

Revista
aeronáutica

2002

E-mail: caerorj@domain.com.br

Número 233

50 anos da Fumaça



Correio Aéreo Nacional

Reflexões Sob Encomenda

Sindicalismo Militar

A Missão

Paradigmas

Cel. Braga - A Vida de um Fumaceiro

MST - Um Enfoque

UMA CERIMÔNIA PARA NÃO ESQUECER ...

Cinzas de um herói

Cap. Av. Alberto Martins Torres

10-12-1919 – Norfolk, Virginia – EUA

30-12-2001 – São Paulo, SP – Brasil



As cinzas do Cap. Av. Alberto Martins Torres foram lançadas na Baía de Guanabara, no dia 11 de janeiro de 2002, nas proximidades do Aeroporto Santos-Dumont, antigo Campo do Calabouço, sede do 1º Grupo de Patrulha durante a Segunda Guerra Mundial. Era o seu desejo. A Força Aérea Brasileira o atendeu.

A cerimônia, simples e solene, foi executada a bordo de um Búfalo da FAB, escoltado por dois caças supersônicos F-5-E, do 1º Grupo de Aviação de Caça e dois Bandeirantes de Patrulha, do 4º/7º GAv. A bordo, o representante do Comandante da Aeronáutica, Maj.-Brig. José Orlando Bellon, Comandante do IV COMAR, acompanhado de sua esposa, Patrícia Bellon; Cel. Av. Paulo Renato Silva e Souza, Comandante da BASC; Ten.-Cel. Av. Márcio Brissola Jordão, na data o Comandante do 1º Gp. Av. Ca.; Maj.-Brig. Lauro Ney Menezes, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça; Brig. Márcio Bhering Cardoso, Diretor do Museu Aeroespacial da Aeronáutica; Maj.-Brig. José Vicente Cabral Chetchia, Presidente da Fundação Santos-Dumont; Maj.-Brig. Luiz Antonio Martins Leonil, “asa branca”, como o Torres e seu dileto amigo; três patrulheiros da Velha Guarda dos idos de 1942/1945 (Maj.-Brig. Ivo Gastaldoni, Comandante Sergio Schnoor e o Cap. Av. Gastão Veiga); dezessete Jambocks veteranos do Senta a Pua! da Campanha da Itália; o veterano da 1ª ELO, 2º Ten. Esp. Geraldo Perdigão; o 1º Ten. do Exército José Cândido da Silva, representando os veteranos da FEB; o historiador e jornalista, Maj. Esp. Aer. Moacyr Rodrigues dos Santos, amigo do Torres e freqüentador assíduo da “Sucata de SP”; os dedicados homens de imprensa (civis e militares) credenciados pelo CECOMSAER; e os companheiros tripulantes do Búfalo, um deles o Sargento Marcelo Alves Cabral, a quem foi conferida a honra dos lançamentos: de uma coroa de flores, em nome do Comandante da Aeronáutica, Ten.-Brig. Carlos de Almeida Baptista; e do último vestígio material do companheiro Alberto Martins Torres - suas cinzas.

Em seguida homenageamos o Torres com um sentido ADLF, saudação guerreira na Itália, acompanhada de um vibrante: - À la chassel!, o atual grito de guerra da Aviação de Caça brasileira. Depois, até o avião tocar as rodas em Santa Cruz, o vôo prosseguiu sob respeitoso silêncio.

Ainda em seqüência à cerimônia, todos os presente - os participantes do vôo e o pessoal efetivo da Base Aérea de Santa Cruz - seguiram para a Praça Memorial Senta a Pua! (concepção de Oscar Niemeyer), onde a urna foi colocada ao lado da pedra fundamental, que deu origem ao memorial histórico, sob os acordes da canção guerreira da caça: “Passei o Carnaval em Veneza”, tocada pela Banda da BASC e cantada, também, por todos os presentes.

O ato foi encerrado pelo Maj.-Brig. Bellon, com palavras de agradecimento, lendo mensagem do Comandante da Aeronáutica alusiva ao Torres.

Nota: *Durante o ato de encerramento, por iniciativa do Maj. Moacyr e com o apoio da BASC, tivemos a oportunidade de visitar, no local, uma bem montada exposição de fotografias sobre a atuação do 1º Gp. Av. Ca. na Campanha da Itália, com destaque para o Torres, o único piloto do Grupo que logrou as 100 Missões de Guerra.*



Maj. - Brig. - do - Ar Ref. Rui Moreira Lima



Diego de Freitas Oliveira

O VÔO DO FALCÃO



A vida é dividida em missões. Estamos a todo instante recebendo novos desafios e devemos enfrentá-los com todas as nossas forças, pois ao partirmos, o que ficará além de nossas obras e lembranças?

A vida sempre nos surpreende com novos caminhos, os quais devemos trilhar da melhor maneira possível, pois é isso que torna mais gratificantes os nossos dias debaixo desse céu maravilhoso.

