242.765. Período: Jul 42 a Jun 45)

Tabela 4: Incapacitação Permanente para o Voo

Causa	Número
Médicas	
Reações de Ansiedade	1.043
Aerocinetose (Enjôo Aéreo)	124
Sinusite	59
Lesões Antigas (não relacionadas ao combate)	61
Geladura (Queimadura pelo Frio)	35
Distúrbios da Visão	24
Otite Média	18
Barotite Média	34
Outras	333
Total	1.730
Administrativas	
Incompetência	405
Não mais necessário	766
Mau comportamento	145
Solicitação própria	45
Outras	193
Total	1.554
Total	
Médicas Ocupacionais	193
Médicas Não Ocupacionais	1.470
Médicas Totais	1.663
Administrativas	1.454
Combate	61
Total	3.284

Continua

Continuação

Tabela 5: Indisponibilidade Médica Temporária para o Vôo

Tipo	Número	% do Total
Doença	360.286	85,5
Lesões Não Relacionadas ao Combate	51.082	12,2
Ferimentos em Combate	9.794	2,3
Total	421.162	100

Tabela 6: Principais Causas de Morte

Causa	Número	% do Total
Acidente Aeronáutico	1.806	65,9
Acidente Rodoviário	341	12,4
Explosão Acidental	125	4,6
Ferimento por Arma de Fogo	113	4,1
Afogamento	34	1,2
Cardiopatias	34	1,2
Suicídio	24	0,8
Meningite	22	---
Pneumonia	11	---
Outras	224	---
Total	2.734	100

In "Medical support of the Army Air Forces in the World War II" (1) pág. 680 e 692

BIBLIOGRAFIA

1. LINK, Mae Mills, COLEMAN, Hubert. Medical support of the Army Air Forces in the World War II. Washington, DC: Office of the Surgeon General, USAF, 1955.
2. MOCELLIN, Fernando Pereyron. A missão 60. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1971.
3. PESSOA, Mário. A guerra como fenômeno sociológico. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1978. (Monografia).
4. UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA. Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. A história militar e o emprego do poder aéreo. Rio de Janeiro, 1997. (Apostila).





GENOCÍDIO PROGRAMADO

Celso Brant

Secretário do Trabalho de Minas Gerais.

O sistema de dominação internacional não vê com bons olhos o desenvolvimento do Terceiro Mundo, em quem identifica o inimigo maior de sua hegemonia. O *apartheid tecnológico* foi defendido expressamente por elemento ligado ao governo francês que, sob o pseudônimo de *Jean Villars*, escreveu artigo publicado no *L'Express* de 7 de setembro de 1990. Para ele, deve ser negado ao Terceiro Mundo o acesso a todos os tipos de tecnologia de ponta, devendo limitar-se a tecnologias apropriadas, isto é, adequadas ao seu grau de desenvolvimento. O *apartheid tecnológico* – escreve *Jean Villars* – é uma fórmula brutal, mas necessária.

Já Peregrine Worsthorne, no *Sunday Telegraph* de 3 de setembro de 1990, ia além, em artigo intitulado *Imperialismo pela Paz*, no qual fala abertamente de *uma nova fórmula de imperialismo dirigido contra os países do Terceiro Mundo*. Worsthorne propõe a criação de uma *aliança anti-bárbara* que impeça os povos primitivos do Terceiro Mundo adquirir armas modernas, que aumentariam o seu poder de luta e de resistência ao domínio dos países ricos. Nada se poderá fazer para a solução dos graves problemas das nações subdesenvolvidas *sem que os países avançados voltem a exercer o seu domínio político: quer dizer, sem a volta do imperialismo*.

O sistema de dominação internacional usa as idéias mais nobres e mais caras ao coração do homem para os seus baixos objetivos. Depois de ter poluído o mundo destruindo impiedosamente os seus recursos naturais, os países dominadores, como prostitutas arrependidas, pretendem, agora, impedir o avanço dos países subdesenvolvidos, ditando-lhes ordens para o trato da natureza. A internacionalização da Amazônia está embutida nesse pacote de falsa proteção da vida. Falam em salvar a natureza, mas pregam, ao mesmo tempo, a destruição do homem.

