

Revista   
**aeronáutica**

2001

E-mail: [caerorj@domain.com.br](mailto:caerorj@domain.com.br)

Número 229

*23 de Outubro - Dia do Aviador*

**Seremos?...**

**Certamente, seremos!**



*Terrorismo - Um pouco de História*

*Os F-5 em combate*

*Brig. Grossi fala sobre desregulamentação*

*O casamento do P-16 e o Minas*

*China: O despertar do gigante*

*Privatização de Aeroportos*



# Carta a um Colega de Turma

Nova Friburgo, 27 de abril de 2001.

Meu caro Waldemar,

Já há algum tempo que lhe devo esse agradecimento. Mas a simples ação de escrever uma nota se torna um dos pequenos dilemas da existência: ou se escreve algo rápido, perfunctório, mas que nos livra logo da incumbência, ou se espera até que os humores, o tempo, as musas estejam todos de acordo para se poder escrever ao amigo como ele merece. Venceu o segundo.

Eu poderia lhe agradecer ter-me proporcionado uma bela tarde, ter-me oferecido um bom almoço ou ter-me presenteado com mais uma bela - e instrutiva! - estória para meus arquivos eletrônicos. Mas, não. Quero lhe agradecer por ter me mostrado algo que nunca havia visto antes: uma Turma.

Quem tem uma turma, um grupo de amigos com os quais se atravessa a vida, sabe o tesouro que tem em mãos. Eu, que não guardo amizade coletiva nem de colégio, nem de faculdade, nem de coisa alguma, me enterneco vendo o valor que vocês têm uns para os outros, o carinho com o qual se encontram há tanto tempo. Se existe, afinal, a boa inveja, aquela que nos faz ter vontade de também alcançar algo e não de fazer com que alguém perca aquilo que não temos, é esta a que tenho de vocês.

E há mais! Além de ser, por si, uma turma de amigos, vocês encarnam algo que talvez esteja se perdendo neste mundo: o patriotismo, o orgulho da bandeira, da farda, a consciência de servir à pátria. Não importa se com armas, com penas ou esquadros. Vê-los é salutar, é instrutivo, é inspirador. Neste tempo em que a História que se conta é parcial, viciada e voltada para afastar os jovens das instituições que honram e defendem nossa pátria, é bom, muito bom, ver tanta gente orgulhosa da Força que guarda nossos céus.

Foi uma honra poder cantar *Bandeirantes do Ar* ao seu lado.



Um forte abraço do amigo,

José Armando W.P. Jeronymo  
Engenheiro



# Índice

**Revista**   
**aeronáutica**  
 ---2001 E-mail: caerorg@domain.com.br Número 229---

**Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica**

**Presidente:**  
 Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

**1º Vice-Presidente:**  
 Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro

**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 Mário F. 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:**  
 Cel. Av. R/R Jair Kisiolar dos Santos

**Divisão de Ultraleves Motorizados:**  
 Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

**Sede Social:**  
 Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos

**Sede Lacustre:**  
 Márcio Ganem Álvares

**CHICAER:**  
 Ten.-Cel. Sup. R/R Gilberto Cunha

**Endereço:**  
 Praça Marechal Âncora, 15  
 Rio de Janeiro - RJ  
 CEP 20021-200  
 Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

**Expediente do CAER:**  
 Dias: de 3ª a 6ª feira  
 Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

**Sede Aerodesportiva:** (21) 3352-2681  
**Sede Lacustre:** (24) 2662-1049

**Revista do Clube de Aeronáutica**  
 Tel./Fax: (21) 2220-3691

**Diretor**  
 Mário F. Pontes Filho

**Revisão**  
 Dirce Brizida

**Conselho Editorial**  
 Presidente  
 1º Vice-Presidente  
 2º Vice-Presidente  
 Chefe do Departº Cultural  
 Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

Editoração Eletrônica e Produção:

 **oficina da Cópia**  
 Rua das Laranjeiras, 280 Lj. H  
 Laranjeiras - Rio de Janeiro - RJ  
 Tel./Fax: (21) 2205-3149/2205-4708/2557-0062  
 E-mail: oficiofia@domain.com.br

## 04 EDITORIAL Caros Amigos

*Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares*



## 05 ENTREVISTA Diretor-Geral de Aviação Civil

*Departamento de Aviação Civil - Assessoria de Comunicação*

## 07 HOMENAGEM Dia do Aviador

*J. Marcos Montebello*



## 08 ATUALIDADE Terrorismo - Um Pouco de História

*Carlos Ilich Santos Azambuja*

## 11 SAUDADE Carta a um Bisavô

*Bruna e Bernardo Ganem Álvares Lima*



## 12 FORÇA AÉREA Seremos?... Certamente, Seremos!

*Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista*



## 17 A MISSÃO Pioneiros

*Anna Guasque*



## 19 NOSSA HISTÓRIA A Garça Volta ao Ninho

*João Bravo da Costa Câmara - Cel. Av. RR (In memoriam)*

## 22 CONTO A Moça-dos-Olhos-Verdes

*Lanes A. Garcia - Cel. Int. RR*





## 23 CLUBE DE AERONÁUTICA



55º Aniversário do Clube de Aeronáutica

*Departamento Social*

## 24 AVIAÇÃO



Os F-5 em Combate

*Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho*

## 29 REFLEXÃO

O Paraplégico - Um Deficiente ou um Excepcional

*Brig.-do-Ar RR Ervio Braga*

## 30 CIÊNCIA

NUICAF - Um Instituto de Ciências a Serviço do Desenvolvimento da Aviação do País

*Francisco da Costa e Silva Júnior - Cel. Av RR*

## 33 RECONHECIMENTO

A FAB Perde um grande Amigo

*Gustavo Wetsch - Ten.-Cel. Esp. Aer. RR*

## 34 VISÃO DOS FATOS

O que são as Forças Armadas e como vêm sendo elas confundidas

*Jorge Boaventura*



## 37 CENÁRIO INTERNACIONAL

China: O Despertar do Gigante Asiático

*Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av RR*

## 40 CRÔNICA



P-16 & Minas Gerais: Um Casamento Perfeito

*Cardeal 034*

## 43 MEDICINA E SAÚDE

Câncer de Mama. Cuide-se!!!

*Mario do Nascimento Saraiva - Cel. Med. RR*



## 46 AVIAÇÃO CIVIL

A Privatização de Aeroportos no Novo Cenário do Transporte Aéreo na América Latina

*Maj.-Brig.-do-Ar Venancio Grossi*

## 48 HUMOR

Pérolas do Vestibular da UFRJ

*Adaptação da Internet*

# EDITORIAL

## Caros Amigos,

*Durante a noite não escurece, surgem as estrelas.*

Esta frase, originalmente do Brig. Breves, foi proferida no discurso do Brig. Braga por ocasião de sua posse como Presidente do Clube de Aeronáutica.

O sentido subjetivo que esta frase contém, em termos de sonho, esperança, perseverança, certeza, confiança, coragem e competência, marcou e consolidou-se nas mentes de todos os diretores e funcionários deste Clube. Neste momento foi absorvido por todos uma filosofia de trabalho e um caminho a ser seguido.

O Clube de Aeronáutica estava para encerrar suas atividades em fevereiro. Eventos sociais sendo cancelados, reservas de salões de festa e baile não sendo aceitas, funcionários temerosos do desemprego com data marcada. Janeiro de 1998. Um mês antes da data prevista para o fechamento do Clube de Aeronáutica, o Brig. Braga assumiu a Presidência. Destino? Não se sabia. No dia de sua posse, já nas funções de Presidente, durante o *cocktail* a seus amigos e convidados, recebeu a primeira Ordem de Prisão Judicial, fruto do malfadado empreendimento de Jacarepaguá da CHICAER. Não houve esmorecimento e, sim, emergiu a coragem compromissada com o fazer.

Os dias foram passando e o Clube de Aeronáutica não fechou. Outros dias mais e suas atividades, paulatinamente, foram se normalizando. Hoje, quase quatro anos são passados e os 140 funcionários diretos e suas famílias agradecem, pois continuam empregados e o Clube não só continuou funcionando, mas melhorando em qualidade e quantidade as suas atividades normais, a despeito das restrições financeiras impostas pelo Poder Judiciário. A possibilidade de o Clube fechar, torna-se cada dia menor e hoje e o vislumbrar de um novo alvorecer para este Clube já nos é possível.

Ah!..., mas a vida nos prega peças!

Após dois anos na Presidência, dezembro de 1999, num evento extra clube, perante uma platéia de quase mil pessoas e a imprensa do Rio de Janeiro, o Brig. Braga, por força de sua função, deu as boas vindas a todos e proferiu umas palavras que tocaram fundo os sentimentos de honra, honestidade e brasilidade de cada presente. De uma maneira simples, sucinta e clara disse coisas que todos os presentes tinham convicção, porém havia tempo que não as ouviam.

Suas palavras foram reproduzidas e divulgadas por diversos segmentos da mídia por esse Brasil inteiro, sensibilizando as mentes que delas tomaram conhecimento, da mesma maneira daquelas que presenciaram suas palavras ao vivo.

Neste ponto, o destino do cidadão Ercio Braga começou um desvio para rumos nunca antes sonhados por ele. Conferências, eventos, sindicatos, associações e redes de rádio e televisão tornaram-se uma constante em sua vida. O exercício de seu livre pensar preenchia uma lacuna, extremamente importante na vida das pessoas que o ouviam. Sentiu desgarrar-se o Ercio Braga do Presidente do Clube com uma força e intensidade não imaginada ou planejada. Certa vez declarou-me que no dia em que suas atividades como cidadão brasileiro prejudicassem a função de Presidente do Clube de Aeronáutica, ele não teria qualquer dúvida que se afastaria da Presidência, entregando-me o cargo por força estatutária.

Infelizmente, este dia chegou.

Hoje o destino do cidadão Ercio Braga começa uma nova caminhada, agora não mais em prol de nossa Força Aérea e de seu Clube, mas em prol de uma entidade muito maior: a cidadania brasileira.

Seguramente, vamos sentir saudades de seu tempo aqui no Clube. Acompanharemos as surpresas, as vitórias e as alegrias em sua nova vida, pois acreditamos em sua honestidade pessoal e de propósito; acreditamos em sua coragem; acreditamos em suas intenções, enfim, acreditamos que o conhecemos.

Felicidades meu Presidente.

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares  
Presidente do Clube da Aeronáutica



## Entrevista com o Diretor-Geral de Aviação Civil

Departamento de Aviação Civil  
Assessoria de Comunicação

**No início do ano de 1999, o Maj.-Brig.-do-Ar Venancio Grossi recebia do Comandante da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, uma importante missão: conduzir o Departamento de Aviação Civil em sua fase de transição para a Agência Nacional de Aviação Civil. A missão teve início, mais precisamente, no dia 21 de fevereiro de 1999, data que representa o marco de grandes mudanças rumo à desregulamentação do setor. O Diretor-Geral de Aviação Civil foi entrevistado para a Revista aeronáutica, a fim de trazer o que está sendo feito neste sentido.**



**RA – Quais as principais medidas introduzidas nesta fase de transição DAC-ANAC?**

**DGAC** – Desde que assumi a missão, que me foi delegada pelo Comandante da Aeronáutica, muitas resoluções foram tomadas. Todas podem ser consideradas como fundamentais, mas algumas, por sua relação direta com os usuários, repercutiram mais do que outras. Como exemplo, posso citar a liberação tarifária, a eliminação de alguns regulamentos que dificultavam as atividades dos empresários da Aviação, a reformulação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 103 (ou RBHA 103, que trata do aerodesporto), o credenciamento de médicos civis para exames de CCF (Certificado de Capacitação Física) etc. Outra iniciativa do DAC, avalizada pelo Comandante da Aeronáutica, que também merece ser ressaltada, foi a aprovação da venda de passagens aéreas, nos balcões dos aeroportos, pelas empresas suplementares. Isto eliminou a discriminação entre empresas regulares e não-regulares, principalmente no transporte de passageiros.

**RA – V. Exa. considera que já se pode medir esses resultados?**

**DGAC** – Uma breve observação do panorama atual da Aviação Civil é o suficiente para dirimir quaisquer dúvidas. Hoje temos quase o dobro de companhias aéreas do que há seis anos. O que se traduz em um montante de 21 empresas regulares, 8 não-regulares e, ainda, 18 que estão de posse da Portaria de Funcionamento Jurídico, ou seja, em processo de constituição.

**RA – Como a Agência atuará diante desse crescente universo?**

**DGAC** – Da mesma forma que o DAC continua atuando. O diferencial está no trabalho de preparação da mão-de-obra especializada, que já vem sendo feito nas universidades. Este trabalho visa suprir as futuras necessidades de contratação de mão-de-obra especializada de que a ANAC vai necessitar. Antes, o Departamento se utilizava de pessoas formadas pelas escolas militares (da FAB).





**RA – Então, acaba definitivamente o vínculo da ANAC com a Força Aérea Brasileira?**

**DGAC –** A Agência ainda manterá vínculos com a FAB, só que por meio de convênios, principalmente nas áreas de saúde e engenharia (em função do apoio ao *Programa Federal de Auxílio a Aeroportos - PROFAA*). A parte de homologação aeronáutica, promovida pelo *Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI) do Centro Técnico Aeroespacial*, também será mantida por meio de convênio, pois é fundamental para a Aviação Civil. Quanto às investigações aeronáuticas, elas continuarão sendo feitas pela ANAC, de acordo com as orientações emanadas pelo *Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)*.

**RA – Como está sendo vista pelo Comando da Aeronáutica essa transição?**

**DGAC –** Da melhor forma possível, afinal, a transição é muito boa tanto para a FAB quanto para o DAC-ANAC. Atualmente, o orçamento do Departamento está inserido dentro do orçamento do Comando da Aeronáutica, onerando a Força Aérea em créditos necessários para sua revitalização. Com a mudança, a ANAC passará a ter orçamento próprio. Outro grande problema que deixará de existir é a contratação de pessoal, já que, por deixar de ser um órgão da administração direta, a Agência poderá contratar profissionais de acordo com suas necessidades. Em suma, não se está criando uma agência a partir do zero; está se transformando o DAC em uma Agência mais ágil, com capacidade administrativa maior e com muito mais flexibilidade administrativa. Ganha a Força Aérea e ganha a Aviação Civil.

**RA – Existe uma expectativa muito grande com relação ao**

**desligamento dos militares que hoje trabalham no DAC. Como ficará a situação deles?**

**DGAC –** Os militares que estão na administração do DAC, por serem profissionais altamente especializados, continuarão na ANAC por mais um período. Após este, eles voltarão às suas funções na Força.

**RA – E quanto aos militares que fazem inspeção de vôo (check)?**

**DGAC –** A partir de janeiro de 2002, todo o procedimento de *check* será alterado. Deixará de existir a figura do *vôo de manutenção*. Desta forma, os inspetores não mais farão vôos em equipamentos civis, ou seja, sua formação e treinamento não mais se darão em rota. Os vôos de instrução serão somente em simuladores. E os vôos de inspeção, exclusivamente nos *jump-seats*. É claro que essas horas de vôo contarão para os checadores. Este procedimento é mundialmente adotado.

**RA – E quanto ao futuro de V. Exa., o que pode ser adiantado para a Revista aeronáutica?**

**DGAC –** Tudo o que estou fazendo é com o único objetivo de ajudar o Comandante da Aeronáutica em seu trabalho de reestruturação da FAB. A minha missão é eliminar todas as arestas e problemas advindos da transição DAC-ANAC, para que o Comandante da Aeronáutica possa se dedicar inteiramente à reestruturação e reequipamento da Força Aérea Brasileira. Quando terminar esta minha missão, estarei pronto para outras que me forem dadas pelo Ten.-Brig.-do-Ar Baptista.



***Em suma, não se está criando uma agência a partir do zero; está se transformando o DAC em uma Agência mais ágil, com capacidade administrativa maior e com muito mais flexibilidade...***



# Dia do Aviador

J. Marcos Montebello  
Jornalista

Logo após ser criada a primeira *Semana da Asa* (de 20 a 27 de outubro de 1935), por uma Comissão organizada pelo *Touring Club do Brasil*, da qual participavam algumas insígnias figuras que, posteriormente, passariam a fazer parte da História da Aeronáutica brasileira, como o então Ten.-Cel. Ivo Borges e o então Capitão-de-Corveta Luiz Leal Netto dos Reis, entre outros, o Congresso Nacional apresentou e aprovou o Projeto instituindo o *Dia do Aviador*, que seria celebrado a 23 de outubro de cada ano. A motivação óbvia teria sido a de que neste dia e mês do ano de 1906, o *Pai da Aviação*, Alberto Santos-Dumont, brasileiro nascido em Cabangu - MG, realizara o primeiro vôo mecânico do mundo, num aparelho mais-pesado-do-que-o-ar: o famoso 14-Bis.

O Projeto transformou-se, em 4 de julho de 1936, na Lei nº 218.

Aquele vôo do genial brasileiro marcaria, no tempo, o início de uma nova era. Arrancando o homem dos limites da terra para os infinitos caminhos do espaço, traria uma nova forma de ver e sentir o mundo e o futuro. Revolucionaria hábitos e costumes de todos os povos. Alteraria todo o curso do século que se iniciava. A partir dali, o mundo caminharia a passos gigantescamente acelerados. Acima de tudo, aquele fato inédito tornar-se-ia o símbolo da inconformidade humana para com os limites de uma longa era de milhares de anos passados, através dos quais teria perdurado um sonho acalentado pela Humanidade. Voar!

Quando se assiste, hoje, a rigorosa precisão e o aparato tecnológico que envolvem as viagens espaciais oriundas daquele acontecimento pioneiro e dos benefícios que do arrojado ato decorreram, para todas as áreas da ciência, sem exceção, faz-se mister que não se olvide o idealizador, o precursor, o mestre, o gênio e primeiro ser humano da História que conseguiu trafegar naquela divina

máquina aérea que, hoje, se denomina avião.