E refletindo sobre esse assunto, inspirei-me a escrever uma pequena história, baseada em nosso Falcão. E a narrarei agora:

Nosso Falcão, depois de um tempo morando no cerrado, recebeu um presente de Deus, que era voar ao lado de seus dois amigos para uma jornada inusitada: criar um novo lugar para a melhoria de sua espécie. Ele corajosamente aceitou essa missão, já que levaria consigo aqueles em que confiava muito. Quem é que vai saber quais serão seus novos desafios? Como se começa do zero novamente? Isso não importa, pois ele, já um grande vencedor, sempre soube superar os obstáculos que a vida lhe impôs, senão não teria chegado aonde está agora, e nem teria recebido essa missão. Então voa, Falcão; voa alto, voa longe, voa livre e esparrama pelo caminho toda a sabedoria que adquiriste durante tua vida, e que sempre te fez despedir-se daqueles que ama. Voa, sabendo que aqui o teu dever já foi cumprido; e não tenha medo do que virá, pois ao seu lado sempre haverá amigos para te dar conforto quando algo te faltar. A saudade existe, mas ela consola, quando sabemos que o melhor caminho foi seguido por quem amamos. Voa alto, e jamais perca o teu entusiasmo, a tua determinação e a tua esperança de um futuro melhor para os outros que ainda não sabem voar.

Voa longe, e boa sorte, Falcão! Herói do espaço, dono de um pedacinho do céu; voa cantando livremente. E saiba que a vida é uma melodia perfeita e, para realizar tudo que almejamos, é preciso apenas saber acompanhá-la.

Boa sorte em tua nova jornada e que Deus ilumine os teus ideais como tem feito até hoje.

Estes são os votos sinceros da família COMGEP. ✈

**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 Fernando Moura Correia

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

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.-Cel. Av. R/R Cleber Cirilo dos Santos

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) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor

Mário F. Pontes Filho

Diretor Executivo

Luiz Carlos dos Santos Migon

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produtor Gráfico

Luiz Ludgerio P. Silva

Revisão

Dirce Brizida

Conselho Editorial

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

Os artigos são de responsabilidade dos autores.

Índice

04 EDITORIAL



05 ENTREVISTA

Cel. Av. RR Antonio Arthur Braga

A Redação

09 MEMÓRIA



50 ANOS DE FUMAÇA

Wylton Silva - Ten.-Cel. Av. RR

13 CONCEITO

A MISSÃO

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Alvares



16 RECORDAÇÃO

**O CORREIO AÉREO NACIONAL
- Minha experiência pessoal**

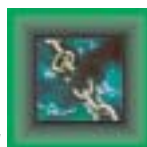
Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista

19 MOMENTO

REFLEXÕES SOB ENCOMENDA

Ten.-Brig.-do-Ar José Carlos Pereira

22 MEDICINA E SAÚDE



**O DROGADO:
UM NAVEGANTE SOLITÁRIO**

ONG Quadrante

24 CULTURA



MUSEU DA ROYAL AIR FORCE

Antonio Ricieri Biasus - Cel. Av.

27 CONTEXTO

BRASILEIROS + AMERICANOS + RUSSOS + ...?

Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Lauro Ney Menezes



30

DECEA



O APOIO AO PROFISSIONAL NO DECEA

Aline Barranco - Maj. QFO Psi.

Lilian Dantas - Psicóloga

33

CRÔNICA



AUTOMEDICAÇÃO

Lannes de Aguiar Garcia - Cel. Av. RR

34

VISÃO DOS FATOS

O MOVIMENTO DOS TRABALHADORES SEM-TERRA
- Um pequeno enfoque

Carlos Ilich Santos Azambuja

37

MUSAL



MUSEU AEROSPAÇIAL E O COMPROMISSO COM A EDUCAÇÃO

Vilma Souza dos Santos - Cap. QFO Mus.

38

CENÁRIO INTERNACIONAL

PARADIGMAS

Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR

40

CONTROVÉRSIA



SINDICALISMO MILITAR

Renato Paiva Lamounier - Cel. Av. RR

42

EDUCAÇÃO



MINHA LÍNGUA, MINHA PÁTRIA

Maria Célia Barbosa Reis da Silva

45

ARTE

CONTEMPLAÇÃO PARA PERCEBER O MISTÉRIO DA VIDA

Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR



46

DAC

RECEITA PARA UM VÔO SEGURO

Renato Mineiro Drummond

47

HISTÓRIA



AUGUSTO SEVERO

Brig. Int. Ref. Araguaryno Cabrero dos Reis



EDITORIAL

Caros Amigos,

Ano eleitoral, hora de votar. Este é um dos momentos em que a cidadania deve aflorar, independentemente de etnia, condição social, profissão ou religião, levando-nos, como talvez em poucos momentos da vida, a um ficar só com a nossa consciência. Este ato, um privilégio da Democracia, um dever social e um motivo de orgulho pessoal, é a melhor oportunidade que temos para decidir o futuro imediato de nossa geração e o porvir de nossos filhos e netos.

Ao analisarmos a realidade política brasileira sem o romantismo infantil e sem a idealização do que deva ser um político, bem como, a forma de estruturação dos partidos, em comparação com os do Primeiro Mundo, verificaremos que alguma coisa tem que ser mudada na maneira de visualizar a coisa pública. Historicamente é impossível resolver a curto prazo os graves problemas da maioria da população, que não pára de crescer; os idealizados políticos, após serem eleitos, voltam à condição humana, com todas as suas mazelas; e, conceitualmente, os partidos políticos, sem doutrinas, planos de governo e obedecendo aos interesses individuais de seus “donos”, não respondem às expectativas de seus eleitores.