Em artigo intitulado *Economia Política de Segurança Nacional*, James Schlesinger, diretor do CIA no Governo Nixon e Secretário da Defesa na gestão de Ford, parte do fundamento de que *apesar de a doutrina malthusiana original ter-se modificado ao longo dos anos, subsiste o perigo de que o crescimento excessivo da população elimine os benefícios do progresso econômico, razão por que, em nossa política estratégica devemos voltar aos dias anteriores à revolução industrial e prepararmos para travar guerras limitadas*.

Data do Governo Carter o Programa Global

2000, em que se prevê a eliminação de 2 bilhões de pessoas até o fim do século. Em 14 de abril de 1981, o General Maxwell Taylor declarou à *Executive Intelligence Review*: *Eu já dou por perdidos 2 bilhões e pessoas, gente que se encontra em diversos lugares da África, da Ásia e América Latina. Não podemos salvá-los. A crise de população e a questão dos suprimentos determinam que sequer o tentemos. Será pura perda de tempo*.

Um dos fundadores do Clube de Roma, Alexander King, propôs a *eliminação de 85% dos povos inferiores, de pele escura, amarela e negra*, num total de 2 bilhões de pessoas. E William Paddock defendeu a idéia de que a redução da população do mundo deverá ser alcançada não apenas através do controle da natalidade mas, também, pelo aumento do índice de mortalidade. Nesse sentido, sugeriu que a população do México seja reduzida de 70 para 30 milhões de habitantes.

Para esse fim, seria providenciada uma epidemia ou uma onda avassaladora de fome, como a que, no momento, assola a África. *A realidade* – escreve Helga Zepp LaRouche – *é que, além da Etiópia, todos os países da região de Shalel, Chade, Sudão, Mali e Mauritânia encontram-se na mesma situação de emergência nacional: 37 países da África são zonas de catástrofe por causa da fome. O que enfrentamos na África não é só uma catástrofe de fome; trata-se de um colapso ecológico e biológico e, como se a morte fosse pouca, já começaram a surgir epidemias entre os seres humanos, os animais e as plantas. Somente na África, se se continuar aplicando a política econômica do FMI, 300 milhões de pessoas serão condenadas à morte num futuro imediato*.

Esses maravilhosos ecologistas defendem a preservação da natureza e condenam, ao mesmo tempo, o homem à morte, através de epidemias de fome e de guerras por eles fabricadas. São cínicos a serviço de um sistema de dominação ainda mais cínico do que eles. Os seus planos servem, está claro, aos Estados Unidos: a condenação à morte volta-se contra o Terceiro Mundo e, especialmente, contra os países que representam uma ameaça mais direta à sua hegemonia, como é o caso do México e do Brasil. O México, pela sua perigosa proximidade com os Estados Unidos. E o Brasil por ser, no Terceiro Mundo, a nação em melhores condições de comandar a libertação dos povos oprimidos.





DOMINGO DE FESTA NO DESTACAMENTO PRECURSOR DA ESCOLA DE AERONÁUTICA

Sergio Ivan Pereira
Cel. An. R/R

Quem foi instrutor de vôo na Academia da Força Aérea, principalmente, na ocasião em que a instrução ainda era ministrada pelas aeronaves NA T6, e isto ocorreu no período compreendido ente 1964/1968 (inclusive), quando aquela Unidade era conhecida como Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica (DPEAer), certamente vai lembrar-se de algumas estórias/histórias e contá-las para o CON*DOR divulgar a seus milhares de leitores.

Lá vai uma delas.

Em todo o lugar do mundo, o domingo é dia de descanso, menos para o instrutor, naquele período citado acima, cujo final de semana era dedicado, como parte da instrução de vôo, às viagens solo dos Cadetes. Assim como no nosso tempo, que também havia um instrutor para controlar os pousos e as decolagens dos aviões numa determinada localidade.