Seria exatamente naquele momento que surgiria uma vocação e uma nova profissão. O originariamente engenheiro e posteriormente Mal.-do-Ar Honorífico Alberto Santos-Dumont teria o privilégio de ter sido o primeiro **Aviador**.

Ao comemorar-se o *Dia do Aviador*, em todas as Unidades da FAB espaiadas por nosso país-continente, rende-se homenagem, através da rememoração do *Patrono da Aviação Mundial*, a todos os aviadores brasileiros de todos os tempos, principalmente àqueles da gloriosa Força Aérea Brasileira, nascida no calor do Combate.

Não há como se apartar, porém, que, se a bravura nas missões de combate do Aviador brasileiro - principalmente as travadas no céu da Itália - puderam fazer da Instituição FORÇA, a nobreza das missões de integração do nosso imenso país, expressando, efetivamente, a fraternidade patriótica que a identifica, conseguiu fazê-la PAZ.

Curioso paradoxo!

As comemorações ao *Dia do Aviador*, com toda a justa rigidez de Solenidade Militar, exaltam e encarnam o espírito do destemor, da abnegação, da persistência do Aviador brasileiro, desde aquele seu primeiro vôo, em 1906, bem como, da coragem e do sentimento do dever que, desde os pioneiros, têm se projetado nas sucessivas e nas mais novas gerações da FAB.

O resultado desses exemplos, mesmo tendo sido colhidos prematuramente na guerra, quando recém-criada se encontrava a Força, estarão sendo, certamente, desfrutados na paz, por todo o sempre, mesmo que os cuidados para mantê-la adestrada e preparada para eventuais conflitos não sejam descurados.

No entanto, é justamente o paradoxo que torna o Aviador brasileiro fraterno e a Força Aérea Brasileira indivisível, pelo bem da Nação.

**Parabéns pelo *Dia do Aviador!***





# TERRO

## UM POUCO

... "e o sentimento de que ninguém está seguro, em parte alguma, seja qual for a sua importância política."

O terrorismo é uma forma de *propaganda armada*. É definido pela natureza do ato praticado e não pela identidade de seus autores ou pela natureza de sua causa. Suas ações são realizadas de forma a alcançar publicidade máxima, pois têm como objetivo produzir efeitos além do dano físico imediato.

O terrorismo pode ser definido como o uso ilegal da força ou violência contra pessoas ou propriedades objetivando influenciar uma audiência e coagir um governo e a população de um Estado em proveito de objetivos políticos ou sociais.

Prédios públicos, instituições e instalações que desempenhem funções importantes e simbolizem a ordem vigente são os alvos preferidos. Também ataques indiscriminados e ao acaso contra a população, visando atingir suas atividades cotidianas, em supermercados, lojas, restaurantes, aeroportos, terminais rodoviários e ferroviários, objetivando, nesse caso, fomentar um generalizado clima de medo e o sentimento de que ninguém está seguro, em parte alguma, seja qual for a sua importância política.

Uma das características que define o terrorismo moderno é a sua internacionalização, resultante de três fatores, até certo ponto complementares:

- a cooperação existente entre organizações terroristas de diferentes regiões;
- o fato de Estados nacionais apoiarem grupos terroristas e utilizarem o terror como meio de ação política, especialmente no Oriente Médio;
- a crescente facilidade com que terroristas cruzam fronteiras para agir em outros países, mormente quando o controle fronteiriço é deficiente.

Em julho de 1993, enquanto negociava a paz em segredo com a Síria, Israel lançou contra o *Hezbollah* a *Operação Ajuste de Contas*, que consistiu no bombardeio de aldeias e cidades situadas em uma faixa de segurança de 14 quilômetros no sul do Líbano, criada em 1985.

Em fins de julho de 1993, o saldo dessa Operação era de 86 mortos, 480 feridos e 360 mil libaneses deslocados dessa região para Beirute. Tudo isso entre o fogo cruzado dos



# TERRORISMO

## DE HISTÓRIA

Carlos Ilich Santos Azambuja  
Historiador

israelenses e dos membros do *Hezbollah*, que dispunham de mísseis soviéticos Katiushka.

Como a História registra, a *Operação Ajuste de Contas* não trouxe qualquer resultado prático para Israel. Ao contrário, desencadeou uma série de críticas internas e a repulsa internacional.

O *Hezbollah* (*Partido de Deus*) é uma organização política, religiosa e militar, surgida em 1982, no Líbano, país de maioria muçulmana, então dirigido por uma minoria católica chegada ao Poder com o apoio de Israel. Anteriormente, em 1959 e nos anos de 1974 e 1975, o antagonismo entre muçulmanos e católicos, no Líbano, desencadeou uma virtual guerra civil no país.

O *Hezbollah* surgiu da fusão de dois grupos: o partido islâmico pró-Síria *Amal* (que significa Esperança), dirigido por Hussein Musawi, primo de Abu Abbas, dirigente do *Hezbollah* até sua morte em mãos de um comando israelense, e um grupo originário do Vale do Bekah, dirigido por Subbi Tufaili.

O Vale do Bekah, ao sul do Líbano, contava, na época, com a proteção das tropas sírias. Sua economia consistia nos cultivos mais importantes do mundo, da papoula, de onde é extraído o ópio, e do haxixe. Na região estava instalada uma plataforma síria de lançamento de mísseis.

O grupo xiita representa 30% da população do Líbano e é considerado o mais radicalizado da maioria muçulmana do país. Esse grupo, a partir da revolução iraniana, tentou criar um Estado regido pelas leis islâmicas e expulsar do país a minoria cristã. Sua política com relação aos habitantes do sul do Líbano era similar à desenvolvida atualmente pela guerrilha das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC): em regiões onde o Estado não existe auxiliam as populações desassistidas e impõem a *sua lei*.

Em outubro de 1983, o *Hezbollah* realizou sua primeira

operação terrorista: um caminhão-bomba dirigido por um militante-suicida foi lançado contra um quartel da Infantaria de Marinha dos EUA, perto do Aeroporto de Beirute, causando 241 mortes. Pouco tempo depois, um outro caminhão foi lançado contra um quartel das tropas francesas, também em Beirute, deixando 58 vítimas.

Após cada atentado o *Hezbollah* comunicava-se com a imprensa, reivindicava a ação e enviava uma série de fotos dos quartéis, obtidas antes dos ataques, revelando que havia sido realizado um prévio levantamento dos alvos.

Na lista de atentados do *Hezbollah*, os seguintes são os mais importantes: quartel do Exército israelense na cidade de Tiro, no Líbano, em 4 de novembro de 1983 (60 mortos); Embaixadas da França e EUA no Kuwait, em 12 de dezembro de 1983 (7 mortos); anexo da Embaixada dos EUA em Beirute, em 21 de setembro de 1984 (23 mortos); Embaixada dos EUA em Beirute, em 8 de abril de 1993 (63 mortos);

Todos esses atentados foram reivindicados pelo *Hezbollah*, que além disso realizou uma extensa série de seqüestros e atentados individuais, como a tomada da Embaixada dos EUA no Irã durante 444 dias, em novembro de 1979; o assassinato de Malcolm Kerr, Presidente da Universidade Americana em Beirute, em 18 de janeiro de 1984; o seqüestro do jornalista Jeremy Levin, da rede CNN, em 7 de março de 1984; o seqüestro do vôo 221, com destino a Teerã, em 3 de dezembro de 1984, durante o qual dois oficiais do Departamento de Estado dos EUA foram mortos; o seqüestro, em Beirute, do jornalista Terry Anderson, em 16 de março de 1985; atentado a bomba na sinagoga de Copenhague, em 22 de julho de 1985; uma série de atentados a bomba em Paris, no mês de setembro de 1985, deixando nove mortos; o seqüestro de quatro professores do *University College*, em Beirute, em 24 de janeiro de 1987.



Nessas ações terroristas, o *Hezbollah* utilizou distintas denominações, objetivando confundir os Órgãos de Inteligência ocidentais: *Jihad Islâmica* (quando de objetivos ocidentais no Líbano); *Resistência Islâmica* (quando os objetivos eram israelenses); e outras denominações ocasionais, como *Organização para a Justiça Revolucionária*, *Organização dos Oprimidos da Terra*, ou *Jihad Islâmica para a Libertação da Palestina*.

Embora o Alcorão proíba o suicídio, a morte dos condutores de carros-bomba é justificada pelo *Hezbollah* sob a alegação de que o resultado é equivalente ou excede a perda da alma do suicida.

As divisões internas no *Hezbollah* acentuaram-se a partir de 1989. No Congresso realizado em 1991, Abbas Musawi foi eleito dirigente máximo do grupo. No entanto, foi assassinado logo depois, em fevereiro de 1992, por um comando israelense. Essa morte foi assinalada por alguns como motivadora do atentado a bomba à Embaixada de Israel em Buenos Aires, pouco menos de um mês depois.

Como se observa hoje, o Fundamentalismo Islâmico substituiu o Marxismo-Leninismo e o Anarquismo como principal ideologia revolucionária utilizada para justificar, gerar e difundir o Terrorismo.

A conclusão é de que o Terrorismo deve ser combatido de uma forma total e coordenada, sob pena de fugir ao controle. Uma defesa puramente passiva - o Contraterrorismo - historicamente não tem constituído um obstáculo suficiente para conter o seu desenvolvimento. O Antiterrorismo, ao contrário, sugere uma estratégia ofensiva, com o emprego de toda uma gama de opções para prevenir e impedir que atos terroristas ocorram, levando a guerra aos terroristas.

Essa, todavia, não é uma tarefa simples. Exige Serviços de Inteligência altamente capacitados e governos determinados, uma vez que, nesse caso, as represálias são levadas a efeito *antes* que haja qualquer ataque. *Antes*, portanto, que sejam causados quaisquer tipos de danos. O Antiterrorismo é, portanto, uma *resposta* a algo que ainda não ocorreu.

É impossível proteger por todo o tempo todos os alvos em potencial, ficando, assim, sempre, os terroristas, com a vantagem da iniciativa. Para que essa proteção fosse efetiva seria necessário implantar um Estado-policial, exatamente o tipo de situação que os terroristas gostariam que fosse criada, pois, assim, teriam um inimigo *fascista* para combater, *em nome da democracia*.

Uma democracia não pode utilizar um cidadão em cada cinco para ser policial - como ocorre em Cuba, com os *Comitês de Defesa da Revolução*. Não pode fechar suas fronteiras e nem restringir as viagens dentro do país. E muito menos manter uma vigilância constante sobre cada hotel, cada pré-

dio, cada apartamento em cada andar. E nem gastar horas revisando carros nas ruas e bagagens de viajantes nos aeroportos e nos terminais rodoviários e ferroviários.

Assim sendo, uma das únicas defesas contra o Terrorismo é a possibilidade de realizar uma infiltração nos grupos terroristas, com a finalidade de conhecer antecipadamente quando e onde um alvo será atacado. Essa, contudo, como já foi dito, é uma tarefa para um excepcional Serviço de Inteligência, aliada a dois componentes fundamentais: vontade política e decisões que não temam riscos.

Por outro lado, a quantidade e a qualidade da Inteligência obtida será sempre julgada aquém do ideal, surgindo daí o perigo que a constante busca de melhores dados, sempre mais atuais e mais precisos, possa acarretar a perda de uma oportunidade ímpar de agir, o que, em si, poderá causar mais danos do que uma ação baseada em Inteligência incompleta.

A resposta ao Terrorismo não está nem na complacência e nem na histeria, mas em um investimento modesto e contínuo em esquemas e contramedidas efetivas. Os cidadãos já se acostumaram a fazer seguro contra desastres que, provavelmente, nunca irão ocorrer. Os governos deveriam fazer o mesmo e se considerarem afortunados mesmo que as despesas tenham sido em vão.

Finalmente, combater o Terrorismo utilizando *todos* os meios parece ser uma questão de sobrevivência. A natureza do ambiente sob ameaça configurará os limites do que seja possível e moralmente aceitável fazer. Nesse sentido, uma resposta considerada inaceitável hoje poderá ser aceitável amanhã, dependendo da ousadia dos terroristas. Aquilo que Israel, por exemplo, considera aceitável no combate ao Terrorismo, poderá não sê-lo para outras democracias.





# Carta a um Bisavô

## Carta a um Bisavô

*Santiago do Chile, 18 de abril de 2001.*

**Ya Habib,**

Foi com o Vô Badio que aprendemos a comer *homus-be-tarrine* com pão árabe, cebola crua como se fosse maçã, goiabada em lata, laranja cortada em quatro pedaços e balas de todas as cores e sabores.

Quando a gente toma guaraná, é ele quem aparece no pensamento e no coração da gente. Foi o vovô quem contou para a gente sobre os monstros que moram no fundo do mar. Foi com ele que a gente aprendeu a falar

*tubarão, polvo gigante e dragão submarino*. A primeira vez que a gente montou a cavalo foi na garupa do Vô Badio; a nuca dele era forte,

com cabelinho crespinho e branquinho. E o primeiro susto também foi com ele, quando ele fingia que era o Hulk e tirava

a camisa rugindo e levantando os braços como se fosse ficar verde. Na boca do vovô os palavrões nunca eram feios; eram gozados, alegres. Ele nos contava um monte de histórias que ninguém conhecia. Os adultos chamavam aquilo de exagero, mas a gente chamava de aventura, de fábula, de maravilha. Com o vovô tudo era possível, com ele a gente

podia ser mais forte que todos os bandidos, mais inteligente que todos os sabidos, mais bonito que todos os artistas de cinema. E quem precisava de Papai Noel tendo o Vô Badio? Ele era tudo,

era o melhor presente, a luz, a vida pulando de alegria dentro de cada um de nós. Uma vez ele contou para a gente que salvou a família inteira de um acidente de metrô, e outra vez ele disse que segurou a Tia Renata quando ela caiu lá do morro de pára-quadras. O nosso primeiro e único baile de carnaval foi no Sírio e Libanês; foi com ele que a gente aprendeu o que era samba, corneta e serpentina. Foi por causa do vovô que a gente já nasceu Flamengo, com ele que a gente aprendeu a dar um grito de vitória e a levantar com bravura a primeira bandeira. Nas reuniões de família, quando todo mundo sentava para conversar coisa de adulto, era ele quem salvava a gente da seriedade. O olho do vovô tinha a cor do mar

num dia de verão e a mão dele era maior que a nossa cabeça.

O legal do Vovô Badio é que ele era diferente e mais forte do que todo mundo. E que bom que ele foi o primeiro a viajar para este mundo de estrelas. Porque assim a gente tem a certeza de que, quando chegar a nossa hora, o céu vai ser um lugar muito bacana!

Continuamos te amando.

Até breve.

Seus bisnetos,

*Bruna e Bernardo Ganem Álvares Lima*



**D**o outro lado da rua, eu estava cuidando dos meus afazeres no Superior Tribunal Militar, acompanhando, com atenção, o esforço que fazia nossa gente para estancar a progressiva deterioração da capacidade operacional da Força. Era-me concedida a possibilidade de tudo ver, sem participar. Tão longe e demasiado perto, como me alertara o General Coutinho, experiente Ministro do Tribunal, especial conselheiro nos primeiros dias de assento no Plenário daquela colenda Corte de Justiça.

Naquela ocasião, o cenário permitia-me constatar que meus companheiros ainda resistiam à idéia, inexorável em si mesma, da criação do Ministério da Defesa, baseando-se em argumentos dos quais, particularmente, discordava por completo. Sobre o tema, à época, tive oportunidade de escrever, antes mesmo da ida para o STM, deixando clara minha posição, que traduzia a necessidade da implantação desse órgão - gerenciador maior das Forças Armadas.

Silente, discordava das posições que alguns assumiam, a respeito da desvinculação da *INFRAERO* e da Aviação Civil, opondo-se, às vezes rispidamente, a tais medidas. De minha parte, ao analisar a conjuntura, consolidando convicções de longa data, entendia que não tardava o momento, a partir do qual passaríamos a dirigir toda a energia disponível, apenas, para os objetivos maiores da Força Aérea.

Eis que, em plena efervescência de um instante delicado, fui convidado a retornar ao convívio desta casa, da qual jamais me aparteí. Dessa maneira, configurou-se a oportunidade de compartilhar minhas experiências e desempenhar um papel decisivo no processo de reformulação do projeto original de 1941.

Na verdade, ali, começava a delinear-se a trilha na qual a Força Aérea iria assumir relevância nunca dantes imaginada, especialmente, devido à envergadura das atividades subsidiárias que

## “...não poupo palavras para admiração pelos comandantes ênfase para os pioneiros da

estiveram, ao longo da caminhada, sobre os ombros diligentes, patriotas e abnegados dos nossos antecessores.

Ao render-lhes, desde já, minhas homenagens, penso que o momento é propício

# Serenidade Certamente

Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista  
Comandante da Aeronáutica

para trazer à luz um pouco das reminiscências que guardo com todo carinho e respeito.

Ingressei na Força Aérea apenas oito anos depois da sua criação. Fui sendo surpreendido, à medida que o amadurecimento me fazia compreender que não integrava a Força dos destemidos atores da Segunda Guerra Mundial, mas, sim, participava de uma atarefada organização, responsável por grandiosos projetos voltados para o desenvolvimento nacional.

Hoje, vejo de forma cristalina o universo em que cresci, e não poupo palavras para manifestar a mais profunda admiração pelos comandantes de ontem, com especial ênfase para os pioneiros da Força Aérea Brasileira.



# manifestar a mais profunda tes de ontem, com especial Força Aérea Brasileira.”

Entre outras tarefas, por meio de muita perspicácia, persistência, coragem e criatividade, colocaram a nossa Aviação Civil na respeitável posição que, atualmente, ocupa no contexto internacional. Hoje, quando estão

# mos?... e, Seremos!

avançados os trabalhos para a consolidação da Agência substituta do

*DAC*, testemunho, com orgulho, a surpresa dos novatos no tema, ao tomarem consciência de que as atividades dessa área extrapolam, em muito, as questões afetas tão-somente às empresas aéreas e seus espaços de interesse.