Neste cenário, obter vantagens pessoais e grupais, evidentemente fora do sistema político tradicional e, paulatinamente, tornando-se uma tendência concreta, transformou-se em ato criativo: organizar-se em bancadas virtuais e apartidárias. Assim, temos hoje a “bancada dos ruralistas”, a “dos evangélicos”, a “dos agentes de saúde”, e assim por diante. Em matérias estranhas a seus interesses têm o poder de condicionar ou negociar apoio para seus projetos. Entrar no mérito (certo ou errado) deste novo sistema político, seria incorrer em erro lógico de constatação.

A maneira de fazer política tornou-se tão complexa para o brasileiro médio, que ele, por absoluta falta de entendimento, desligou-se do cidadão, desinteressou-se da coisa pública e, pela obrigatoriedade do voto, escolhe seu candidato ou pela apresentação pessoal, ou mesmo por uma indicação qualquer. Votando na pessoa e não em suas idéias ou doutrinas

partidárias, elege candidatos que o desiludem. O militar, cidadão brasileiro como outro qualquer, apesar de mais informado por força dos inúmeros cursos da carreira, em sua grande maioria, não foge à esta realidade.

Tudo isso está acontecendo em um momento histórico, desfavorável à população não organizada, às nossas instituições e à família militar em particular.

Esquerda, Direita, PSDB, PDT, PT, Comunistas, “bancadas” ruralista, dos evangélicos, etc. Uma confusão só, um jogo de palavras sem sentido atual, uma hipocrisia sem nexos. Num sistema em que ter sido terrorista ou “torturado” pelo chamado “regime militar” é condição para qualquer candidato ser eleito, qual político, razoavelmente inteligente, irá defender honestamente os interesses da população não organizada, das Forças Armadas brasileiras e da família militar? A maneira de fazer política mudou. É fato a constituição de bancadas independentes, a despeito dos partidos tradicionais. Torna-se oportuno repensarmos os nossos conceitos políticos pois, arraigados em nossas tradições castrenses, estamos perdendo o “trem da História”.

Acredito que os militares, em termos de conduta pessoal e profissional, moral cultuada desde que ingressaram nas Academias Militares, e seus posicionamentos éticos perante a Nação, em sua grande maioria, deveriam participar mais ativamente da vida política nacional.

Acredito, ainda, que chegou a hora de nos organizarmos e elegermos candidatos bem preparados, em termos culturais, éticos e morais, para representarem e defenderem as nossas instituições e as sociedades não organizadas, nas quais se inclui a família militar.

Assim foi dito: “Dai-me força para mudar o que pode ser mudado; aceitar o que não pode ser mudado; e sabedoria para perceber a diferença”. Assim, temos que:

Eleger quem possa mudar o que pode ser mudado; Aceitar que o sistema político funcione deste jeito; e Sabedoria para perceber que nada pode ser mudado sem ser através do voto.

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares
Presidente



Cel. Antonio Arthur Braga

Calma e sangue frio, aliás, fizeram-no ser mais do que um “fumaceiro”. Transformaram-no em um Líder consagrado que, até os dias atuais, tem sido alvo de homenagens no País e no exterior. Este é o Cel. Av. Antonio Arthur Braga.

Sua vida funde-se com a da Esquadrilha da Fumaça. Conseguiu o recorde de 17 anos na liderança da Esquadrilha. Além desse fato, é ele detentor do maior número de demonstrações, com a marca de 1.100, sendo recordista, ainda, de horas de voo com o North American T-6: das suas doze mil horas totais de voo, nove mil foram com aquela aeronave. No cinquentenário do T-6, em 1988, o Coronel Braga foi homenageado nos EUA.



RA - Como foi que o rapaz Antônio Arthur Braga, nascido no interior paulista, longe dos aviões, veio apaixonar-se pela FAB e pelo Campo dos Afonsos?

CB - A minha família era natural de Lorena, sem nenhuma tradição aeronáutica, mas eu nasci em Cruzeiro. Um dia a família mudou-se para a então Capital Federal, o Rio de Janeiro. Aqui, os aviões despertavam a curiosidade de todos, principalmente a dos jovens. Eu fui estudar no Colégio Santo Inácio e dois ou três colegas meus comentavam, sempre, sobre a possibilidade de prestarmos concurso para a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, considerado o “Berço da Aviação”, no Brasil. Consultei meus pais e eles me deram todo o apoio.

RA - Como o Cadete Braga entrou na Fumaça?

CB - A Fumaça já estava começando em 1952. Ela começou em 14 de maio de 1952, fazendo demonstração para uma Comitativa estrangeira que veio visitar os Afonsos.

A Esquadrilha da Fumaça começou sem pintura nas aeronaves e sem fumaça. A fumaça só foi incluída em 1954 e a pintura, por volta de 1955. Já com o avião de Estágio Avançado: o North American T-6.

Com a minha estadia aqui, nos Afonsos, ainda como Cadete, eu já me encantava com a Esquadrilha fazendo demonstrações de acrobacia, dando “cambalhota” aqui em cima, com o PT-19.

Terminado o meu curso de oficial, na Escola de Aeronáutica, em 1955 - eu sou da Turma de 1955 - fui para Natal. Em 1956 fui voar B-25, fazer o Curso de Bombardeio. Em 1957 já estava de volta aos Afonsos, como instrutor de voo, tendo ficado aqui até 1963,

como instrutor de primário, básico e avançado, ou seja, nas aeronaves PT-19 e T-6. Mas foi no avançado que eu mais me consagrei, mais gostei.