No dia 2 de outubro de 1966, um sábado, adivinhem quem estava de controlador em Uberaba (MG)? Quem, quem, quem? Acertou quem apostou no Ten. Av. Ivan, naquela ocasião com um pouco mais de cabelo. Prancheta na mão, caneta, relógio aferindo o tempo, em contato direto com a Sala de Tráfego, tudo como previsto no *briefing*, parecia que eu estava num paraíso e, além disso, ainda iria *descolar* as diárias correspondentes aos dois pernoites: sexta a domingo. *Beleza pura*, até porque a viagem tinha apenas o seguinte percurso: SBYS(Pirassununga)/SBUR(Uberaba)/SBYS.

Tudo permaneceu normal durante quase todo o Sábado. Cadete pousando; Cadete fazendo plano de vôo; Cadete decolando de regresso ao DPEAer e o Ten. Ivan informando todos esses dados ao coordenador da missão em Pirassununga, até que o T6 –1559 não pousou na hora prevista e nem no tempo estipulado pelo oficial de operações para que uma aeronave naquele tipo de instrução fosse considerada perdida. A partir daí as coisas passaram-se de acordo com o estabelecido. Um instrutor decolou de Pirassununga com destino a Uberaba, fazendo o mesmo percurso que o Cadete teria que fazer, além de procurar naquelas localidades onde

já era hábito haver perdas em missões similares. Como o pôr-do-sol já estava próximo, nada mais havia a fazer senão aguardar os acontecimentos, o que não demorou a acontecer.

O Cadete, muito padronizado, fez exatamente o que estava previsto. Como o tempo para chegar ao destino já estava esgotado ele começou a fazer uma procura conforme os procedimentos que lhe haviam ensinado. Tudo inútil. O tempo inexorável passando, o pôr-do-sol aproximando-se e o combustível no limite. Sabiamente tomou a decisão correta e pousou na primeira cidade com campo de pouso que encontrou, claro, sem se afastar do Rio Grande na divisa de São Paulo com Minas Gerais. A partir daí continuou de acordo com a padronização, e, depois de muitas tentativas, conseguiu comunicar-se com o DPEAer informando seu paradeiro.

Nessas ocasiões, o responsável por resgatar o Cadete perdido era o instrutor controlador, a não ser que houvesse alguma ordem em contrário. No caso em questão não houve dúvidas e, já naquela noite, sábado, providenciei a navegação e o combustível extra que, colocado em um recipiente, foi amarrado na nacele traseira do T6G para ser utilizado no reabastecimento da aeronave, naquele momento, não mais perdida.

No domingo pela manhã, depois dos procedimentos normais, como plano de vôo cheque externo e aquela reza que nunca desprezo, decolamos em direção ao nosso destino. Com muita cautela seguimos atentos na nossa navegação, e, após 45 minutos de vôo avistamos com muita alegria a pequena ITAPAGIPE (MG). Sim, esta foi a simpática cidade que acolheu o nosso Cadete.

Não foi difícil identificar a cidade, porque ao sobrevoarmos o aeródromo lá estava ele, o



nosso procurado, cercado de dezenas de nativos (as) ao lado do seu T6, com aquele macacão azul inconfundível conversando com todos, gesticulando e apontando para o nosso avião. Sem dúvida foi um dia de festa para a população de Itapagipe, que durante uma tarde, uma noite e uma manhã teve um herói para saldar.

O problema, desse momento em diante, passou a ser meu, que teria como missão levar, com segurança, o Cadete para casa.

Desci abaixo da altitude de tráfego para verificar as reais condições do aeródromo e aí cheguei à conclusão que naquela pista o meu T6G não pousaria. Todavia o Cadete lá estava, todo prosa e com a certeza de que eu iria resgatá-lo e, sobretudo, já teria contado maravilhas sobre as qualidades dos instrutores de vôo do DPEAer.

Além de pequena, desnivelada e estreita, a pista só tinha um sentido de pouso, pois em uma das cabeceiras havia uma espetacular floresta de eucaliptos.

Não houve jeito, após respirar fundo, lá fomos nós para o pouso, que, em condições normais, jamais teríamos tentado. Mesmo com todos os cuidados, não houve alternativa, e, como manda a experiência - em caso de dúvida arremeta

- arremetemos, passando raspando nos eucaliptos. Fizemos mais algumas passagens ao redor da pista e, finalmente, pouamos naquele local onde certamente o Cadete pousara sem maiores dificuldades. O nosso piloto herói era todo sorrisos de alegria e sempre solícito com aqueles que o cercavam.