Deparo-me, extasiado, com a realidade de que a Força Aérea administra um campo de trabalho onde *trafegam* 10.444 aeronaves, sendo 283 jatos de grande porte; 41 empresas aéreas; 423 companhias de táxi aéreo; 763 prestadoras de serviços aéreos especializados; 461 oficinas e 198 aeroclubes; 92.087 licenças de pilotos e 39.150 para comissários, despachantes operacionais e mecânicos.

Nesse quadro, parece-me que somente cabe a manifestação de reverência a todo esse grupo de profissionais, que, de maneira eficiente, tem se desincumbido, nesta fase, da tarefa de gerenciar a Aviação Civil, preparando-a para o amigável enlace com a Agência a ser criada em breve.

Por outro lado, o que dizer da Indústria Aeronáutica, cujo foco é a *EMBRAER*, sempre tão prestigiada pelos projetos da Força, refletindo o desenvolvimento da nossa capacidade de absorver os seus produtos. Se olharmos atentamente, vamos encontrar cerca de quatrocentas empresas que estão, ou estiveram vinculadas ao setor, incentivadas pela gente da Força Aérea, desde os memoráveis tempos do Brigadeiro Montenegro, fundador do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, que permitiu criar a engenharia especializada e povoar com profissionais competentes os principais empreendimentos do mercado aeronáutico nacional.

Estendendo um pouco mais o raciocínio, vale lembrar de empreitadas como a *CELMA*, cuja capacitação está exposta em um sem-número de motores que voam pelos céus do planeta.

É lícito, também, destacar as tentativas para prover casas próprias que pudessem acolher com dignidade a nossa gente - em alguns casos, experiências bem sucedidas; noutros, nem tanto.

Certamente, haverá de agregar-se a esse conjunto o sucesso da *INFRAERO*, com a revolução que trouxe para o setor, alçando seus aeroportos os padrões somente encontrados no Primeiro Mundo.

Em outro panorama, aparece o Correio Aéreo Nacional e a estonteante tarefa de interligar o imenso território que nos foi legado, levando assistência e conforto às populações esquecidas nos mais longínquos pontos do território; despontam as missões desempenhadas nos casos de calamidades; avulta a obra da *COMARA*, construindo pistas e aeroportos no



interior da Amazônia, ultrapassando obstáculos imensuráveis, para os quais o estamento civil da nossa sociedade ainda não conseguiu reunir recursos e conhecimentos suficientes que lhe permitisse assumir a responsabilidade desse desafio.

Como sinto orgulho e júbilo pelo tanto que fizemos, imbuídos do espírito de cooperação, conscientes da importância das atribuições subsidiárias àquela que jamais deixamos de reconhecer: *garantir a soberania no espaço aéreo brasileiro.*

É chegada a hora de falar do SIPAM/SIVAM. Não há qualquer respaldo para dúvidas quanto à necessidade da instalação do CINDACTA 4, facultando o controle total dos céus do Brasil.

Mais uma vez, coube-nos, por exclusividade de competência, a atribuição de estruturar e implantar o Sistema de Proteção da Amazônia. Por causa dessa tarefa, fomos injuriados, vilipendiados (muito dinheiro e cobiça exacerbada). Soubemos combater o bom combate com serenidade, determinação e coragem.

Hoje, estamos a ponto de entregar à sociedade um projeto que, em vista de sua relevância estratégica, transcende os limites das nossas fronteiras. Aqui, encontro razão bastante para dedicar sincera gratidão à gente que o construiu, abnegados, perseverantes e destemidos, mirando sempre os interesses do Brasil e deitando um manto de proteção sobre o celeiro do mundo moderno.

Fomos!...Desbravadores e audazes cavaleiros do ar nos tempos da aviação-aventura. Heróis, em terras distantes e inóspitas — lutando lá no Teatro do Mediterrâneo; aqui, vigiando nosso próprio torrão - patrulhando o litoral brasileiro, durante o episódio da Segunda Guerra Mundial. Em tempos mais próximos, temos estado sempre prontos para participar, como mensageiros da esperança, nas operações de paz mundo afora.

Somos, neste momento, decerto, uma For-

ça Aérea com preocupante grau de debilidade operacional, revelando o envelhecimento da frota, que implica, dramaticamente, em necessidade de recursos. O complicado é que isso ocorre, justamente, em meio a um quadro de dificuldades de toda ordem que permeia nossa sociedade. Inegavelmente, somos parte integrante, indissociável, dela e, como aliados, não competidores, devemos buscar alternativas que representem soluções factíveis, longe das

**“...restabelecer a capacidade Brasileira, reestruturando-a com a exclusividade possível, a**

alquimias e mágicas que são parceiras das quimeras.

A partir de 1941 experimentamos uma certa forma de crescimento, em termos de Força. A Segunda Guerra pegou-nos incipientes, recém-reunidos os meios aéreos *oriundos e provenientes*, deixando-nos no ápice de uma curva de eficiência operacional, refletida na posse das aeronaves de Caça, Bombardeio, Transporte, Patrulha, Ligação e Observação, Operações Especiais, Busca e Salvamento e Reconhecimento, que compunham o acervo.

Tal realidade estendeu-se até os anos 70, era do milagre econômico que nos trouxe o embalo contagiante da fase supersônica.

A década de 80 será lembrada pelos vários recordes de horas voadas, porém nada se pôde acrescentar em modernizações ou atualização dos



equipamentos, cujos desempenhos já mostravam os primeiros sinais da obsolescência.

Nos anos 90, começamos a sofrer os efeitos da integração econômica mundial e a falta de priorização para os recursos destinados à estrutura militar. O submarino atômico, o VLS, os artefatos bélicos, o sonho da intensa contribuição tecnológica para um país-potência passaram a mostrar sinais de arrefecimento.

À época, na qualidade de Comandante do COMGAR, vi-me

**operacional da Força Aérea  
para cumprir, com a máxi-  
sua missão constitucional.”**

obrigado, quem diria, a reduzir o esforço aéreo pela metade, além de determinar a suspensão dos vôos para os mais antigos.

Passo a passo, aproximamo-nos do momento presente, que sucede vários anos de *enxugamento* das prateleiras e, em contrapartida, apresenta a realidade da existência de um Ministro da Defesa, cuja postura é de intransigente advogado das nossas necessidades operacionais.

A minha concepção de Comando, pelo inusitado da convocação, não podia ser extensa. Aliás, não precisava ser.

Ela consubstancia-se numa frase: **restabelecer a capacidade operacional da Força Aérea Brasileira, reestruturando-a para cumprir, com a máxima exclusividade possível, a sua missão constitucional.**

Significa afirmar que não teremos, em um futuro próximo, quaisquer outras atribuições subsidiárias que não se relacionem com a nossa missão precípua. Voar e combater, eis o propósito, ao qual nos devotaremos com toda energia, dedicação, afinco e profissionalismo.

Decerto, por meio dos nossos aviões de transporte seguiremos cuidando, de bom grado, do atendimento às missões destinadas a apoiar setores estratégicos e aquelas derivadas das dificuldades por que passam comunidades menos favorecidas. Sabidamente, esse tipo de suporte sempre foi, e continuará a sê-lo, eficientemente bem cumprido por profissionais que trazem o azul amalgamado nos corações e mentes.

Devo dizer que, ao assumir este honroso cargo, elegi como paradigmas, para levar a bom cabo a missão que me fora confiada, os sentidos da persistência e da esperança.

Esperança, sempre repito, pode não ser tudo, mas, seguramente, é uma belíssima companheira de viagem.

Persistência, absoluta concentração no objetivo definido - preparar a Força Aérea para, a qualquer instante e quando necessário, atender ao chamamento do Brasil.

O tempo corre célere, escoo-se inexorável ante meus olhos.

Por isso mesmo, tenho aberto variadas frentes e sei que alguns podem conjecturar sobre a possibilidade de que eu tenha pretensões de estender minha atuação por um período mais delongado, objetivando cumprir todos os compromissos estabelecidos. Quem assim pensa, está cometendo um engano.

Pretendo, apenas, e por consenso dos meus companheiros, deixar consolidado um plano de longo prazo, que permita estabelecer novos e seguros rumos para o vôo daqueles que haverão de nos suceder. Aí está o grande desafio.

Reestruturar a FAB, agora sem o DAC e a INFRAERO, tornando-a verdadeiramente FORÇA.



Pugnar por equipamentos modernos, destinados a núcleos de excelência à altura do nível profissional dos nossos tripulantes. Providenciar planos de carga adequados e confiáveis para nossa indústria, em especial a de material bélico. Aperfeiçoar a estrutura educacional militar, nos seus diversos níveis. Eis uma pequena mostra do universo de medidas que estão sendo implementadas com a visão do futuro.

Estou certo de que todos almejamos uma Força Aérea corretamente uniformizada, bem alimentada, saudável e com alto grau de treinamento profissional.

As novas atribuições complementares (não subsidiárias)

**A Força Aérea sempre será reflexo do país que nós, os brasileiros, quisermos construir.**

estarão inseridas no conceito de prover a estrutura compatível para que nossa gente seja bem instruída, adequadamente remunerada e receba a melhor assistência possível, por meio do aprimoramento dos sistemas de apoio e estímulo aos homens e mulheres que enobrecem as fileiras da Força Aérea.

O que tem me causado indiscreto satisfação é testemunhar o tanto de esforço que vem despendendo o Ministro da Defesa, Dr. Geraldo Quintão, com o propósito de que, finalmente, sejamos!

Nessa mesma linha, com igual vibração, constato o engajamento entusiasmado e sincero da nossa gente, em todos os círculos, quadros e especialidades, com a concepção definida pelo Alto Comando da Força Aérea Brasileira.

Tenho absoluta convicção de que

falta muito pouco para o dia em que os dizeres, apostos na parede frontal do Bloco M, na Esplanada dos Ministérios, serão transmudados, assumindo a tão esperada configuração:

### **MINISTÉRIO DA DEFESA FORÇA AÉREA BRASILEIRA.**

Nesse dia, então, SEREMOS!

Contudo, não nos iludamos. Não poderemos ser uma Força rica para defender um país pobre. Nossos destinos estão solidamente ligados, como não deve ser de modo diferente.

Neste processo global em que ingressamos recentemente, cabe a todos os brasileiros a definição do seu progresso como meta a perseguir, de sorte que o crescimento da sociedade como um todo contribua para o bem das gerações futuras.

O momento atual está a pedir menos gritos histéricos, menos reivindicações pessoais, menos corrupção, menos nacionalismos exagerados, por isso mesmo suspeitos.

Mais amor à verdade, mais lealdade, mais honestidade de propósitos, mais esforço, mais desprendimento, mais ordem..., mais progresso, menos demagogia.

A Força Aérea sempre será reflexo do país que nós, os brasileiros, quisermos construir.





# Pioneiros

Anna Guasque  
Escritora

*“A mata abria-se ao chegar dessas águas, como mulher virgem cheia de anseios”.*

Eles estão lá, altaneiros e fortes dominando a sua máquina voadora. A profissão é voar, desbravar o Brasil, ensaiar novas rotas e pontos de apoio, descobrir habitantes desconhecidos, demarcar lugares para outras pistas e torres de proteção ao voo.

O brilho das águas do Rio Tocantins, ao reflexo do sol, exalou sinais tremeluzentes, e os dois pilotos os vislumbraram. Rio herói, irmão brasileiro, na luta de prosseguir e vencer.

O piloto tem sempre uma missão, e a deles, naquele momento, era acompanhar o Rio Tocantins.

Reconheceram a Chapada dos Veadeiros em Goiás, e prosseguiram até Belém do Pará. É uma rota instigante, qual seja flutuar sobre um mar verde que é a Amazônia. Avistaram a Serra Geral e os dois homens controlam seu avião, mas não aquietam os seus cachecóis de seda, acenando entusiasmados pelo pulsar dos pilotos, que pretendem chegar ao estuário do Rio Amazonas.

São companheiros que se aventuram profissionalmente em um monomotor. Somente os dois voam solitários; o resto desse imenso país os ignora. Estiveram margeando a Serra Geral, cruzaram o Paranã, rio do Estado de Goiás, que é afluente do Tocantins e nasce nos contrafortes da Serra do Paranã. Avançariam objetivamente para encontrar Porto Nacional, vencendo a Chapada das Mangabeiras para tentar cruzar a linha que traçaram até o Estado do Pará.

Adiante deveriam encontrar Carolina, Tocantinópolis, Imperatriz, Marabá e outras cidadelas que precariamente existiam. Teriam que retificar alguns mapas existentes.

Constataram novos movimentos de habitantes, pontos topográficos não registrados.

O motor não podia falhar; a gasolina tinha que dar até o próximo pouso em um posto militar improvisado na selva, com uma pista curta.

O monomotor era o companheiro mais importante do desbravamento aéreo. A hélice sorvia o ar jogando-o para trás.

Esperava-os agora, em ângulo mais ao sul, o saltitante Rio Araguaia, afluente do Tocantins.

Constituíam-se num dos mais fantásticos espetáculos que a natureza oferece ao uso e aos olhos dos seres humanos. Como um ventre em contorções, ele se joga em cataratas, afoito à procura de seu futuro, como aqueles dois companheiros de jornadas. A mata abria-se ao chegar dessas águas, como mulher virgem cheia de anseios.

Agora era prosseguir na investida ou pousar na copa das árvores e sucumbir no verde.

Nesse possível impasse inglório seriam recebidos por índios hostis e onças. O medo os atacava; a coragem meio irresponsável os impelia. Assim se estabelecem os heróis.

Avistaram em ousado rasante, umas casinhas, que mais tarde se configuraram no município de Tucuruí, à margem esquerda do Rio Tocantins.

Acresciam às suas anotações dados novos; redescobriam o Brasil.



O Rio Tocantins ensinara aos dois aviadores militares, como avaliar melhor nossas paragens; onde chegar e assentar progresso, socorro à população cabocla. Eram o pioneirismo renovador, amigos mais íntimos da confluência do Tocantins com o Araguaia.

O céu ameaçava um temporal amazônico e o motor estava agora na aflição dos pilotos.

Se eles conseguissem chegar a Belém, estaria pronta a missão de reconhecimento do território, mas a chuvarada os alcançou. Desorientaram-se. Já haviam pousado em escassos postos militares, para reabastecimento, pernoitado em tribos de índios já conhecidos, mas agora era o brado da natureza selvagem.

Desabava um aluvião que não os deixava ver adiante, ao redor...o único motor gargarejava...

Conseguiram contornar o bojo das pançudas nuvens. O aguaceiro aliviara-se sobre o verdejante solo e se esgotara. Era limpo o céu agora...

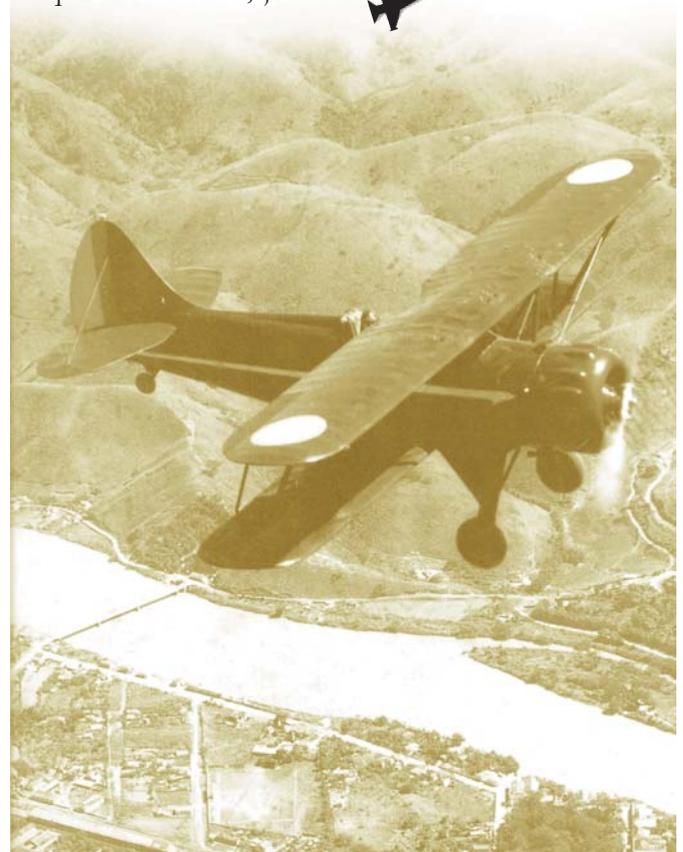
Oh! Espetáculo deslumbrante era dominar a porção aérea da baía de Marajó e admirar a grandeza do delta do Rio Amazonas, o rei do mundo em volume d'água. Os dois companheiros confraternizaram o momento. Chegavam a Belém do Pará, afinal, no alívio que se chamou *a glória de uma missão*.

Mostravam um Brasil, agora mais brasileiro!

Será que iremos deixar que a cobiça alheia nos tome nossas vitórias?

É preciso idealismo e bravura para comandar esse país.

O que temos visto, jovens?





# A GARÇA VOLTA AO NINHO

João Bravo da Costa Câmara  
Cel. Av. RR (In memoriam)



Com merecida razão o lendário Campo dos Afonsos, onde se localizava a antiga Escola de Aeronáutica, ficou mais conhecido como o *Ninho das Águias*. É que por ali passaram muitas gerações de pilotos da Força Aérea Brasileira desde os primórdios da Aviação Militar. O caso presente trata, com alguns detalhes curiosos, da volta ao Campo dos Afonsos, ao seu *ninho*, para ficar honrosamente preservado no Museu Aeroespacial (MUSAL), do avião *T-6*, essa *garça* de indiscutível presença e lembrança na FAB, em todo o Brasil.