Talvez por isso eu tenha sido escolhido... tenha sido convidado, para a Esquadrilha da Fumaça, nesse período. Entrei para a Fumaça em dezembro de 1959 e, já no início de 1960, eu estava fazendo demonstração. Poucos meses depois, em abril daquele ano, fui chamado para ser Líder da Esquadrilha.

Foi uma coisa maravilhosa! Foram 17 anos de acrobacia, no Brasil e no exterior. Eu aprendi a amar a Força Aérea Brasileira...Aprendi a amar o Brasil todinho, o qual eu conheço de norte a sul, de leste a oeste, como a palma da minha mão. Conheço, com muita honra, este nosso País, principalmente porque a gente viajava, naquela época, por visual. Não se usavam instrumentos. O avião não estava equipado com eles. Era visualmente mesmo! Então, eu “vi” o Brasil em todos os quadrantes. Roraima, Mato Grosso, Rondônia...A minha distração, hoje, na Av. Presidente Dutra, é olhar placa de caminhão, para ver se eu conheço a cidade de origem; 80% eu conheço.

RA - Quais as demonstrações da Esquadrilha da Fumaça que mais marcaram a sua carreira?

CB - A mais importante delas foi a minha primeira, como Líder da Esquadrilha, na inauguração de Brasília.

Eu era novo lá; estava, ainda, na minha quinta demonstração pela Fumaça! Foi uma coisa emocionante para mim, porque tinha muita gente, convidados do mundo inteiro e povo em geral. Acima de tudo, o Presidente da República Juscelino Kubstchek de Oliveira. Estava o Ministro Francisco Corrêa de Mello.

Aconteceu um fato muito pitoresco naquela oca-

“...na hora da demonstração, todos se transformam em um só. Há uma comunicação por sensibilidade.”

sião. Lá no Planalto, é muito alto. Para o nosso avião, de então, o T-6 isso importava. Para facilitar as manobras, teríamos que voar com pouca gasolina. O suficiente para decolar, fazer a demonstração e mais um pouco para o pouso, sobrando somente um pouco de combustível. Recebi ordem de entrar e fazer a demonstração após o discurso do Presidente. Já estávamos voando e, pelo rádio, eu estava acompanhando o discurso. Nada de acabar o discurso! Eu esperando pelo fim do discurso... Aí os Alas começaram a “chiar”: “- Braga! Eu estou só com 20 galões!... Eu só tenho 10!” Eu disse: “- Eu, também estou com isso. O campo está próximo. Vamos aguardar mais um pouco!” O que posso dizer foi que deu para fazer: entrei antes da hora, quase no final do discurso. O Presidente interrompeu o discurso e falou: “-Vamos observar, agora, a Esquadilha da Fumaça.” E ficou apenas olhando a nossa passagem. A demonstração foi muito divulgada. A Fumaça também.

Eu fui citado. Eu era instrutor nos Afonsos e Líder da Fumaça, cumulativamente.

RA - Àquela época, a Esquadilha era oficializada?

CB - Não. A Esquadilha da Fumaça só foi oficializada em 1963. Já fazia sucesso, mas não era. Somente em 1963, depois de 7 anos aqui, nos Afonsos, como instrutor, foi que deixei a função, porque a Esquadilha foi para o Aeroporto Santos-Dumont, no Quartel-General da III Zona Aérea, hoje III COMAR. Ficamos ali quase 15 anos.

Foi a época em que a Fumaça teve a maior divulgação, porque ali facilitava muito. Nós tínhamos muito contato com a imprensa e com o público. Em torno, existiam dezenas de escolas. Ali estavam muitas Autoridades, enfim, todo mundo estava ali. Além disso, através de um trabalho de Relações Públicas, promoviam-se concursos, convidavam-se colégios para participarem de exposições sobre Santos-Dumont, e os alunos vencedores voavam com a gente, uma voltinha de prêmio. Também mantínhamos contato com os jogadores de futebol - times campeões ou Seleção Brasileira - além de artistas. O conagração era muito grande.

RA - Como vocês desenvolveram tão aprimorado Espírito de Corpo?

CB - Foi uma questão de bom senso. A gente sabia quem mais gostava de acrobacia e, além disso, o aviador ou o instrutor que tinha melhor relacionamento

com todos. Isso sempre foi muito importante, porque a Fumaça viajava, e viaja, ainda, sem parar. Tínhamos que ter muita união. Todos nós éramos amigos de verdade. Na Esquadilha, a gente era uma família. Não poderia, nem pode, haver uma discordância mais séria entre nós. Se houvesse, o que, felizmente, pouco aconteceu... Foram poucos, dois ou três apenas...Eles mesmos pediam para sair, porque o Espírito de Corpo é uma coisa impressionante. Um cuida do outro. Às vezes, pensa mais no outro do que em si próprio. E, na hora da demonstração, todos se transformam em um só. Há uma comunicação por sensibilidade.

RA - Vamos retornar às demonstrações marcantes. Mais algum fato notável?

CB - Eu falei das viagens pelo Brasil. Foram ótimas. Mas, além disso, estivemos no exterior. Uma série de demonstrações que foi, também, uma aventura, aconteceu em 1971, numa ida para a Guatemala. Fizemos demonstrações na Venezuela, na Colômbia, no Panamá e, no final, na Guatemala. Foi uma viagem que durou um mês, porque nós tivemos que fazer um percurso muito longo, parando em várias cidades. Mas foi uma viagem inesquecível.