Após o abastecimento com o combustível que levamos, as despedidas, os agradecimentos pela acolhida e um *briefing* sobre como faríamos a decolagem, deixamos aquela simpática cidade com destino a Uberaba e depois Pirassununga.

Nenhum piloto em condições normais pousaria numa pista com aquelas dimensões e características a não ser para socorrer um Cadete que lá pousara em emergência, após realizar todos os procedimentos que lhe foram ministrados e tinha certeza que um de nós iria resgatá-lo na manhã daquele domingo.

Sempre que recordamos este fato, eu e o meu grande amigo, hoje Maj.-Brig.-do-Ar Sarmiento, nos divertimos bastante, às vezes, com rara emoção.



Transcrito do CON*DOR edição set. / out. 2000



REGRAS AERONÁUTICAS

1. Toda decolagem é opcional. Todo pouso é mandatório.

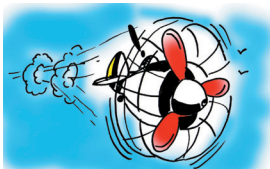


2. Se você empurrar o manche, as casas ficarão maiores. Se você puxar o manche, elas ficarão menores. A menos que você continue a puxar o manche para trás, pois aí as casas vão ficar maiores novamente.

3. Voar não é perigoso. Acidentar-se é.

4. É sempre melhor estar aqui embaixo desejando estar lá em cima do que lá em cima desejando estar aqui embaixo.

5. A ÚNICA hora em que você tem combustível demais é quando você está pegando fogo.



6. A hélice é só um ventilador enorme que fica na frente do avião, usado para refrescar o piloto. Quando ela pára, você pode verificar que o piloto começa a suar profundamente.

7. Quando em dúvida, mantenha sua altitude. Ninguém jamais colidiu com o céu.

8. Um “bom” pouso é aquele do qual você sai caminhando. Um “ótimo” pouso é aquele depois do qual você pode usar o avião novamente.

9. Aprenda com os erros dos outros. Você não viverá suficientemente para errar como todos eles.



a rampa.

11. A probabilidade de sobrevivência é inversamente proporcional ao ângulo de aproximação. Grande ângulo de aproximação, pequena probabilidade de sobrevivência e vice-versa.



12. Nunca deixe um avião levá-lo a um lugar onde seu cérebro não chegou cinco minutos antes.

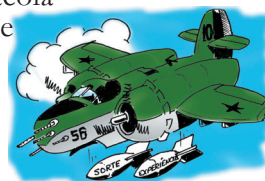


13. Fique fora das nuvens. O tapete prateado de que todos falam pode bem ser outro avião vindo no sentido contrário. Fontes fidedignas também relatam que montanhas têm sido vistas se escondendo dentro delas.

14. Sempre tente manter o seu número de pousos igual ao de suas decolagens.

15. Há três regras simples para um pouso suave. Só que ninguém sabe quais são elas.

16. Você começa com uma sacola cheia de sorte e outra vazia de experiência. O truque é encher a sacola da experiência sem esvaziar a da sorte.



17. Helicópteros não conseguem voar. Eles só são tão feios que a terra os renega.

18. Se você só consegue ver o chão girando pela janela e só consegue ouvir algazarra da cabine de passageiros, nem tudo está como deveria.



19. Na grande guerra entre objetos de alumínio a centenas de quilômetros por hora e o chão a zero quilômetros por hora, o chão nunca perdeu nenhuma batalha.

20. Bom julgamento vem da experiência. Lamentavelmente, a experiência normalmente vem do mau julgamento.

21. É sempre bom manter o nariz do avião indo para a frente.



22. Sempre olhe em volta. Há sempre algo que você não percebeu antes.

23. Lembre-se, gravidade não é só uma boa idéia. É a lei.

E não é sujeita a apelação.



24. As coisas mais inúteis para o piloto:

Extraído da Revista Australian Aviation.