Conhecido inicialmente - em torno dos anos 40, em plena Segunda Guerra Mundial - como *AT-6* (NA) *Advanced Trainer*, foi trazido da América do Norte em sucessivas levas de esquadrilhas, em vôo (via México e países da América Central, ou mesmo sobrevoando as Antilhas), ponto a ponto, até atingirem, ao norte, nossa costa, rumo a Belém (Pará). Esses aviões foram

***... essa garça deixou boas lembranças nessa turma, como em todas que tiveram a oportunidade de pilotá-la.***

então, paulatinamente, sendo incorporados aos contingentes aéreos da FAB, notadamente para a sua instrução, no Campo dos Afonsos: Estágio Avançado; treinamento por instrumentos; acrobacias e vôos de grupo; entre outras atividades que requeriam bastante esforço e atenção dos cadetes de então. Os componentes da primeira turma do Curso Prévio da Escola de Aeronáutica (1945), alguns anos após, iriam contar com esse tipo de avião, até a conclusão do Curso de Aviadores, em 1948: essa *garça* deixou boas lembranças nessa turma, como em todas que tiveram a oportunidade de pilotá-la. Sua versatilidade, segurança e performance, para a época, implicariam em seu excelente emprego e desempenho nas mais diversas formas de atuação na Força Aérea. Concluída a Segunda Guerra Mundial (1945), e uma vez reduzidos os efetivos até então formados pela Escola de Aeronáutica, os *T-6* passaram a ser distribuídos às diversas Unidades da FAB espalhadas por todo Brasil, desde Belém até Porto Alegre. O avião *T-6* teve, ainda, marcante presença nos *shows* aéreos proporcionados pela famosa *Esquadrilha da Fumaça*, ao mostrar o arrojo, a coragem e a perícia de seus pilotos em solenidades por todo o território nacional, os quais sempre foram aplaudidos por milhares de brasileiros. Também os *T-6* destacaram-se no Plano de Segurança elaborado





motor revisado; pintura externa, em cores de camuflagem, e anti-corrosiva; armamentos (metralhadoras, cabides para bombas e trilhos para foguetes; e tanque combustível reserva; painéis completos para vôos por instrumentos; com fiações novas para radiocompasso). Era tudo que o Major Monteiro queria. Sua busca por um piloto para trazer a *garça* para o MUSAL, durou pouco tempo, pois, cogitado para esta honrosa missão, aceitei-a de imediato. Fui então informado de que o *último* vôo daquele T-6, obedeceria uma rota especial: ele faria Lagoa Santa-Barbacena (Escola Preparatória de Cadetes do Ar) – Pirassununga (Academia da Força Aérea) e Campo dos Afonsos (o *ninbo*), quando passaria, então, ao acervo do MUSAL. Um C-45 nos deixou em Lagoa Santa e, horas depois, estávamos sobrevoando as instalações daquele Parque, em vôo de experiência, apesar de diversos testes já terem sido feitos por pilotos do Parque. O avião estava realmente *novo*, cheirando como se estivesse *saindo da fábrica*: tudo funcionava corretamente. Estava *pronto* para sua derradeira revoadada. No dia seguinte, bem cedo, foi feito o Plano de Vôo para Pirassununga com o sobrevôo de Barbacena, com a Meteorologia oferecendo condições bem favoráveis a este *raid*, a este adeus do nosso T-6, rumo ao seu *ninbo*. A passagem rápida sobre a Escola Preparatória de Cadetes, em Barbacena, teve o testemunho, bastante animado, de dezenas de cadetes, acenando os braços, no campo de esportes, certamente admirados com aquele avião *armado* e camuflado, sem saberem que ele estava lhes dando um *adeus* definitivo... O deslocamento até Pirassununga transcorreu sem anormalidades, apenas registrando-se o sobrevôo de Belo Horizonte, São João del Rei, Lavras, Varginha e Poços de Caldas, por serem pontos de *amarração*, na Carta de Navegação, devidamente *checados*. Nas proximidades de Pirassununga, cujas instalações e pista, já divisávamos, há alguns quilômetros, já se notava a intensa atividade aérea, com os modernos aviões *Tucano*, em plena instrução aérea. O T-6, aquela *velha garça*, foi estacionar junto a alguns jatos e alguns *Tucano*, e, em questão de minutos, estava cercado por dezenas de cadetes (alguns até em seus uniformes de vôo),

## ...admirados com aquele avião armado e camuflado, sem saberem que ele estava lhes dando um adeus definitivo...

admirados com aquela inédita *visita*, sem esconderem seu reconhecimento pelo gesto e homenagem que lhes prestava o MUSAL. O T-6 foi alvo de muitas fotos e filmagens por parte dos *novos* da FORÇA AÉREA,

mas muitos deles ficaram ainda mais surpresos quando viram o piloto do T-6 tirar seu capacete de vôo, para coçar os cabelos brancos, molhados de suor e amarfanhados... O comandante da Academia foi informado quanto aos motivos desta homenagem do MUSAL, e, durante o almoço, todos os cadetes ouviram deste Comandante um relato sucinto sobre a iniciativa do MUSAL, com o que muito agradeciam a este gesto. Em sua chegada ao *ninbo*, tudo teria transcorrido normalmente não fosse a solene *recepção* da *garça*, orientada festivamente pelo Major Monteiro, ao colocar no pátio cimentado do MUSAL, uma Banda Marcial, aguardando o pouso e o *táxi* de seu mais novo *filho*. Alguns rasantes, um *pill off* derradeiro e o T-6 pousava, dirigindo-se lentamente para o hangar acolhedor, quando ainda foi saudado com uma continência pelo maestro da Banda. Ao parar o motor, a Banda *atacou* um vibrante dobrado: justa e tocante homenagem àquela *garça*, que tanto nos fez vibrar no passado, e que tantos serviços prestara à FAB. Não foi muito difícil convencer o Major Monteiro, Diretor do MUSAL, e o Major-Brigadeiro Souza e Silva, Diretor da DIRDOC, sobre o sentido da homenagem póstuma que se pretendia fazer ao saudoso Brigadeiro Roberto Hyppolito da Costa, como se fora o *último tripulante* daquela *garça*: o T-6 de tanto significado para ele, quando de seu derradeiro vôo... Fora cumprida, com êxito, a missão solicitada pelo Major Monteiro. E o MUSAL, agora, acolhia aquela valiosa e invencível *garça*...



# A

# moça-dos-olhos-verdes

Lanes A. Garcia  
Cel. Int. RR

A moça dos olhos verdes, parada numa esquina da Rua da Bahia, me pareceu como se estivesse esperando por alguém. Seus olhos brilhantes, irrequietos e gaiatos, percorriam a multidão que por ali escoava, e emprestavam a seu rosto aquele ar travesso de quem está satisfeito com o passado, de bem com o presente e esperançoso do futuro. Parece que tudo tem, nada lhe faltando. Juventude, mais do que evidente. Saúde, não há o que se possa duvidar. Sucesso, muito patente em sua postura, sua indumentária e em seu semblante.

A quem podia estar esperando? O marido, que largara os seus deveres para com ela ali se encontrar? Um namorado feliz, que em uma tarde de folga fosse lhe dedicar algumas horas de amor? Incógnita intrigante. Ali não tem ponto de ônibus, os táxis passam sempre ocupados, os paqueras não perdem seu tempo por ali, por ser local de gente atarefada, sem tempo para as coisas boas da vida.

Mas a Moça-dos-Olhos-Verdes estava lá. Parada. Parecendo que dispunha desse tempo. E este velho poeta, insigne passante, que matava suas horas de lazer, dele, de fato, dispunha.

Quando os olhos verdes cruzaram com os meus, eu vi que emitiam centelhas e que um laivo de ternura iluminava-lhe mais um pouco o semblante, provocando um forte baque no meu peito.

Olhei em volta, buscando encontrar, naquele rol de transeuntes que me rodeava, o alvo daquela flechada mortal que com tanta eficiência me atingira, e a ninguém consegui identificar. Era uma flecha digna de um cavaleiro andante, de um príncipe encantado de amargura brilhante, cheio de força e beleza. E não de um provector cidadão com muito peso e pouco

c a b e l o ,  
mais para se-  
nil do que para co-  
roa, que passeava  
despreocupado, sem  
morte e sem destino, já  
desacostumado das delíci-  
as de um *flirt*.

Passei rápido, procurando não parecer ridículo, mas cheio de frustração e de inveja daquele alvo, que, quem quer que fosse, eu não conseguira reconhecer. E fui subindo...indo em frente...mas sentindo que os olhos verdes não me deixavam, acompanhando-me por um bom trecho da rua. Sem acreditar que o destino também pode nos reservar coisas boas, apressei o passo. Subi mais um pouco. O velho coração palpitava tanto, que me doía. Foi assim que caí em mim e resolvi enfrentar o que pudesse advir.

Voltei, e quase correndo, desci a rua procurando por ela.

Não mais a vi. Somente, na atmosfera, o perfume que sentira quando por ela passei, e nunca mais vou deixar de sentir.

Quem observar aquela esquina verá a qualquer hora do dia o velho poeta parado, e não atinará por quê. Ali agora é o seu ponto permanente. É ali que fico esperando... esperando... O QUÊ?



# 55<sup>o</sup> Aniversário do Clube de Aeronáutica

Comemoração organizada em duas partes distintas e levada a efeito em 3 de agosto de 2001, marcou o acontecimento, certamente, mais importante do Clube de Aeronáutica: os seus 55 anos de existência, cuja data de fundação remonta a 5 de agosto de 1946.

A primeira etapa da Comemoração constituiu-se de Sessão Solene do Conselho Deliberativo, cuja Presidência é exercida pelo Maj.-Brig.-do-Ar Irineu Rodrigues Neto, compondo-se a mesa daquela Solenidade pelo próprio Presidente do Conselho, acompanhado pelo Ten.-Brig.-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, Sócio Fundador e Benemérito do Clube de Aeronáutica; pelo Brig.-do-Ar Ercio Braga, Presidente do Clube de Aeronáutica; Vice-Alte. Odilon Luiz Wolistein, Presidente do Clube Naval; Gen.-Bgd. Hélio Ibiapina Lima, Presidente do Clube Militar; Ten.-Brig.-do-Ar Humberto Zignago Fiúza, ex-Presidente do Clube de Aeronáutica; e Cel. Av. Hermínio Brasil Kurka, atual Presidente do Conselho Fiscal do Clube de Aeronáutica. Nesta primeira fase da Comemoração, o Brigadeiro Moreira Lima, fazendo uso da palavra, proferiu, preliminarmente, a sua saudação ao Clube, seguindo-se um brilhante histórico sobre a sua fundação, o qual ressaltava as conquistas e vitórias, ao longo da sua existência, bem como, os óbices valorosamente transpostos na trajetória das suas Administrações.

Posfacionou enaltecendo a importância nacional do Clube no contexto militar, tanto quanto no âmbito da Aeronáutica, e encerrou demonstrando o caráter necessário e vantajoso do CAER para os Oficiais da Aeronáutica, sejam da ativa, da reserva ou reformados que ingressem no Quadro Associativo da Agremiação.

Na segunda etapa do programa da Comemoração, um evento cultural abrilhantou a reunião festiva, suavizando, através da música, a formalidade naturalmente solene da primeira parte.

Nesta fase segunda, os sócios e convidados foram brindados com um mini concerto, tendo como solista o Cel. Av. Ubirajara Carvalho da Cruz, o qual executou um variado repertório de música popular brasileira.

Com seu profundo conhecimento do cancionário popular nacional, a cada peça executada, o Cel. Ubirajara narrava a história da composição original.



Departamento Social

Estiveram na sua pauta musical:

- CHIQUINHA GONZAGA - *O Corta-Jaca* (tango brasileiro) e *Lua Branca* (canção). O último executado sob o teor de um *Improviso sobre o Tema Lua Branca*, com transcrição para piano de autoria do próprio Cel. Ubirajara.
- ERNESTO NAZARETH - *Odeon* (tango brasileiro).
- ZEQUINHA DE ABREU - *Os Pintinhos no Terreiro* (chorinho sapeca).
- ARISTIDES BORGES - *A Valsa Subindo ao Céu*.

Ao final, atendendo a um convite do Presidente do Conselho Deliberativo, Brigadeiro Rodrigues Neto, a Sra. Terezinha de Souza e Silva (Tetê), cantora e esposa do Presidente da Associação dos ex-Alunos da EPCAR, interpretou, em *duo* piano e voz, com o Cel. Ubirajara, um número, o qual, mesmo sem ter sido precedido de ensaio, foi exemplarmente bem sucedido, com merecida manifestação de agrado da platéia, mercê da qualificação musical de ambos os artistas daquele dueto.

Cabe assinalar que o Cel. Ubirajara Carvalho da Cruz, oficial da reserva da Aeronáutica, ao longo de sua carreira, desenvolveu atividades culturais nas áreas da música e da literatura.

Graduado em piano, pela Escola de Música da UERJ, realizou recitais no Brasil e no exterior. Foi aluno de Ordália Jacobina, tendo feito curso de alta interpretação pianística com o famoso Jacques Klein.

É detentor da Ordem do Mérito das Belas Artes no grau de Grande Oficial e o Mérito Legião Antônio Carlos no grau de Comendador, além de outros títulos honoríficos ligados à arte e à sua vida profissional.

No encerramento do evento, foi servido um elogiado coquetel às muitas pessoas presentes àquela inefável noite de convívio social, em Comemoração aos 55 anos do nosso Clube.

O presto atendimento dos profissionais garçons, bem como, a qualidade dos itens de consumo festivo oferecidos têm sido um ponto de honra do *Buffet Sabor & Festa*, cessionário do serviço de restaurante do Clube de Aeronáutica.





# OS F-5 EM

**M**esmo com nossa Força Aérea Brasileira possuindo uma das mais expressivas frotas de caça *Northrop F-5 Tiger* de todo o mundo, poucos conhecem os registros históricos de combate deste importante avião.

Esses aviões tiveram diversas versões construídas durante seu período de produção, excetuando-se os *F-5GIF-20*, estes um desenvolvimento dos *F-5* padrão, em combate, nos continentes asiático, africano, centro-americano e no Oriente Médio.

O *F-5* é um dos produtos da *Guerra Fria*, através do qual os Estados Unidos equiparam as Forças Aéreas de nações do Terceiro Mundo, sob a influência política dos EUA, que fossem participantes do Programa de Assistência Militar - MAP, com um caça supersônico de baixo custo de aquisição e manutenção.

Nesta época, a *Northrop Corporation*, de Hawthorne, Califórnia, estava desenvolvendo e iniciando a produção do primeiro avião supersônico de treinamento avançado, que seria designado pela USAF como *T-38 Talon*, um dos mais bem sucedidos projetos da História da Aviação, que começou a ser entregue em 1961, e possui um dos maiores recordes de segurança entre todas as aeronaves militares, um importante aspecto que motivou a USAF a implementar um programa de revitalização e modernização destes aviões, com troca das asas inclusive, o que permitirá que os *T-38* permaneçam em operação até 2040; quase 80 anos de utilização!

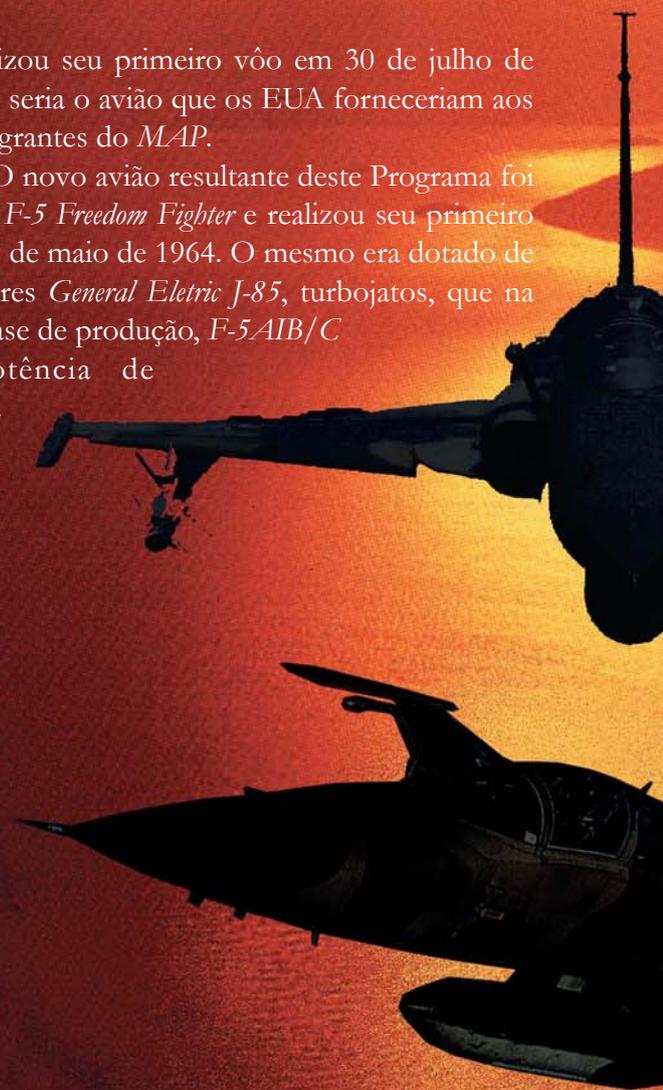
Nesta perspectiva histórica, abordamos o emprego dos *F-5* em combate, sem nos aprofundarmos em características técnicas, expondo sua utilização em diversos cenários internacionais.

Satisfeito com o desempenho do *T-38*, o Departamento de Defesa dos EUA ratificou a escolha do desenvolvimento de um modelo para caça, baseado no mesmo e designado *N-156C* (depois *N-156F*),

e que realizou seu primeiro vôo em 30 de julho de 1959. Este seria o avião que os EUA forneceriam aos países integrantes do MAP.

O novo avião resultante deste Programa foi designado *F-5 Freedom Fighter* e realizou seu primeiro vôo em 19 de maio de 1964. O mesmo era dotado de dois motores *General Electric J-85*, turbojatos, que na primeira fase de produção, *F-5AIB/C* tinha potência de 4.080 lb.