Antes dessa, porém, em 1963, houve uma viagem muito interessante. Até, sob certo aspecto, aventureira, na Bolívia. Nós fomos de Cochabamba para La Paz e teríamos que subir até 12.000 e 15.000 pés. Um T-6 boliviano ia na nossa frente, nos guiando sobre os Andes, porque tínhamos que atravessar um passo que era mais baixo. O local mais baixo dos Andes. Se não me engano, o de Aconcágua. Como ele encontrou uma camada de nuvens, foi subindo...subindo...subindo. Eu fui atrás, a Esquadilha sob meu comando, me seguindo. Quando vi, estávamos a 18.000 pés! Sem oxigênio! O avião já estava perdendo potência...quase nenhuma! Eu disse a ele. Como ele não conseguiu passar por cima, então entrou por dentro da nuvem. Aí foi aquele “espalha”! Foi uma dispersão total, porque a gente não estava agrupado. Nós podemos voar dentro de nuvem, mas todo mundo junto e preparado. Juntinho! Porque assim daria para ver o outro avião. Não esperávamos é que ele fosse furar a nuvem sem avisar. E nós estávamos um pouco dispersos. Assim não dá! Felizmente,



voamos dentro da nuvem e deu tudo certo. Saímos num altiplano a cerca de uma hora de La Paz. Mesmo assim, foi uma aventura interessante, essa da Bolívia. Viagem bonita, gostosa, emocionante!

RA - Quando acontecia algum acidente infelizmente, afetava a exibição subsequente?

CB - Nós procurávamos superar. A gente continuava a voar, sem parar, não havia solução de continuidade. Exatamente como os antigos faziam: uma homenagem! O livro da História da nossa Aeronáutica narra que quando um avião caía, mesmo aqui nos Afonsos, os outros ficavam fazendo uma volta, em torno, como se fosse uma despedida. Até hoje fazemos. A gente faz um vôo, sentindo-se emocionado, mas, ao mesmo tempo, recompensado, sabendo que o colega gostaria de estar conosco e prezaria esta homenagem.

RA - Você parou, na Fumaça, quando houve a mudança para EDA?

CB - Não precisamente. A mudança para o EDA foi uma dessas coisas que acontecem em função do aperfeiçoamento do equipamento de vôo. O avanço da tecnologia. O Esquadrão foi desativado, em 1977, em meio à renovação da frota. Eu fiz de tudo para a Fumaça não ter a sua chama apagada. Continuávamos a nos reunir, anualmente, em maio, em Jacarepaguá ou no Campo dos Afonsos. O Ministro Délio Jardim de Mattos sempre nos dava uma luzinha de esperança, dizendo-me: “- Braga, espere para quando vier o avião que a EMBRAER está fazendo...” Não deu outra! Em 1983, o EMB-312 Tucano, com a designação militar T-27, veio para ficar. Assim, aconteceu a volta das atividades, com o EDA.

No entanto a Esquadrilha da Fumaça parou, temporariamente, naquele ano de 1977, devido a um acidente que eu tive. Era para já ter parado antes, com o T-6. Eu tive uma hélice que se partiu em cerca de um palmo. Isso causou uma trepidação tão intensa, que parecia que o T-6 iria se desmanchar. Pensei: “Se demorar muito tempo voando, cai o motor!” Cheguei a desamarrear-me, para saltar de pára-quedas, mas, na indecisão quanto a saltar ou não, avistei um loteamento ali na Vila Valqueire, e pousei. Como havia tirado o cinto e não conseguira recolocá-lo, no pouso, em ter-

reno irregular, bati com a cabeça e quebrei todo o rosto. Eu fraturei bastante o

crânio e quebrei todo o rosto: maxilar, nariz, céu da boca...fraturei uma porção de coisas. Felizmente consegui recuperar-me, mas passei um grande aperto! Graças a Deus, fui salvo, mas estive à beira da morte. Fiquei aqui, no Hospital dos Afonsos, sob os cuidados de uma equipe médica de primeira. Sou grato aos médicos que me atenderam. Fiquei com uma máscara de gesso e com um ferro atravessado no rosto. Fraturara bastante o crânio, e aqueles médicos me salvaram!

RA - Quando voltou a voar?

CB - A primeira coisa que eu fiz, depois desse acidente, quando me deram alta, foi voar. Aliás, antes do OK, eu voei, como passageiro de um colega, para saber se havia perdido a noção de profundidade, porque o meu olho direito, no acidente, ficou um pouco deslocado. Meu maior medo era ter perdido a noção de profundidade. Graças a Deus, ela existe até hoje!

RA - Você ainda é chamado para demonstrações. Comprovação de honroso reconhecimento à sua capacidade profissional?