Os aviões da segunda fase (*F-5EIF*) tinham os mesmos motores, mas com 5.500 lb de empuxo. Seu armamento básico eram dois canhões Pontiac de 20 mm, com 280 tiros cada. Disponha de sete *pontos duros*, sendo dois nas pontas, que poderiam receber trilhos para dois mísseis *AIM-9 Sidewinder* infravermelhos, ou tanques para 100 galões de combustível; dois sob cada asa; e um sob a fuselagem, capazes de transportar uma grande variedade de tanques de combustível e de *napalm*, lançadores múlti-





# COMBATE

plos para bombas e foguetes, mísseis, bombas para diversas finalidades e *casulos* para canhões e metralhadoras. A versão de treinamento operacional *F-5B* não tinha canhões, mas podia transportar armamento externo.

Devido à facilidade do seu processo de produção e de seu baixo custo, também o Canadá, a Espanha e a Holanda produziram-no sob licença - no Canadá (*CF-5*), na

*Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho*  
Historiador

Holanda (*NF-5*) e na Espanha (*C.9/CE.9 SR.5*); foi também desenvolvida uma versão para reconhecimento, geralmente com quatro câmaras no nariz.

O primeiro *F-5A* foi aceito pela USAF em janeiro de 1964, entrando em operação em agosto daquele ano em nova Unidade, o 4.441º Esquadrão de Treinamento de Tripulações de Combate, na Base Aérea de Williams, destinado a treinar os pilotos das nações que o receberiam. Ali, estes pilotos realizaram um curso com 182 horas de aulas teóricas, inclu-

indo *briefing* e *debriefing*, e 48 horas de voo, sendo 25 nos *F-5A* e o restante nos *F-5B*. O primeiro esquadrão estrangeiro a operá-lo foi o baseado em Tehran-Mehrabad, em junho de 1965.

Neste período, transcorria a Guerra do Vietnã, e a USAF, aviada por testar o novo avião, estabeleceu o Programa *Skoshi Tiger*, lotando alguns *F-5* no 4.503º Esquadrão de Caça Tático. Esses aviões receberam diversas modificações nos aviônicos, além de tubos para reabastecimento em voo, sendo designados como *F-5C*, que, atravessando o Oceano Pacífico em voo, chegaram à Base Aérea de Bien Hoa, na República do Vietnã (Vietnã do Sul), em 23 de outubro de 1965.

No mesmo dia da chegada, à tarde, ocorreu a primeira missão, atestando sua alta disponibilidade.

A quase totalidade das missões voadas pelo Esquadrão, no Vietnã, constituiu-se de operações de ataque ao solo, interdição e patrulha aérea de combate, sempre sobre o Vietnã do Sul, Cambodja e Laos. As armas mais utilizadas eram bombas de alto teor explosivo, tanques de *napalm* e foguetes disparados de lançadores múltiplos. A bomba mais empregada foi a *MK-82* de 500 lb, das quais 1.600 foram lançadas. O avião foi também muito usado no metralhamento de *sampanas* e na escolta dos *NC-123K*, que pulverizavam o famoso *Agente Laranja*. Durante o período de operação, mais de 550.000 tiros de 20 mm foram disparados.

Dois dias após a chegada ao Vietnã, o Esquadrão foi transferido para a Base Aérea de Danang, na época o mais movimentado aeródromo do mundo, com uma decolagem e um pouso a cada 20 segundos, e que servia a aviões da Força Aérea, do Exército, da Marinha, dos Fuzileiros e da CIA dos EUA, além de aeronaves militares da Austrália, Filipinas, Tailândia e Coréia, e de vôos comerciais normais.

Contudo, paralelamente à sua versatilidade, o avião apresentou vários problemas, como a necessidade de pistas muito extensas quando decolando



totalmente carregado; a necessidade de tanques suplementares maiores; a baixa autonomia, um grave problema nas congestionadas condições de tráfego aéreo em Danang, que fazia com que, às vezes, fosse necessário orbitar quase uma hora para pousar; a existência de parâmetros de lançamento muito restritos, que faziam com que as bombas e os tanques colidissem freqüentemente com a parte exterior da asa quando lançados; e a explosão prematura da munição, que causava grandes danos.

Outra grande decepção estaria reservada para os pilotos que jamais conseguiram abater um avião inimigo, pois operavam fora da área destes.

Depois, os aviões foram provisoriamente transferidos para o 100º Esquadrão de Comandos Aéreos, e, ao fim de 21 meses de operação, com a USAF insatisfeita com o tipo de avião, todos foram transferidos para a Força Aérea do Vietnã (VNAF), onde sua operação seria também insatisfatória, devido a uma série de fatores, ressaltando-se o baixo nível técnico do pessoal, e, principalmente, o alto nível de corrupção, que afetava sobremaneira a prontidão da Força. Os aviões foram obtidos depois de anos de insistência por parte da VNAF, que sempre teve seus pedidos para um caça a jato recusados, pois os EUA conheciam perfeitamente o estado da VNAF. Com o surgimento do F-5, finalmente os EUA encontraram um avião adequado, que satisfizesse a VNAF e que fosse suficientemente barato para o contribuinte americano pagar, já que seriam os EUA que financiariam a *aventura*.

Assim, em 1966, a primeira classe de pilotos vietnamitas seguiu para o curso em Williams. Um dos alunos era o folclórico Marechal-do-Ar Nguyen Cão Ky, Primeiro-Ministro e Comandante da VNAF, que não perdia a oportunidade de um voozinho, desperdiçando ainda mais os vultuosos recursos colocados à disposição da VNAF pelos EUA, que quase não observavam resultados.

Em 17 de abril de 1966, foi ativado o Esquadrão de Caça 522, da VNAF, tido como uma Unidade de *elite*. Logo percebeu-se, entretanto, os decepcionantes resultados obtidos, pois além de tripulações e manutenção insuficientes, muitos foram os casos de os comunistas receberem *misteriosos* avisos prévios de que sofreriam um ataque, com bastante tempo, para retirarem-se do alvo, além da criação

de uma cadeia de comando que exigia um infindável número de autorizações para o desfecho de um ataque, possibilitando a retirada ou preparo do inimigo para um ataque.

Com a invasão lançada pelo Exército do Vietnã do Norte em 30 de março de 1972, evidenciou-se a inaptidão da VNAF em fornecer suporte adequado ao Exército do Vietnã do Sul. Este foi o começo do fim, e com a decisão dos EUA de retirar-se do conflito, decidiu-se, como auxílio final, transferir um enorme número de equipamentos bélicos de todos na ilusão de que o Vietnã do Sul conseguisse se defender por si só. O fim foi rápido. Com o avanço norte-vietnamita, as bases em sua rota foram sendo tomadas uma a uma, e uma fantástica quantidade de aeronaves de todo tipo foram sendo simplesmente abandonadas para os comunistas, muitas delas ainda em seus caixotes, desmontadas. A maioria das que conseguiam decolar durante a fuga, serviam para os pilotos transportarem familiares e amigos.

Em meio a esse caos, a VNAF recebeu ainda 118 novos *F-5E*, com muitos melhoramentos em relação às versões anteriores, com poucos sendo efetivamente montados e operados, pois os *F-5E* eram bem mais complexos que seus antecessores. Paralelamente a estes, dezenas foram abatidos pela artilharia antiaérea dos comunistas. Oitenta e sete *F-5 AIB* e vinte e sete *F-5E* foram deixados de *presente* para os comunistas, que os utilizaram posteriormente na invasão do Camboja, sendo retirados à medida que os itens de reposição esgotavam-se. Alguns foram ainda ofertados à União Soviética, Polônia e Tchecoslováquia para que pudessem estudá-los.

Em 1980 iniciou-se a Guerra no Golfo, entre Irã e Iraque. O Irã, primeiro operador estrangeiro dos *F-5*, possuía um grande número desses aviões, que eram os mais bem equipados de todas as nações que o utilizavam. Estes *F-5E*, dos quais 166 foram recebidos, combateram os iraquianos, vetorados pelos *F-14* também comprados aos EUA, que atuavam como *mini-avaes* vetorando os *F-5E* contra os alvos iranianos aéreos e terrestres. Estima-se que cerca de sessenta foram abatidos durante a Guerra e que ali, alguns tiveram algumas vitórias em combates aéreos contra os *MIG* e os *Mirage* iraquianos. A Jordânia e a Arábia Saudita também ofereceram a participação de seus *F-5* ao lado do Irã, mas não há confirmação disto.



## O *F-5* é um dos produtos da *Guerra Fria*, através do qual os Estados Unidos equiparam as Forças Aéreas de nações do Terceiro Mundo.

Na segunda Guerra do Golfo, quando o Iraque invadiu o Kuwait, em 1990, os *F-5E* da Força Aérea da Arábia Saudita voaram missões de ataque ao solo contra os iraquianos, sem obterem vitórias aéreas.

O conflito entre a Etiópia e a Somália também teve a participação do *F-5*. Reinava enorme desorganização e desperdício de recursos, além da falta de tripulações. Assim, viu-se os *F-5* da Etiópia sendo pilotados por israelenses, enquanto iraquianos e sírios pilotavam as aeronaves somalis. Até os *MIG-23* de Cuba participaram do conflito. Pelo menos dois *F-5* foram perdidos. Na Tailândia, os *F-5* daquele país entraram várias vezes em combate com os cambodjanos, que sistematicamente violavam suas fronteiras.



Os *F-5*, em suas diversas versões, também envolveram-se em combates e golpes internos. Em 16 de agosto de 1972, três *F-5* da Força Aérea de Marrocos tentaram abater o *Boeing 727* que conduzia o Rei Hassan daquele país. Não obtendo sucesso, incredivelmente, o jato de passageiros conseguiu pousar com um só motor, sendo depois metralhado por um dos caças, também sem êxito. No dia seguinte, outros quatro atacaram o Palácio Real, também sem resultado.

O Marrocos foi outro país a empregar os *F-5* contra os rebeldes da Frente Polisário a partir de 1976, conseguindo abater vários deles, além de um *SEPECAT Jaguar* da Força Aérea Francesa. Doze *F-5* foram doados pela Arábia Saudita para combater também ao lado dos marroquinos.

Na Venezuela também os *F-5* entraram em ação, quando em 27 de novembro de 1992 a Força Aérea tentou um golpe de Estado. Entraram em combate com os *F-16*, que eram leais ao governo. Três *F-5* foram destruídos na Base Aérea de Barquesimeto por aviões *OV-10 Bronco* e *Mirage III*.

Nas Filipinas os *F-5*, desde sua introdução, têm

realizado missões de ataque contra os rebeldes muçulmanos e comunistas.

Devido à crescente tensão entre Grécia e Turquia, muitas foram as violações do espaço aéreo de ambos. Em um desses vôos, dois *F-5* gregos interceptaram dois *F-102 Delta Daggers* turcos. Os gregos entraram em formação de interceptação com os *F-102*, para que os turcos saíssem do espaço aéreo grego. Subitamente, o piloto grego que voava na Ala viu um dos aviões turcos abrir seu compartimento de mísseis, com estes prontos para serem lançados contra seu líder, instantaneamente, o Ala disparou um de seus mísseis *AIM-9*, atingindo o *F-102* turco bem no meio da fuselagem, que caiu em chamas sobre o Mar Egeu, com o piloto sem ejetar-se. O outro *F-102* fugiu, mas caiu por falta de combustível.

Houve também, um interessante *pós-cripto*: quando a Malásia comprou 65 novos *F-5E*, os mesmos foram transportados por cinco *C-5 Galaxy*. No dia da chegada destes, o Adido da USAF estava no Aeroporto, e inquiriu por qual razão a Malásia não adquiriu também equipamento de suporte no solo para os *F-5*. A pergunta ficou sem respostas. Horas mais tarde, alguns *Antonov* russos pousaram no mesmo aeroporto, e dezenas de caixas foram desembarcadas, nas quais lia-se *Skosbi Tiger*.

Era simplesmente o equipamento americano capturado no Vietnã, que os vietnamitas venderam aos malásios...



## CARACTERÍSTICAS DO NORTHROP F-5 FREEDOM FIGHTER / TIGER II

	F-5A/B	F-5E/F
ENVERGADURA	7,7 m	8,13 m
COMPRIMENTO	14,38 m 14,12 m (B)	14,73 m 15,80 m (F)
ALTURA	4,01 m 3,99 m (B)	4,08 m
PESO VAZIO	3.667 kg 3.792 kg (B)	4.349 kg 4.400 kg
PESO CARREGADO	9.379 kg 9.298 kg (B)	10.922 kg
VELOCIDADE MÁXIMA EM ALTITUDE	1.489 km/h-925 MPH 1.424 km/h-885 MPH (B)	1.705 km/h-1.060 MPH
ARMAMENTO	2 CANHÕES DE 20 mm SEM CANHÕES (B) 2.000kg/4.400 lb DE ARMAMENTO EM 7 PONTOS DUROS	2 CANHÕES DE 20 mm 1 CANHÃO DE 20 mm (F) 3.175 kg/7.000 lb DE ARMAMENTO EM 7 PONTOS DUROS

### OPERADORES:

BAHRAIN, BOTSWANA, BRASIL, CHILE, GRÉCIA, HONDURAS, INDONÉSIA, IRÃ, JORDÂNIA, KÊNIA, CORÉIA DO SUL, MALÁSIA, MÉXICO, MARROCOS, NORUEGA, FILIPINAS, ARÁBIA SAUDITA, SINGAPURA, ESPANHA, SUÍÇA, TAIWAN, TAILÂNDIA, TUNÍSIA, TURQUIA, ESTADOS UNIDOS ( FORÇA AÉREA, MARINHA E FUZILEIROS), VENEZUELA E YEMEN.



# O PARAPLÉGICO

## UM DEFICIENTE OU UM EXCEPCIONAL



*Brig.-do-Ar Ercio Braga*

manente de entusiasmo e de motivação para a luta. Pode escolher entre ser um dependente da ajuda governamental ou ser um cidadão capaz de ajudar os desesperançados e os pobres.

Ainda pode optar por ser considerado pelas pessoas como uma fonte inesgotável de alegria, que busca permanentemente a felicidade que merece, ou por ser um privilegiado infeliz, pessoa sem futuro e sem razões para viver.

É importante ressaltar que qualquer pessoa, por mais saudável que seja, pode, por acidente ou por doença, ser obrigado a escolher a postura que adotará como paraplégico.

O Clube de Aeronáutica, ao

proporcionar aos paraplégicos a oportunidade de serem pilotos de ultraleve, considerou apenas os excepcionais. Esta idéia, apresentada por uma aviadora de nosso Clube, baseia-se em dois princípios:

1° - Ninguém valoriza mais a liberdade do que um paraplégico;

2° - No vôo, o homem sente toda a grandeza que a liberdade representa na convivência social.

Paraplégico: ser um deficiente ou um excepcional é uma escolha sua. Os Céus estão reservados para os excepcionais e a Terra para os tristes deficientes, observadores conformados dos pássaros e das aeronaves.

Se alguém lhe perguntar, responda:

**EU NÃO SOU DEFICIENTE, SOU EXCEPCIONAL, E POSSO PROVAR.**



No dicionário encontramos a definição de paraplégico para uma pessoa que tenha restrição para movimentar os seus membros inferiores, não havendo qualquer restrição aos sentidos ou ao funcionamento do cérebro.

Por essa razão, um paraplégico pode, na sua convivência com a sociedade, transformar-se num deficiente ou num excepcional, em função de sua postura nessa convivência.

Um paraplégico pode ser um deficiente, se agir como um pária social, com direito à preguiça, à indolência ou à incompetência, ou ser um excepcional, se agir como um trabalhador independente, que tem a competência como objetivo.

Da mesma forma, ao encontrar uma dificuldade, pode considerá-la um desafio e superá-la como um degrau, ou prostrar-se inerte numa contemplação submissa diante de uma muralha.

Também, como deficiente, pode agir como um escravo da piedade alheia, mendigo da compreensão da sociedade, ou, como um excepcional, transformar-se num professor da esperança, num cidadão livre e fonte per-





# NUICAF

nuicaf



## *Um Instituto de Ciências a serviço do desenvolvimento da Aviação do país*

*Francisco da Costa e Silva Júnior*  
*Cel. Av. R/R*

**S**eguramente, se fizermos uma enquete, poucos serão aqueles capazes de responder qual é o significado desta estranha sigla e muito menos identificar, por trás dela, uma Unidade do Comando da Aeronáutica, e qual o importante serviço que ela é capaz de prestar à Aviação e ao país!

O Núcleo do Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica, mais conhecido por sua sigla *NUICAF*, é um instituto de ciências, no mais puro estilo daqueles existentes no *CTA*, em São José dos Campos - SP, e cuja filosofia de trabalho o orientou.



*Prédio do NUICAF - Campo dos Afonsos*

Esse Instituto situa-se no campus da Universidade da Força Aérea, ocupando as instalações do antigo *Cassino dos Cadetes* da então Escola de Aeronáutica, contíguas à Comissão de Desportos da Aeronáutica - *CDA*, no já lendário Campo dos Afonsos, em Marechal Hermes, na cidade do Rio de Janeiro.

Inaugurado em 1993, o *NUICAF* foi a realização de um projeto de criar uma instituição de pesquisa que pudesse estudar os profissionais da Aviação, civis e militares, valendo-se para isso do conhecimento de ciências humanas, considerando as características de cada profissão, em harmonia com o seu ambiente de trabalho e levando em conta, ainda, as peculiaridades próprias dos seus exercícios, como características biológicas, regime legal de trabalho, relações interpessoais, clima e tantos outros, possibilitando dessa forma uma nova visão sobre as suas realidades laborativas, desenvolvendo uma nova cultura e capacitando técnicos com formação específica nesta área.

A Fisiologia do exercício, a Bioquímica, a Psicologia e a Biomecânica são as ciências básicas utilizadas para estudar os fatores humanos ligados aos profissionais do ar. No entanto, tais ciências e os equipamentos utilizados em seus laboratórios também se aplicam integralmente no estudo das ciências do desporto. Foi dessa maneira que, nesses oito anos de vida dessa instituição, foi possível também aplicá-las em benefício do esporte brasileiro.

Pelo laboratório do Instituto passaram equipes e atletas do judô, da natação, do voleibol, do futebol, da canoagem, do atletismo e outros tantos que se beneficiaram dos programas lá desenvolvidos, para melhorarem as suas *performances*, com a aplicação sistematizada da ciência e da tecnologia em seus benefícios.



Graças a essa cultura aplicada ao esporte e à tradição da Aeronáutica na história do desenvolvimento do país, o Ministério do Esporte e do Turismo – MET elegeu o complexo desportivo do Campo dos Afonsos, na UNIEA, como o primeiro centro de excelência em esportes olímpicos do país, assinando um convênio de cooperação com o COMAER, redundando na aplicação de recursos da ordem de quase R\$6.000.000,00 (seis milhões de reais), que estão permitindo a modernização e ampliação das instalações lá situadas, além de propiciarem a conservação de um valioso patrimônio de inegável valor histórico para a Aeronáutica e para o país, o qual recebeu o nome de Centro de Excelência Olímpico do Campo dos Afonsos - CEOCAF.

O Instituto, para a realização de suas missões, conta com o apoio do COMAER através do COMGEP, a quem é subordinado, e do DAC, por meio de apoio consumado através do Programa de Cooperação Técnica da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, que tem no NUICAF o desenvolvedor de um dos seus objetivos de cooperação: o objetivo 6, que é o da geração de conhecimento na área de *fatores humanos* (\*) em ambiente de Aviação.

A sua capacidade de atuar em múltiplas áreas das ciências humanas e a integração dos seus laboratórios nos diversos programas de pesquisas deram a esta instituição características únicas, sendo hoje o único instituto desta natureza na América Latina.

Os seus programas de pesquisas envolvem, dentre outros, trabalhos na área da Cronobiologia, permitindo o estudo dos regimes de trabalho em turnos, considerando a mudança de fusos horários com a geração de formas mais adequadas e eficientes de se lidar com os diversos fatores estressores deles redundantes.

São objeto também das suas pesquisas, trabalhos com programas de condicionamento físico e hábitos saudáveis que permitirão uma melhora na qualidade

de vida do aeronauta e no preparo da Força. É necessário destacar-se que a FAB, com o seu programa de modernização, o qual contará com aeronaves de combate que desenvolverão cargas G da ordem de mais de 9G e aviões de patrulha que terão autonomia de mais de 15 horas, necessitará de novos paradigmas de condicionamento físico profissional dos seus combatentes, para fazer frente às novas exigências dos equipamentos adquiridos, sob pena de, se não o fizer, não lhes poder explorar todas as capacidades dos seus envelopes de vôo.

Em um dos seus trabalhos mais recentes, o NUICAF, em conjunto com a CDA, desenvolveu um

programa de gerenciamento do Sistema de Educação Física e Desportos – SISEFIDA, que permitirá à Aeronáutica o teste da aptidão física dos seus profissionais e a geração de programas de condicionamento físico profissionais individualizados, através da INTRAER (Rede Interna de Transmissão de Dados), permitindo pela primeira vez, quando lançado, o controle, de maneira integrada, do condicionamento físico profissional da FAB, que tomará o nome de *FAB Saudável*.

Este programa será estendido, através do Sistema de Aviação Civil, pelo DAC, à Aviação Civil

do país, e, num passo seguinte, através da Pagadoria de Inativos e Pensionistas da Aeronáutica – PIPAR, ao pessoal da reserva, num serviço no âmbito da saúde preventiva e de grande alcance para a saúde pública da Aeronáutica.

No mês de julho passado, o DAC assinou um *Memorando de Entendimentos* com a Agência Espacial Brasileira, permitindo a participação do NUICAF no Programa Espacial Brasileiro, nos programas de preparação e seleção de astronautas e pesquisas na Estação Orbital Internacional – ISS, que remete o Instituto para uma nova dimensão: a da pesquisa e a dos trabalhos em ambiente de microgravidade e de interação com a Agência Espacial Americana – NASA, abrindo novas perspectivas para a pesquisa



*O astronauta Marcos Pontes realizando teste ergométrico no Laboratório de Fisiologia do Exercício*



no espaço e os seus conseqüentes benefícios na aplicação dos seus conhecimentos em prol do homem.

No campo da Psicologia, mais especificamente no que concerne aos estudos da área cognitiva, objeto de estudos do Laboratório de Psicologia, o *NUICAF* participará juntamente com o Instituto de Fomento Industrial – *IFI*, responsável pelo processo de homologação de aeronaves no país, da campanha de certificação/homologação dos novos produtos da *EMBRAER*: o *EMB - 170* e o *EMB - 190*.

Estes aparelhos necessitarão ser homologados no quesito *fatores humanos*, ou seja, para o *homem*, num processo diferente dos adotados anteriormente, em que a preocupação maior recaía sobre o equipamento, levando a um modelo invertido, onde o homem deveria se adaptar às condições de projeto e não o inverso como agora é preconizado.

Tem sido muito atuante, também, a participação deste laboratório na formulação de novos Programas de Gerenciamento de Cabine, mais conhecidos pela sigla em inglês *CRM*(\*\*). Nesta área foram desenvolvidos programas conjuntos com a *EAB* e a *VARIG*, sendo que este último redundou em um programa integrado de todos os tripulantes de cabine, incluídos aí os comissários, encontrando-se no momento na sua segunda etapa de desenvolvimento: a de aplicação em vôo denominada *LOFT*(\*\*\*).

Na Bioquímica, o trabalho de pesquisas com indicadores bioquímicos permitiu, entre outros, a

geração de programas de treinamento mais ajustados à individualidade de cada homem, pois detecta as alterações bioquímicas ocorridas no corpo humano nas mais variadas condições às quais este homem é submetido, permitindo ao formulador dos programas de treinamento ajustes finos que só eram permitidos anteriormente através do processo da *tentativa e erro*. Graças a estes novos indicadores,

foi possível ao atleta maratonista Ronaldo da Costa, o *Ronaldinho*, estabelecer em 1998 uma nova marca mundial para o percurso da maratona, ao ganhar a Maratona de Berlim com a expressiva marca de 2 horas 6 minutos e 5 segundos!

A Biomecânica, responsável pelo estudo do movimento, utilizando ferramentas da Física e da Matemática, tem elaborado estudos nas áreas de vibração no corpo humano e de desenvolvimento de modelos biomecânicos aplicáveis à atividade do aeronauta e do esporte.

O seu principal projeto é o da geração da normatização de níveis de tolerância à vibração, aplicáveis a pilotos de helicópteros. Estes estudos vão gerar padrões a serem seguidos pela *OACI* e disseminados pelo resto do mundo.

A multiplicidade de tarefas desta instituição só é permitida graças a um pequeno corpo de pesquisadores de alto nível (16 técnicos), com dedicação exclusiva, reconhecidos na comunidade científica pelos trabalhos desenvolvidos e de elevado valor para a instituição, com formação nas áreas de Educação Física, Fisioterapia, Bioquímica, Psicologia, Medicina e Engenharia, sendo cinco doutorandos, sete mestres, dois mestrados e dois graduados, além de um corpo técnico administrativo de oito pessoas.

Graças à sua capacidade interativa e associativa, o Instituto tem sido procurado por instituições de ensino e pesquisa, como é o caso da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - *UERJ*, a Coordenadoria dos Projetos de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - *COOPE/ UFRJ*, a Universidade Castelo Branco - *UCB* para firmar convênios de cooperação e participar de trabalhos de pesquisas desenvolvidos na área de Aviação, contribuindo dessa forma para tornar o *NUICAF* uma referência no país, em programas aeroespaciais com fatores humanos.

(\*) “Os fatores humanos ou *human factors* - comumente conhecidos - são todos os elementos que contribuem com a relação interativa do homem, em um dado ambiente, com os diversos sistemas que o cercam e que são determinantes na sua dinâmica e eficiência”.

(\*\*) *CRM* - *Cockpit Resource Management* (Gerenciamento dos recursos de cabine).

(\*\*\*) *LOFT* - *Line Oriented Flight Training* (Treinamento orientado de vôo de linha) - Prática dos conceitos aprendidos de *CRM*.



O atleta maratonista Ronaldo da Costa



# A FAB perde um

Gustavo Wetsch  
Ten.-Cel. Esp. Aer. R/R

# grande amigo

Um grande amigo da Força Aérea, o famoso fotógrafo Francisco Cândido Pereira Netto, mais conhecido com *Chico*, deixou-nos recentemente. Carioca nascido em 1921, na adolescência foi chefe de um grupo de escoteiros do mar da Zona Sul. Tendo começado como funcionário público, encontrou a sua verdadeira vocação na fotografia, atividade pela qual se destacou desde logo. A fotografia publicitária tornou-o conhecido e proporcionou-lhe uma vida confortável, tendo a sua arte aparecido em milhares de embalagens, capas de discos, livros e revistas.

Em 1965, quis o destino que os seus caminhos se cruzassem com os do Tenente-Coronel Aviador Antonio Claret Jordão. Começou aí a verdadeira paixão da sua vida. Pelo resto de seus dias, mesmo sem ter sido aviador, ele amou intensamente a Aviação Militar e, principalmente, a Força Aérea. Tendo colocado os seus dotes profissionais a serviço da FAB, fotografou grande parte dos aviões que fizeram a Força Aérea durante os últimos anos. Desse seu trabalho resultou um belíssimo acervo fotográfico que, muitas vezes, abrilhantou as páginas desta Revista. Além disto, nos últimos 30 anos, Chico foi *comandante* do 1º Esquadrão de Ratos de Hangar – 1º EsRaHan – e recebia em seu apartamento em Ipanema, todos os sábados, os seus amigos amantes da Aviação. O seu maior legado, indubitavelmente, foi o livro *Aviação Militar Brasileira: 1916-1984*, editado pela *Revista aeronáutica* e atualmente considerado uma obra de referência nessa matéria.

Aqui fica o preito de admiração e de afeto dos seus milhares de amigos da FAB, aos quais tão habilmente soube conquistar. Ele era um dos nossos. Adeus, amigo *Chico*! Em continência ao terreno, apresentar armas!





O que são as

FORÇAS

ARMADAS

e como vêm sendo elas confundidas

Jorge Boaventura  
Jornalista

Antes de mais nada, parece-nos adequado esclarecer que o autor das considerações que pretende, somente, propor à consideração pela inteligência e pela consciência dos que venham a lê-las, não é militar e não possui, sequer, um único parente militar. Move-o, pois, apenas o desejo de contribuir, na conformidade da sua consciência e da sua experiência, com ponderações a serem analisadas pelos que venham a ter conhecimento delas, acerca da campanha sistemática que, cada vez mais claramente, vem se desenvolvendo, no sentido de desacreditá-las perante a opinião pública. E talvez não fosse tão importante fazê-lo em se tratando de algo episódico, remediável, por exemplo, pela substituição, em futuras eleições, dos que, no momento, governam, promovendo ou permitindo-a. Na verdade, porém, está este autor convencido da existência real, nada fantasiosa, da presença, em nível internacional, de uma conspiração que, agora com nova estratégia, visa, como visou no passado, ao domínio mundial em proveito de poucos. No passado, aliás ainda bastante recente, os mentores dessa ambição de domínio lançaram mão do pensamento de Karl Mordechai, mais conhecido como Karl Marx, embora Marx fosse apenas uma espécie de codinome, para, com base no referido pensamento, estabelecer como motor único e inevitável da História, a luta de classe, e usando-a como ferramenta, alcançarem o domínio desejado, *sobre e a despeito das soberanias nacionais*. Sentimentos patrióticos e veleidades de soberania seriam apenas *alienações*

*pequeno-burguesas*, promovidas para manter em sujeição os proletários submetidos à espoliação da *mais-valia*, fonte do capital. Com tais idéias, que têm muito de verdadeiras, usadas, porém, *como pretextos*, alcançara o poder na Rússia, de onde partiu o grito: *Proletários de todo o mundo, uni-vos!*. Nada pois, de pátrias, ou de soberanias: o que importava era a inserção no processo produtivo, como trabalhador ou como empregador, os quais seriam *inimigos por definição*. Claro que tudo isso a ser liderado pelo PCUS, o Partido Comunista da União Soviética, cujo hino era a *Internacional*. O PCUS, por sua vez liderado pela clique bolchevique, que empolgara o poder depois do liberal Kerenski, passou a fazer e a orientar prosélitos nos quadrantes do mundo, no propósito de conduzi-los, propósito este ignorado pela maioria dos seus seguidores que aderiam de boa fé, supondo estarem lutando pela justiça contra as terríveis injustiças de que estava cheio o capitalismo, sobretudo àquele tempo.

O fato, porém, foi que, dadas as suas bases equivocadas, assentes no Materialismo Dialético e na fantasia de um *Homo Economicus* que só existiu na imaginação de Mordechai, a União Soviética passou a constituir-se em um clamoroso fracasso, precisamente no domínio econômico, incapaz de igualar a performance do capitalismo no referido domínio. Além disso, novos meios produzidos pelos avanços da Ciência e da Tecnologia ensejaram a adoção dos que, por detrás das cortinas, tinham



construído o PCUS, de uma nova estratégia, *Nova Estratégia*, observe o leitor. Não nova *Política*. Politicamente, continua o

propósito de domínio mundial em proveito de poucos, que forcejam para conquistá-lo, agora por intermédio do neoliberalismo e da *Globalização*. Vejam: antes o hino era *Internacional*, para superar veleidades de soberania; hoje é a *Globalização*, com os mesmíssimos propósitos. E é aí que entra a campanha de enfraquecimento das FFAA. É que elas são, segundo estamos certos e o temos proclamado inúmeras vezes, no livro, na tribuna, na cátedra, na mídia impressa ou eletrônica, a *expressão física do instinto de sobrevivência da sociedade nacional a que pertencem*. E por que estamos certos disso? É porque a Antropologia Cultural o demonstra de maneira irretorquível: em figuras rupestres representativas de grupos humanos pré-históricos, reveladas sobretudo nas pesquisas em espeleologia, onde alguns dos representados sempre portam simples porretes, inservíveis para a caça, a pesca ou a coleta. Ora, em tais grupos, não se tem conhecimento de classes sociais e das implicações que sua existência costuma gerar. Parece assim, fora de dúvida, que quando um grupo humano, ainda que primitivo, adquire a consciência de que é algo peculiar e diferenciado de outros grupos, tende, *espontânea e naturalmente*, a continuar existindo como tal. E como o contexto, o espaço em que se movimenta, pode apresentar-se conflitual em relação a outros grupos, ele se prepara para manter a sua identidade e a sua existência.

Assim, para quem tenha projeto de dominação sobre uma sociedade nacional, é óbvio que interessa

***...para quem tenha projeto de dominação sobre uma sociedade nacional, é óbvio que interessa reduzir ou anular a capacidade de resistir...***

***...a Declaração assegurava que ninguém seria obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude da lei...***

reduzir ou anular a capacidade de resistir daquelas instituições que, pela sua gênese, pela sua própria natureza – além de outros fatores culturais supervenientes e reforçadores da sua destinação – possam opor-se aos seus objetivos.

O leitor, melhor do que nós, sabe quanto vem sendo feito na matéria de que estamos tratando. O que queremos dizer-lhes, agora, é que os aspectos oferecidos em rapidíssimo *flash* à análise da sua inteligência, referem-se ao que, no momento, em nosso país e no mundo, vem coroando uma ação pertinaz que dura há séculos, e que, já na idade moderna, gerou fato que, como fator endógeno, contribui, poderosamente, para imobilizar as FFAA.

Trata-se da vitória da Revolução Francesa de 1789, da qual resultou a promulgação, em 1791, da *Declaração dos Direitos dos Homens e dos Cidadãos*.

No Art. 6º da referida *Declaração* rezava: A lei é a expressão da vontade geral, expressa diretamente ou por intermédio de representantes...

Em outras passagens, a *Declaração* assegurava que ninguém seria obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude da lei, tudo parecendo muito justo e adequado. Entretanto, na verdade, ao dizer-se que a lei é a expressão da vontade geral expressa diretamente ou por meio de representantes – que é o que, na realidade, acontece – desvincula-se o Direito Positivo (as leis produzidas pelos legisladores) de qualquer compromisso com o Direito Natural, e com um referencial fixo de valores éticos e morais, como exige a coerência com as raízes judaico-cristãs da nossa cultura, as quais estão baseadas na Revelação. Dava-se, assim, aos legisladores, o que Cícero denunciara há dezenas de séculos: a faculdade de transformar o Bem em



Mal, a Virtude em Vício, a Mentira em Verdade, e assim por diante. Jean Madiran considera esse art. 6º de que estamos tratando, como mais influente sobre a civilização moderna do que o emprego da pólvora, a invenção da Imprensa e o cisma do Cristianismo do Ocidente, ocorrido com a Reforma de Calvino e Lutero. Os que, desde há tanto tempo, vêm praticando na sombra essas manobras, têm conseguido transformá-lo em *dogmas laicos*, como os denomina René Cuénon, no sentido de que, ao mesmo tempo em que se proclama que tudo deve ser discutido, há pontos-chaves sobre os quais não se admite qualquer discussão. O que acabamos de comentar é um deles, e poucos católicos sabem que, para o Papa Leão XIII, o liberalismo é, do ponto de vista filosófico, naturalista agnóstico. Não cristão, portanto.

Os militares, afeitos à disciplina e, em nossas origens, fortemente influenciados pelo pensamento de Augusto Comte, agnóstico, por causa do silêncio que pesa sobre a validade dos *dogmas laicos*, têm, de

boa fé, a lei como algo a ser obedecido, como se contivesse necessariamente a verdade ou a justiça.