CB - Acho que me envaidece um pouco, da mesma forma que senti na ocasião em que os aviões começaram a ser substituídos, no fim da década de 70. Muita gente estava preocupada. Diziam: “- Braga, o T-6 e as acrobacias são um trio tão afinado, que não pode haver uma separação entre eles.” Então eu tive o prazer, a honra de ter recebido um T-6 doado pela Força Aérea Brasileira e pelos meus amigos da Aviação Civil, bem como pelos meus amigos civis, os quais colaboraram muito para que esse avião fosse meu. Ele está comigo há mais de 20 anos. Uma das pessoas que mais colaborou foi o Daniel Schahin, um grande amigo de Lorena, berço de meus pais. Ele colaborou demais! Mas houve muitos outros...o Portugal Motta, e outros dos quais não posso lembrar-me assim de repente. O importante é que a Força Aérea Brasileira colaborou plenamente comigo e doou-me o avião, que eu mantenho com grande carinho. É o PT-TRB, o meu “T-Meinha”, o “Tango Romeu Bravo”. Sou o único piloto da FAB a possuir um avião que foi da FAB. De vez em quando, eu faço demonstrações com ele. A Força Aérea e a Brigada de Pára-quedistas sempre me convidam. É uma honra.

RA - A Esquadrilha da Fumaça, enaltecida em prosa e verso, tem algum Hino?

CB - Isso é verdade! Tem muitos poemas a respeito dela, mas não tem Canção. Nenhuma Canção.

“Sou o único piloto da FAB a possuir um avião que foi da FAB.”



Ela vai fazer 50 anos agora e eu já fui convidado para ir à AFA, dias 17, 18 e 19 de maio. Portões abertos, com a presença da Esquadrilha Chilena, Circo Aéreo, Esquadrilha da Bruxa, Pilotos de Acrobacia Individual, Pára-quedismo etc. Eu pretendo, e já pedi permissão, para, se possível, fazer uma demonstração, na data, com os T-6 também. Com dois ou três antigos companheiros, componentes da antiga. Haveria uma demonstração da antiga e da atual Fumaça. Tenho certeza de que o público iria “tremar na base”.

RA - O avião T-6 tem essa vida longa?

CB - Claro que ele é um avião antigo, mas, na média, ainda existem mais de 300 T-6 voando na América do Norte. É claro que eles fazem um vôo tranquilo. A manutenção lá é boa. Eles têm suprimento. Tanto que, às vezes, eu recorro aos EUA para reposição de alguma peça que esteja em pane no meu T-Minha. Embora, aqui, eu tenha, também, uma equipe muito boa. Eu tenho que falar na equipe... Nas operações dos antigos fumaceiros. No Sr. Hilário, que é um antigo funcionário do Parque dos Afonsos, um senhor com 84 anos, no qual eu tenho a maior confiança! Gostaria que vocês frisassem isto! E muitos outros, companheiros mecânicos. Se não se tiver um mecânico de confiança, uma equipe de manutenção confiável, a gente não pode ter confiança no avião.

Eu procuro fazer as demonstrações com cautela... não fazer muita coisa. Não voar muito longe da área, nem “sugar” o avião.

O T-6 é um avião que, realmente, empolga bastante as pessoas, por causa do barulho. Ele permite demonstrações muito mais próximas do público do que o avião mais rápido, mais ligeiro. É muito bonito o avião a jato. Passa rápido e causa “aquele frisson” no público. Passa e quase some, para fazer a curva muito longe e retornar, para executar outra passagem. O T-6, ao contrário, fica à vista do público o tempo todo. Ele dança no espaço.

RA - Existe Esquadrilha da Fumaça em vários países. A brasileira é a mais famosa?

CB - Ela é famosa, sim. É uma das mais famosas!

RA - Decorrencia da maior habilidade do piloto brasileiro?

CB - Eu sou suspeito para falar. Tem Esquadrilhas que fazem o trivial simples, como a canadense, a americana... A italiana faz uma demonstração muito

boa. Eles “botam pra quebrar”! Mas tem que se ver o tipo de avião. É o que interessa. Fazer uma demonstração com um avião mais potente, é um pouco mais fácil. Ele tem mais recursos e plena aerodinâmica. Com o T-6 é mais difícil! Você tem que antecipar todas as manobras, principalmente os Alas. O Líder, por seu turno, tem que tirar motor, em certas manobras. Tem que usar motor... tirar motor... e assim vai.

Por exemplo, na fase mais antiga, aqui nos Afonsos, uma Esquadrilha de Fairchild PT-19 não fazia tudo, mas o que eles faziam era um espetáculo que deixava todo mundo de boca aberta. Eu conheço, como instrutor, o Fairchild. Sei o quanto é difícil fazer uma acrobacia com ele. Quanto mais lento for o avião, mais difícil se torna. É pior fazer com avião de pouca potência do que com um jato, embora o último também exija muita habilidade. Mas... um Fairchild... fazer um “touneau” com ele... é mais difícil do que fazer com um T-6.

Para encerrar as suas perguntas sobre fama e sobre habilidade, é bem possível que seja isso... Mas eu não posso assegurar. Eu já assisti as demonstrações de várias Esquadrilhas do exterior. Eles voam bem direitinho, mas a nossa... voa... mais um pouco! (Risos).

RA - Estamos terminando a entrevista. Qual a mensagem que gostaria de passar para as novas gerações da Força Aérea Brasileira?

CB - Gostaria que os rapazes das novas gerações de pilotos da FAB soubessem que, apesar das acrobacias serem muito agradáveis e dotarem o piloto de mais autoconfiança, elas não são uma condicionante. O País tem excelentes pilotos, cuja maioria nunca deu “cambalhotas”. Na Aviação Comercial, por exemplo, a pilotagem é muito “ajuizada”. Ela está, hoje, automatizada. Mudou muito. O computador faz, praticamente, tudo. É claro que, na hora do pouso, o que vale são pé e mão. Nesse momento, é necessário tê-los.

Na Força Aérea Brasileira, os pilotos são de primeiríssima qualidade. O importante, para os novos, é amar a profissão que abraçaram. Não se pode fazer uma boa carreira sem amor ao que se faz. Na área militar, principalmente, esse amor vai mais além. Tem que se amar a Profissão, a Força e o País. Eu sempre ame!

Se não se tiver um mecânico de confiança, uma equipe de manutenção confiável, a gente não pode ter confiança no avião.



50 ANOS DE FUMAÇA

Wylton Silva
Ten.-Cel. Av. RR

“Voar. Saber voar. Privilégio de poucos... Voar em Formação. Privilégio de muito poucos...”

Ao intitularmos este artigo como “50 anos de Fumaça”, vamos falar evidentemente sobre a nossa querida Esquadrilha da Fumaça, órgão oficial de Demonstrações Aéreas e de Relações Públicas do Comando da Aeronáutica. Mas o que é Voar em Formação? Entende-se como vôo em formação aquele com referências visuais de duas ou mais aeronaves próximas uma da outra ou de outras, realizado segundo normas técnicas específicas, por pessoal devidamente habilitado, em condições visuais de vôo. Esse tipo de vôo, que até 1992 era essencialmente militar, teve seu início na Primeira Grande Guerra, quando os pilotos chegaram à conclusão de que o vôo

agrupado era o que lhes dava mais segurança e poder ofensivo. Apesar das várias modificações, desde aquela época até os dias de hoje, não perdeu o vôo em formação, a base daquela idéia.

Cinquenta anos de Fumaça. Cinquenta anos de Ideal. Cinquenta anos de Mario Sobrinho Domenech.

Ainda tenente aviador, instrutor de vôo dos cadetes da Escola de Aeronáutica, no lendário Campo dos Afonsos, nos idos de 1950, foi o grande idealizador dessa fabulosa fábrica de pilotos audazes e perfeitos.

Utilizando os North American T-6 da instrução dos cadetes nas horas livres do almoço, ele treinava com seus companheiros manobras acrobáticas de precisão. Ali, então, mal sabia ele estar iniciando o tão esperado Jubileu de Ouro da nossa querida Esquadrilha da Fumaça, comemorado em 14 de maio deste ano.

*Cinquenta anos de Fumaça.
Cinquenta anos de Ideal.
Cinquenta anos de
Mario Sobrinho Domenech.*





Tenente Aviador Mario Sobrinho Domenech... Foi o começo de tudo

Ele, como seus companheiros - Haroldo Ribeiro Fraga, Cândido Martins da Rosa e Jayme Selles Collomer - à época, foram pioneiros de uma realidade que mantém até a presente data o conhecimento nacional e internacional do alto grau de técnica, ades-

tramento e profissionalismo dos pilotos da Força Aérea Brasileira.

Eram conhecidos como Cambalhoteiros. Domenech vê, então, a necessidade de criar um nome para aquela equipe de demonstrações aéreas que operava ainda no anonimato. Com a intervenção do então Tenente-Coronel Délio Jardim de Mattos, que chefiava a Divisão de Instrução Aérea, a equipe torna-se conhecida das altas autoridades e particularmente do Comandante daquela Escola.

Ano de 1952, 14 de maio

Durante a realização de uma solenidade cívico-militar, assistida por uma numerosa delegação de oficiais estrangeiros, o Comandante da Escola decide apresentar aquele time acrobático para abri-lhantar ainda mais a cerimônia. Naquele dia nascia a Esquadrilha Oficial de Demonstrações Aéreas. E não mais foram chamados de Cambalhoteiros.

A primeira demonstração pública, no entanto, foi na cidade de Mogi-Guaçu, estado de São Paulo.

Devido à necessidade de proporcionar ao público assistente uma melhor noção das manobras executadas, em 1953, após uma série de experiências, optou-se por colocar um tanque no compartimento de bagagem do T-6, com óleo fino, que, através de uma bomba e de mangueiras era lançado no interior do tubo de escapamento do motor. Com a temperatura alta, o óleo vaporizava-se, transformando-se em fumaça, e delineando as manobras. E o nome apareceu no cotidiano das demonstrações, com o público gritando: - Lá vem a Esquadrilha da Fumaça!

Ano de 1954

Com a transferência, que é rotina na vida militar, do já Capitão Domenech, assume o comando da Esquadrilha o Capitão Fraga. Em 1955 surgia uma esquadrilha totalmente renovada e, a bem da verdade, fruto também do trabalho abnegado e profissional dos homens da manutenção, que, anos mais tarde, seriam chamados de "Anjos da Guarda". Eram sargentos formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, em Guaratinguetá-SP, e voluntários para o ingresso na Esquadrilha. Dedicção constante e criatividade são palavras de ordem para esses técnicos, que se entregam ao trabalho de manutenção das aeronaves, perdendo muitas das vezes seus fins-de-semana. Entregam-se fielmente aos seus ofícios,



depositando suas vidas em mãos de seres que realizam missões arriscadas para levar mais alto e mais longe a imagem do alto grau de técnica e perfeição do aprendizado dos pilotos da Força Aérea Brasileira.