Pela gênese das FFAA, entretanto, o que está mais do que claro é que o seu compromisso fundamental, absolutamente fundamental, é com a Nação. Não com o Estado ou com tais ou quais formas institucionais. Ainda menos, com o governo. Isso sempre que a Nação esteja sob ameaça de ter violada a sua soberania, a qual, como o nacionalismo, é direito indiscutível, como corolário do patriotismo que, segundo o conceituamos, *é o resultado da compatibilização emocional que, espontaneamente se estabelece entre o ser humano e o ambiente físico e cultural em que ele veio ao mundo, desenvolveu a sua personalidade e integrou-se no processo histórico.* São temas que propomos à análise da inteligência e da consciência do leitor.



Home Page: [www.jorgeboaventura.jor.br](http://www.jorgeboaventura.jor.br)

E-mail: [boaventura@jorgeboaventura.jor.br](mailto:boaventura@jorgeboaventura.jor.br)

# Revista aeronáutica

10.000 exemplares

## Distribuição:

Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da República, Organizações de Comando da Aeronáutica e aeronaves militares que transportam autoridades do Executivo, Legislativo e Judiciário



## PALAVRAS PRECIOSAS

A intenção do Departamento Cultural é levar a todos uma *Revista aeronáutica* dinâmica e atual, que represente a pluralidade de pensamento dos sócios do Clube de Aeronáutica.

Antes de tudo, isso só poderá ser feito com a colaboração de cada integrante do Quadro Social.

Assim, enviem-nos matéria publicável, com informações atraentes, atuais e de interesse da sociedade brasileira.

O texto deve ser claro, conciso e, em princípio, ter no máximo 3 laudas datilografadas ou digitadas.

Em face da exigüidade de espaço, este Departamento não pode assumir compromisso quanto à publicação das matérias. Um *Conselho Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.

É importante não esquecer de nos enviar o nome completo do autor, sua qualificação, sugestões de ilustrações para o texto, endereço, telefone para contato e esclarecimento de dúvidas.

Venham participar! Envie seus textos.

**Anuncie** Tel/Fax. (21) 2220-3691 - e-mail: [caerorj-cultural@br.inter.net](mailto:caerorj-cultural@br.inter.net)



# O DESPERTAR DO GIGANTE ASIÁTICO

A partir de 1974, o Brasil começou a delinear um processo de aproximação com os chineses, com o restabelecimento de relações diplomáticas e o reconhecimento, pelo governo brasileiro, da República Popular da China.

Naquela época, o maoísmo encontrava-se em um avançado estado de decadência. A morte de Mao Tsé-Tung, em 1976, marcou o começo de significativas mudanças no Partido Comunista Chinês e, dois anos mais tarde, Deng Xiaoping iniciava o caminho das reformas econômicas, ao mesmo tempo em que propiciava a abertura do país aos investimentos estrangeiros. Abriu-se, assim, um processo de transformações que, entre 1978 e 1998, promoveu um crescimento médio anual do PIB na ordem de 9,8%, aumentando o PIB *per capita* de US\$ 45 para US\$ 770. Este incremento foi acompanhado de significativas transformações sociais e culturais certamente espetaculares. Como resultado dessas significativas ações, são muito numerosos os problemas e desafios que enfrenta a China de hoje. Do Ocidente ouvem-se múltiplas críticas – muitas justificadas – às contínuas violações dos direitos humanos. Contudo, por mais que devamos esperar melhoras e mudanças substanciais na sociedade chinesa, vistos em perspectiva histórica, os avanços observados no conjunto do país são sumamente notáveis, considerando a prosperidade alcançada pela população,

Manuel Cambeses Júnior  
Cel. An. RR

mesmo que submetida a uma limitada liberalização do regime político.

Durante os anos do maoísmo (1949-1976), o Partido Comunista Chinês controlou totalitariamente a vida dos indivíduos em seus mínimos detalhes, com maior ênfase em um ou outro aspecto, dependendo do momento. Uma das manifestações mais perversas deste fenômeno foi a catalogação da população em grupos em que lhes rotulavam etiquetas políticas positivas ou negativas, dependendo da origem social e da posição assumida ante a Revolução. O controle que se exercia sobre decisões muitas vezes estritamente pessoais, como a escolha do cônjuge, do posto de trabalho ou o lugar para residir, afetou a todos e a cada um dos homens e mulheres do grande continente chinês. Entre algumas das mais nefastas iniciativas do denominado *Grande Timoneiro* cabe destacar a política do *Grande Salto Adiante*, no final dos anos cinquenta e princípios dos sessenta, que teve como saldo a morte de mais de trinta milhões de pessoas, quando a China sofreu uma das mais devastadoras agruras sociais do século XX. Suas conseqüências resultaram, inclusive, maiores do que a posterior Grande Revolução



Cultural Proletária, a partir de 1966, cujo custo em vidas humanas e destruição patrimonial foi também elevado.

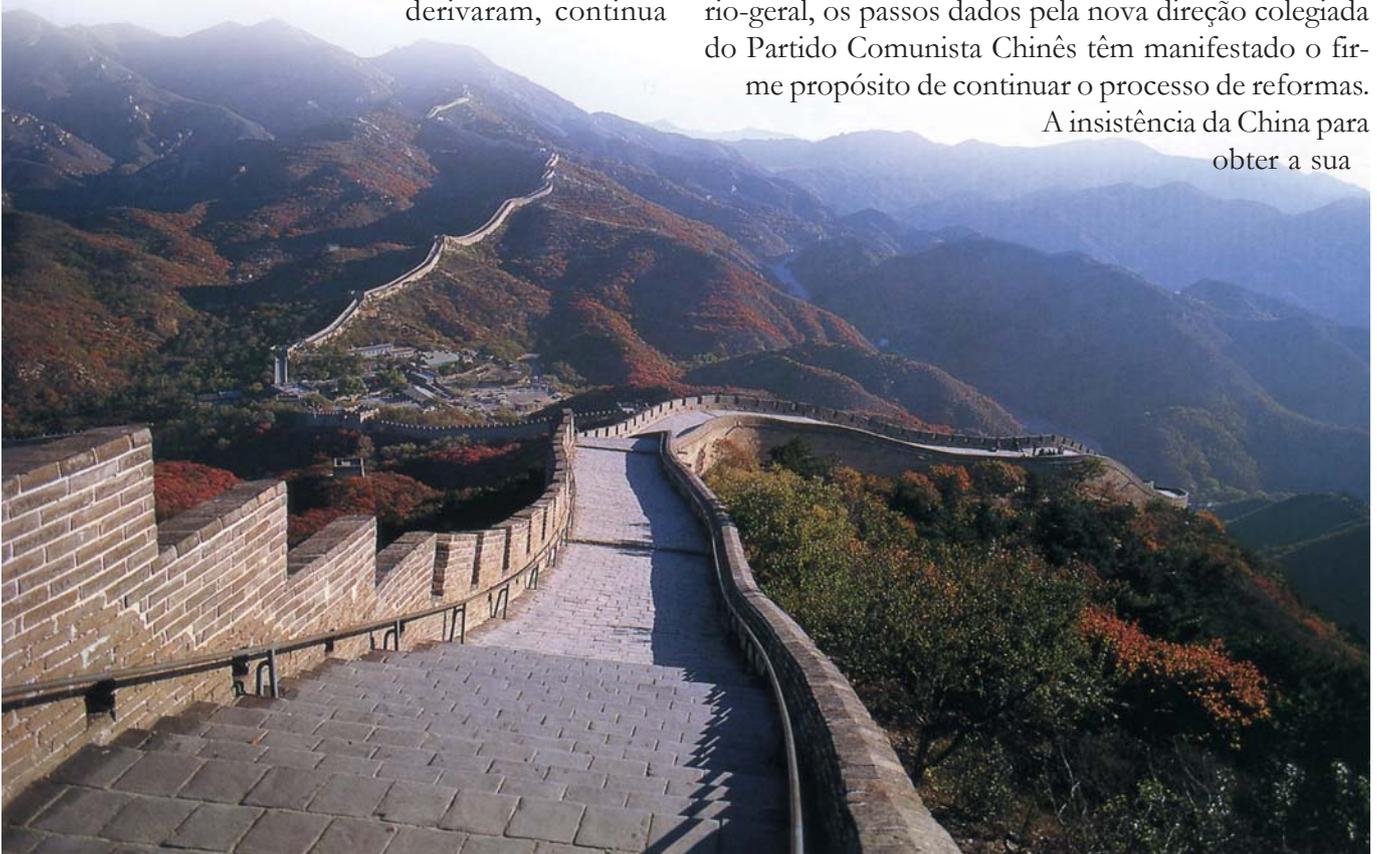
Sob esta ótica, as cotas de liberdade e bem estar social alcançadas na China atual são, indubitavelmente, de grande alcance. O processo de transição chinês, em contraposição com o ocorrido na antiga União Soviética, não somente permitiu um importante desenvolvimento econômico, mas, também, tem sido acompanhado de uma certa estabilidade social, se bem que interrompida com os acontecimentos que culminaram na sangrenta intervenção do Exército Popular, em junho de 1989, como reação às mobilizações estudantis na Praça de Tiananmen. Naturalmente, as estruturas de poder mantiveram uma linha de continuidade com a hegemonia do Partido Comunista Chinês que, entretanto, foi dissipando, gradualmente, o que foram os dois grandes pilares de sua política durante o maoísmo: a planificação estatal da economia e o controle social. A ideologia do partido, nestes aspectos, pouco ou nada tem a ver com aquele tempo.

Entretanto, o Partido Comunista Chinês, necessitando de legitimação política e sem renegar completamente o seu passado, em parte para evitar assumir todas as responsabilidades que dele se derivaram, continua

promovendo um exacerbado nacionalismo. A história das humilhações sofridas pela China, em mãos dos japoneses e de algumas potências ocidentais, durante o século XIX e princípios do século XX, é insistentemente recordada nas mais diversas instâncias oficiais. Daí resulta a relevância que tiveram os acontecimentos, como a recuperação de Hong Kong, em 1997, e Macau, dois anos mais tarde, bem como o fato da reunificação de Taiwan seja apresentada como irrenunciável nos discursos das elites chinesas e nos pronunciamentos oficiais do governo. Ademais, as constantes manifestações na reivindicação territorial da ilha têm um efeito de coesão social interna dentro do continente. Este auge nacionalista tem produzido um grande impacto nas comunidades chinesas de ultramar, que têm respondido à oferta de identidade nacional com o incremento de investimentos na pátria-mãe. Não é em vão que a exaltação nacionalista é o último reduto ideológico que não sofreu variações significativas no Partido Comunista Chinês, desde os tempos de Mao Tsé-Tung, e forma parte dessa mítica porcentagem de acertos que continuam atribuindo ao fundador da República Popular da China.

Após a morte de Deng Xiaoping, em fevereiro de 1997, e a ascensão de Jiang Zemin como secretário-geral, os passos dados pela nova direção colegiada do Partido Comunista Chinês têm manifestado o firme propósito de continuar o processo de reformas.

A insistência da China para obter a sua





# ... a União Européia e os Estados Unidos apostam em plenas relações com a República Popular da China ...

envolvimento de relações diplomáticas, comerciais e culturais mais satisfatórias. No âmbito político e empresarial se reconhece a importância que a Ásia Oriental tem no novo contexto da globalização. Todavia, é necessário definir, claramente, o papel que o Brasil deve desempenhar neste fascinante processo de transição da história chinesa. E é nesta direção que as Universidades brasileiras devem voltar suas atenções, utilizando-se da ajuda de entidades públicas e priva-



readmissão na Organização Mundial do Comércio, visto que pertencia ao antigo GATT até 1949, nos brinda com uma indicação mais próxima da vontade política do gigante asiático. Por sua parte, a União Européia e os Estados Unidos apostam em plenas relações com a República Popular da China, fundamentalmente com o objetivo de incrementar os intercâmbios comerciais, mas, também, como fator impulsionador de transformações políticas e, em especial, de estabilidade nessa região do planeta. Indubitavelmente, o êxito com que está se desenvolvendo a transição sócio-econômica na China, que satisfaz, momentaneamente, as expectativas de amplos setores da população, torna previsível que uma eventual democratização do sistema político se dilate consideravelmente no tempo.

das, como sói ocorrer nas nações mais desenvolvidas, promovendo, dentro da vida acadêmica, atividades

docentes e de investigação relacionadas com a China e suas diversas facetas sociais, econômicas, culturais e políticas.

O Brasil, em contraste com vários países da União Européia e da Ásia, conta em sua aproximação com a China com a vantagem de não ter participado na história de suas humilhações. Entretanto, encontra-se bastante defasado com respeito ao nível de conhecimentos sobre aquele portentoso país, o que de certo modo torna-se fator inibidor ao de-





Cardeal 034

O casamento aqui descrito não é no sentido figurado, pois teve todos os ingredientes de uma união matrimonial feliz que durou mais de trinta anos.

No início, as famílias não se entendiam: a do *P-16* lutava para que houvesse o encontro dos dois, o que era evitado de todo modo pela do *Minas* (1).

Ambos haviam se preparado cuidadosamente para uma união duradoura, mas o *clan* do *Minas* preferia que a solução saísse do seio da própria família. Era quase a reprodução de Romeu e Julieta falando português.

Ambos haviam tido pequenas experiências nesta área: o *Minas* com uma relação infantil com o jovem *T-28* e o *P-16* com o maduro *Antietam*. Nada sério, mas caracterizaram a descoberta das vocações (2).

Após anos de idas e vindas, finalmente com as arestas aparadas, ou quase, encontraram-se. Na primeira tentativa, talvez pela emoção, o *Minas* passou mal e não foi ao local de encontro alegando problemas no *Mingão*. E, finalmente, houve o tão almejado conhecimento ainda não bíblico, pois isto ainda iria demorar (3).

O começo da relação foi tímido: alguns toques e arremetidas e, finalmente, um pouso completo. Catapulta nem pensar!

Havia entre eles um certo temor, pois muita coisa havia sido dita, e a dúvida era se operariam bem; se haveria pressão nas caldeiras e na estabilização do

espelho; se haveria potência (no bom sentido) para o *P-16* decolar livre, enfim, dúvidas normais de um primeiro encontro (4).

Por sorte o dia estava maravilhoso, propício a um início de relação: o vento estava forte no cenário maravilhoso de Cabo Frio.

Os primeiros dias foram difíceis, pois as surpresas do conhecimento novo foram acontecendo: como eram virtuosos, como o desempenho de ambos preenchia as expectativas, como o *Minas* era acolhedor e como o *P-16*, embora feliz, enjoava com os balanços e caturros. Como aquela união tinha a convivência dos Deuses do Mar e do Ar, após a primeira semana de convivência participaram, em Santos, do 1º Colóquio Humanístico Interarmas Belonave Aviação (C.H.I.B.A.), e tudo mudou (5). O que era uma esperança de acerto tornou-se uma realidade, e aquela tenra união começou a solidificar-se rapidamente. Finalmente, após a segunda semana, estava feito o casamento que escreveria uma história de sucessos.

Foi uma história de sucessos, que para confirmar a regra, teve seus percalços.

O início feliz teve a alegria de um sem-número de qualificações, fruto do perfeito entrosamento daqueles dois.

Estavam tão bem que partiram para o exterior; a primeira viagem juntos; quanta emoção! E emoção foi o que não faltou.



Ambos querendo mostrar-se operacionalmente ao mundo, à família e, na ansiedade de chegar a Buenos Aires, atrapalharam-se levemente no caminho, o que viria infelizmente a repetir-se na saída (6).

Este foi o primeiro grande problema enfrentado pelos dois, e o fizeram muito bem, porque o superaram sem grandes traumas físicos, mas com alguma frustração, pois, após tanto treino, perderam o primeiro tempo daquela *UNITAS*, onde mostrariam as *gracinhas* desenvolvidas pela família. Felizmente, a participação no segundo tempo foi brilhante e culminou com o 2º *Colóquio Humanístico Interarmas Belonave Aviação*. É importante abrir um parêntese para realçar como estes Colóquios, que se repetiriam por todo o tempo em que durou a união, funcionavam para enriquecer e solidificar a relação *P-16 / Minas Gerais*.

Este primeiro ano de convivência foi tão rico que estabeleceu um padrão que manteria os dois unidos por mais de 30 anos.

O dia-a-dia os havia tornado tão poderosos que, mesmo quando as condições climáticas eram adversas, nenhum dos dois se abatia, e o máximo de concessão que faziam eram algumas arremetidas e poucos *bolters* (7).

Os dois foram ficando tão orgulhosos da solidez daquela união que, mascaradamente, foram se exibindo pelo mundo afora, falando outras línguas e mostrando do que eram capazes em termos de Controle Aéreo, Operação Anti-submarino e outras menos badaladas.

É bom que se diga que nem tudo foi sucesso. O *Minas*, com aquela deficiência, que talvez fosse congênita, algumas vezes ressentia-se do seu *Mingão*, e o *P-16*, com seu dinamismo, também *pisava na bola*,

como no dia da comemoração do milésimo pouso, quando *levou o espelho nos peitos*, cancelando a festa e, de castigo, foi obrigado a dormir fora de casa (8).

Como em toda união estável, algumas vaidades individuais também afluíam, como quando o *Minas* mudou as suas cores, adotando um tom mais tropical e menos sisudo, o que levou o *P-16*, imediatamente, a adotar um *chapéu inglês* quadriculado. Aquele não foi um bom ano, porque ambos, embora *fashion*, haviam perdido agressividade, o que, graças ao entendimento mútuo, foi logo corrigido (9).

Algumas vitórias da vida em comum foram aparecendo, e após algum tempo, não havia submarino que resistisse à dupla: era um *madman* após o outro (10).

O mundo todo passou a conhecê-los: foram homenageados pelos Estados Unidos, Porto Rico, Venezuela, Colômbia, Argentina, Uruguai e Portugal. Aliás, neste último país, sem motivos aparentes, houve um desentendimento entre eles: o *P-16* só pôde voltar para casa dias depois em Cabo Verde (11).

Assim ia a vida, quando decidiram ampliar a relação que, se era comportada antes, passou a notívaga, e, às vezes, emendava dias seguidos: que beleza, que harmonia, que entendimento!

Nessa época, um pequeno sufoco, que parece até hoje inexplicado, gerou uma forte rejeição no *Minas*, pelo *P-16*, talvez fruto de muita intimidade. A realidade é que aquela união fantástica tornara-se impossível. Era como se o *Minas* estivesse coberto de graxa, e por mais que o *P-16* quisesse segurá-lo, não conseguia, por mais calços que utilizasse, escorregava para todo lado (12).

Sorte que, como em toda ligação estável rapi-





damente se acertaram e tudo voltou ao que era.

Alguns momentos não foram nada alegres, como as lamentáveis perdas do 20 e do 32, cuja tragédia serviu, porém, quando secaram as lágrimas, para uni-los mais ainda.

Outros momentos para esquecer foram aqueles em que foram cometidas pequenas infidelidades, como o P-16 se socorrendo do USS *América* quando o *Minas* estava internado, ou quando o *Minas* recebeu alguns guapos argentinos, sendo que um deles tentou entrar para a família. Tudo porém perdoável naquela ligação tão longa (13).

Agora não pensem que ambos *deitaram* no sucesso passado. Houve um período em que ambos partiram para aperfeiçoamentos individuais, com várias melhorias internas e externas. O *Minas* ficou uma graça com a máquina nova, o que veio atender os desejos do P-16, que ficou mais pesado, passando a exigir mais vivacidade do seu parceiro.

E os anos passaram e houve a chegada da velhice com todos aqueles inconvenientes a ela inerentes.

Aquele jovem P-16 de outras épocas foi perdendo a inteligência, e o que era mais importante, a sua mobilidade. Finalmente o esperado aconteceu e, como se diz, o P-16 passou desta para o MUSAL. O pobre do *Minas* ficou inconsolável, mas a sua dominadora família iniciou manobras para substituir o P-16 por alguém dos seus, mais jovem e vigoroso: o A-4.

E, nesse ponto, o *Minas* começou realmente a sentir o peso da idade, em face das exigências do seu novo parceiro, que logo dele se desinteressou quando conheceu o charmoso *São Paulo*.

E como acontece em uniões longas, quase como num pacto de morte, também o *Minas* apagou-se, literalmente.

### Foi uma bela história de amor!



Foto Carlos Lorch

### Notas para quem não é da FAXINA:

- 1) Problema FAB X MARINHA, sobre quem equiparia as aeronaves que operariam no Navio Aeródromo (NAeL) Minas Gerais. Decisão tomada no Governo Castelo Branco.
- 2) A Marinha operou as suas próprias aeronaves T-28 no *Minas Gerais*, e os pilotos da FAB qualificaram-se no navio aeródromo americano USS *Antietam*.
- 3) *Mingão*: apelido afetivo dado aos eixos de propulsão do *Minas Gerais*.
- 4) A pressão nas caldeiras era indispensável na operação, pois influía no aparelho de parada, na estabilização do espelho de pouso e na velocidade do navio.
- 5) Só a Marinha pode explicar.
- 6) Na primeira operação *UNITAS*, onde o *Minas* participaria integralmente com seus aviões, houve, por deficiência do Prático que conduzia o navio, dois encalhes no canal de acesso a Buenos Aires.
- 7) *Bolter*: nome dado àquela situação em que após o corte para pouso o avião flutua e não engancha, sendo obrigado a rapidamente arremeter.
- 8) Durante o pouso, por estar desalinhado, o avião atingiu, com a asa, as luzes verdes do espelho de pouso, tendo arremetido para pousar no Campo de Marte - SP, para trocar a asa em 12 horas. Voltou na manhã seguinte.
- 9) Uma decisão da Marinha trocou a cor de todos os seus navios. Deixaram o tradicional cinza e adotaram um azul turquesa. Nessa época, os P-16 tiveram suas antenas de CME pintadas em quadrículos preto e branco.
- 10) *Madman*: palavra código que indica localização precisa do submarino submerso para o ataque com torpedos.
- 11) Na volta de uma viagem a Portugal, por questões meteorológicas muito severas, os aviões só puderam ser recolhidos a bordo seis dias depois do *Minas* suspender de Lisboa.
- 12) A tinta aplicada no convés do *Minas* fazia com que os pneus do P-16 perdessem aderência e os aviões derrapassem.
- 13) Periodicamente, a Marinha Argentina solicitava o *Minas* para que seus pilotos fizessem toque e arremetida, mas um, menos experiente, conseguiu um enganche, mesmo com o gancho recolhido. O avião teve que sair de bordo pelo guindaste.
- 14) Nome dado a um grupo de pessoas com objetivos aeronavais comuns. ✈



# Câncer de Mama.

## Cuide-se !!!

*Mario do Nascimento Saraiwa  
Cel. Med. RR*

O Câncer de Mama é sem dúvida um dos de maior incidência entre as mulheres, principalmente nas regiões mais desenvolvidas do país, onde alcança a incidência de aproximadamente 10% . É ainda a segunda causa de morte por câncer e responde por 4% de todas as causas de morte em mulheres.

Anualmente, registram-se 30.000 novos casos de Câncer de Mama no Brasil.

Além de sua alta incidência, o Câncer de Mama tem uma outra faceta que o torna ainda mais importante: acomete o órgão representativo da maternidade e da sexualidade, enfim, da própria feminilidade.

O tratamento, por vezes, exige conduta agressiva, mutilante, modificando a imagem corporal e a estética, trazendo conflitos emocionais que exercem influência marcante no convívio social e nas relações interpessoais. Outras vezes, o tratamento pode ser conservador, sem agredir a estética corporal e, por conseguinte, sem todas as outras repercussões apontadas.

Quando ser mais conservador ou mais radical?

Basicamente, o que determina a abordagem cirúrgica é a precocidade do diagnóstico. Lesões iniciais podem ser tratadas esteticamente, sem prejuízo dos índices de cura . Assim, o foco da atenção tem que ser cada vez mais o diagnóstico precoce, o que equivale a diagnosticar o Câncer de Mama em sua fase inicial, pré-clínica, em que ainda não temos um tumor definido ou, se o temos, ele é de dimensões reduzidas.

### **ISSO É POSSÍVEL!**

Pelos fatos relatados, o Câncer de Mama tem que ser visto como um grave e importante problema de Saúde Pública, para o qual não temos tratamento preventivo, mas que pode ser curado, se corretamente utilizarmos os recursos diagnósticos e terapêuticos de que hoje dispomos.

É dever do Poder Público, através dos seus vários elos - Instituições, Médicos, Enfermeiros, Agentes de Saúde, etc. - propiciar a mais ampla difusão sobre o tema, a fim de que possamos salvar, sem mutilar, o maior número de mulheres.

Campanhas de esclarecimento sobre o risco aumentado para Câncer de Mama devem ser feitas, destacando-se a importância :

- 1 - da história familiar de Câncer;
- 2 - da idade da primeira e última menstruação;
- 3 - do fator de não ter tido filhos ou de ter tido o primeiro após os 35anos;
- 4 - da história hormonal;
- 5 - dos hábitos alimentares, etc.

Elas são de baixo custo, de fácil implementação, e contribuem enormemente para um melhor resultado no tratamento .

Por ser um órgão superficial, logo de fácil acesso e visualização, a mama pode e deve ser examinada periodicamente, após a menstruação, através do auto-exame.

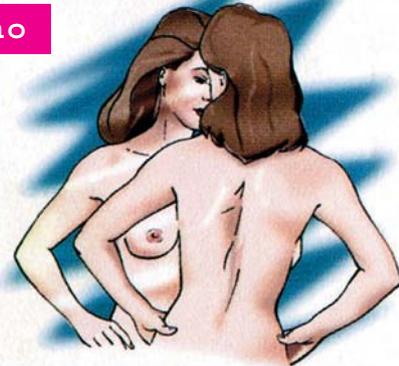


# Auto-exame das Mamas



## Diante do Espelho

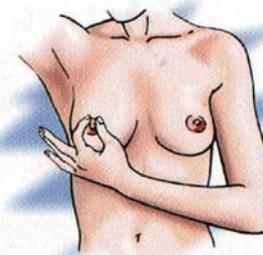
Com os braços ao longo do corpo, gire para um lado e para outro. Verifique se a região da axila está normal e se há qualquer mudança no tamanho ou formato de suas mamas. Procure inchaço, depressão ou erupção da pele.



Faça estas mesmas observações com as mãos apoiadas sobre os quadris, fazendo uma pressão firme para contrair os músculos.



E depois com as mãos sobre a cabeça e os braços erguidos para cima.



Finalmente, aperte suavemente cada um dos mamilos com os dedos polegar e indicador. O aparecimento de secreção abundante ou sanguinolenta deverá ser relatado imediatamente ao seu médico.

## no banho



Examine as mamas durante o banho, pois as mãos deslizam mais facilmente sobre a pele molhada. Deslize os dedos estendidos, incluindo todas as partes da mama. A mão direita examina a mama esquerda e a mão esquerda examina a mama direita. Qualquer "caroço" ou endurecimento deve ser notificado ao seu médico.



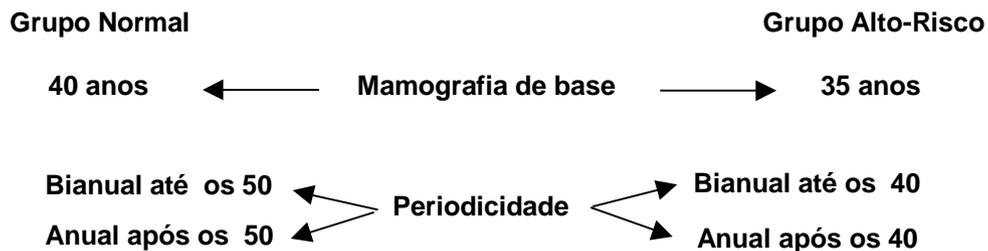
**Deitada**



Coloque uma toalha dobrada sob seu ombro esquerdo. Junte os dedos da mão direita e massageie com movimentos circulares toda região da mama de fora para dentro, até o bico. Repita a mesma operação na mama direita. Qualquer nódulo ou espessamento da pele devem ser observados e relatados ao seu médico. Depois, coloque a mão direita ou esquerda sobre a cabeça e faça a mesma operação desde as axilas, tanto de um lado como do outro.

*As possibilidades de tratamento de qualquer anormalidade nas mamas aumentam na medida em que a portadora procure logo orientação médica.*

A mamografia é outro grande aliado que temos na luta contra o Câncer de Mama. A sua realização como rastreio deve ser feita como se segue:



A consulta periódica a seu mastologista deve ser no mínimo anual.

Outros exames e procedimentos poderão ser utilizados se forem julgados necessários por seu mastologista. Os mais comumente solicitados são:

- 1- Ultra-sonografia mamária;
- 2- Punção de cistos de mama;
- 3- Punção com agulha fina (PAAF) em nódulos sólidos;
- 4- Exame citológico de secreções mamilares;
- 5- Biópsias radioguiadas;
- 6- Ressonância Nuclear Magnética, etc.

É importante salientar que o somatório dessas informações permitirá ao mastologista traçar o melhor programa terapêutico, sempre em busca do melhor resultado de cura, com o menor dano estético.

Observação importante: o homem também pode desenvolver Câncer de Mama, mas essa já é outra história...

**Câncer de Mama. Cuide-se!**

# A privatização de aeroportos e o transporte aéreo na América Latina

O expressivo crescimento do Transporte Aéreo mundial, em particular na Região Centro-Americana e Sul-Americana (*CAR/SAM*), tem sido possível graças à melhoria em termos de segurança, regularidade e eficiência desse modal, conforme preconizado pela *Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)*. Dentro deste contexto, tornou-se necessária uma correspondente adequação ao rápido incremento da demanda por Transporte Aéreo e também uma indispensável modernização dos Serviços Aeroportuários e de Controle de Tráfego Aéreo.

Paralelamente, os reflexos da economia globalizada trouxeram uma importância ainda maior

busca trazer investimentos e administração de entidades privadas para setores até então sob a gestão de organizações públicas.

Em decorrência dessa onda liberalizante – que espera-se não ser esmagada pelos acontecimentos trágicos do dia 11 de setembro nos Estados Unidos, tem sido observado na Região *CAR/SAM* um processo de redução da presença do Estado nas atividades da Aviação Civil, principalmente voltado para a privatização e concessão dos Serviços Aeroportuários.

Cumprir reconhecer que a privatização, ou concessão de aeroportos, dentro de um novo cenário do Transporte Aéreo na região, oferece grandes oportunidades. Não somente aumenta, significativamente, o aporte de recursos financeiros necessários à ampliação e melhoria da Infra-estrutura Aeroportuária, mas, também, abre as portas para a introdução de práticas empresariais mais ágeis. Elas permitem maior eficiência à gestão aeroportuária, respondendo aos constantes avanços tecnológicos da Aviação Civil.

Por outro lado, merece ser ressaltada a questão da responsabilidade reguladora dos governos, conforme acordado na Convenção de Chicago, uma vez que o tema envolve aspectos de segurança operacional – *safety* – e das instalações e equipamentos – *security* – essenciais ao desenvolvimento do setor da Aviação Civil.

Existem também aspectos legais peculiares a cada Estado da região, e outros que envolvem naturalmente decisões políticas nos mais altos níveis de governo, por se tratar da privatização ou concessão

Maj.-Brig.-do-Ar Venancio Grossi



para a Aviação Civil, como um vetor fundamental no incremento do intercâmbio comercial e no desenvolvimento social e econômico das nações. Neste sentido, a crescente liberalização das economias vem permitindo um processo de privatização, que

# Portos no novo cenário do América Latina

***...e não deixando que a busca pela lucratividade no negócio aeroportuário desvirtue a eficiência do Sistema de Transporte Aéreo.***

de um serviço de interesse público.

Entretanto, cabe a autoridade aeronáutica manter o foco da participação da iniciativa privada nos aeroportos, zelando pela melhoria dos serviços prestados aos seus principais usuários – os passageiros e as empresas aéreas – e não deixando que a busca pela lucratividade no negócio aeroportuário desvirtue a eficiência do Sistema de Transporte Aéreo. A multiplicidade das formas dessa participação da iniciativa privada, tanto num processo de concessão como de privatização, conjugado, possivelmente, com modelos híbridos de administração e de efetiva propriedade da área aeroportuária, trazem ao assunto uma grande complexidade.

Torna-se fundamental considerar que os passageiros, agentes de carga, e as empresas de transporte aéreo se constituem na principal fonte de receita dos aeroportos, quer de forma direta, por meio do pagamento das tarifas aeronáuticas (para pouso, embarque e estacionamento), quer de maneira indireta, pelas compras nas lojas, pelos pagamentos na utilização de serviços oferecidos no terminal aeroportuário e pelo aluguel de áreas operacionais que geram as receitas não aeronáuticas, conhecidas como receitas comerciais.

É importante relembrar que diversos trabalhos e pesquisas, além de livros tradicionais como *Airport Business*, do Professor Rigas Doganis, e *Airport Operations*, do Professor Norman Ashford, envolvendo a operação e os negócios aeroportuários, demonstram que os passageiros, seus acompanhantes na chegada e na partida, os funcionários das empresas aéreas e das empresas que prestam serviços auxiliares e de apoio aos transportadores aéreos são responsáveis por grande parte da receita total (mais de 90%), considerando-se o somatório das receitas aeronáuticas e as receitas não aeronáuticas ou comerciais. Mesmo nos maiores aeroportos do mundo, dotados de grandes áreas comerciais e de excelente sistema de acesso rodod-ferroviário, as receitas totais resultantes de gastos realizados por visitantes e pessoas não relacionadas ao Transporte Aéreo são mínimos (menos de 10%).

Sendo assim, conclui-se que a política governamental na implementação do processo de privatização ou concessão de aeroportos deverá sempre preservar a sua principal fonte de receita: os passageiros e as empresas aéreas, sem os quais, certamente, a sua lucratividade ficaria seriamente comprometida. Neste sentido, a definição da política tarifária deve contabilizar a participação das receitas comerciais como fator de amortização dos custos aeroportuários, incorporando-as no cálculo dos valores das tarifas aeronáuticas.

# Pérolas do Vestibular da UFRJ

*Adaptação da Internet*

As redações do vestibular da UFRJ acabam de ser corrigidas. Eis as *pérolas* deste ano:

- O Brasil é um País abastardo, com um futuro promissório.
- O maior matrimônio do País é a educação.
- Os analfabetos nunca tiveram chance de voltar à escola.
- É preciso melhorar as diferenças sociais e promover o saneamento de muitas pessoas.
- Expansivas são as pessoas tangarelas.

## HISTÓRIA

- O Hino Nacional francês se chama La Mayonèse...
- Tiradentes, depois de morto, foi decapitado.
- A História se divide em 4: Antiga, Média, Moderna e Momentânea (esta, a dos nossos dias).
- Em Esparta as crianças que nasciam mortas eram sacrificadas.
- Entre os povos orientais os casamentos eram feitos *no escuro* e os noivos só se conheciam na hora *h*.
- No tempo colonial o Brasil só dependia do café e de outros produtos extremamente vegetarianos.

## GEOGRAFIA

- A Geografia Humana estuda o homem em que vivemos;
- Na América do Norte tem mais de 100.000 km de estradas de ferro cimentadas.
- Oceano é onde nasce o Sol; onde ele nasce é o nascente e onde desce decente.
- As constelações servem para esclarecer a noite.
- O clima de São Paulo é assim: quando faz frio é inverno; quando faz calor é verão; quando tem flores é primavera; quando tem frutas é outono e quando chove é inundação.

**Uai sô!**

**Isto é que é ensinozinho bão!**

**Por isso o Silvio está faturando com o Show do Milhão!**