São homens que não medem sacrifícios, passando noites em claro revisando e solucionando panes eventuais nos equipamentos que carinhosamente chamam de “Minhas Aeronaves”. Esses militares cuidam do vetor avião para que o vetor piloto possa ter brilho e êxito em suas performances. Eles fizeram ontem e fazem hoje a História da Esquadrilha da Fumaça.

Ainda nos anos 50, davam prosseguimento às demonstrações o Capitão João Luiz da Fonseca e os Tenentes Mendonça, Cypriano e Ludolf.

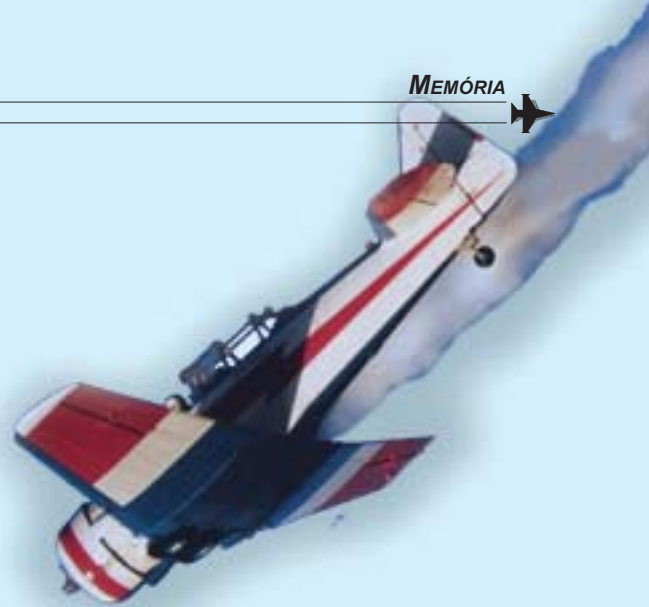
Estava concretizado, assim, o Sonho daqueles pioneiros

A Fumaça existia. Com seus cinco aviões exclusivos, com pintura própria e distintivo idealizado pelo também Fumaceiro, Capitão Collomer.

Dois anos se passaram e os pedidos de demonstração aumentavam.

Foi então necessário nomear um oficial de Relações Públicas para fazer toda a programação das solicitações e realizar as palestras nas cidades já programadas. Assim, foi designado o Tenente Portugal Motta, que naquela época já possuía uma boa bagagem de relacionamentos e, diga-se de passagem, ao longo desses anos todos, tem sido um dos maiores incentivadores e entusiasta da Esquadrilha da Fumaça.

A Esquadrilha já se firmara na Força Aérea, com potencial bastante invejável de adestramento. À essa época, como fato pitoresco, em uma demonstração no Parque do Ibirapuera, na cidade de São Paulo, com um céu nublado e chuvoso, a Esquadrilha, agora liderada pelo Capitão João Luiz da Fonseca, em sua última manobra, um “looping”, entra em uma densa nuvem no topo dessa manobra, desaparecendo da



visão do público que assistia espantado.

Com o punho cerrado, sinal para que seus alas não abandonassem a formação, a Esquadrilha some dentro da nuvem por alguns segundos e então reaparece com uma formação impecável, faróis acesos e o ronco característico dos motores que só os T-6 possuem. O aplauso do público foi memorável em virtude da destreza apresentada.

Ano de 1963

A Esquadrilha, agora com um número de manobras ampliado e popularizada no Brasil e no exterior, é nomeada “Unidade Oficial de Demonstrações Acrobáticas da Força Aérea Brasileira”. Como instrumento de Relações Públicas da FAB, alcança um lugar de destaque, sendo a única no mundo a utilizar até 1969 aeronaves movidas a hélice com motor a explosão.

Ao longo dos anos, a Aviação Militar do mundo inteiro procurou formar com seus pilotos suas Esquadrilhas de Demonstrações Aéreas, utilizando evoluções acrobáticas para mostrar ao seu público o alto grau de técnica e adestramento de seus pilotos.

Países como Estados Unidos, França, Itália, Canadá, Japão, Chile e Inglaterra também possuem seus times acrobáticos em suas Forças Aéreas.

Ainda 1963. Nessa época, liderava a Esquadrilha o Capitão Antonio Arthur Braga, que ali permaneceu durante 17 anos, dos quais 11, como Líder. Transformou-se, assim, em um verdadeiro Mito na Força Aérea Brasileira.

Nesse mesmo ano, os T-6 foram aposentados e substituídos por aeronaves a reação francesas: os “Fouga Magister”. Infelizmente, pela sua modernidade à época, as operações em pistas não preparadas ficavam limitadas. Com muito pouca autonomia de voo, transformavam

Aeronaves utilizadas pelo EDA



North American T-6 Texan
T-6 (1952 - 1976)



Neiva Universal
T-25 (1980 - 1982)



Aerospatiale C.M. 170 Fouga Magister
T-24 (1969 - 1973)



Embraer EMB-312 Tucano
T-27 (1983 até hoje)





qualquer missão pelos rincões brasileiros em um pesadelo. Com poucas apresentações pelo Brasil, cerca de 46, são também aposentados sem substituição.

Ano de 1976

O então Ministério da Aeronáutica encerra as atividades da Esquadrilha após 1.272 demonstrações.

Ano de 1980

Graças ao empenho do Brigadeiro Lauro Ney Menezes - hoje, Fumaceiro Honorário, e à época Comandante da Academia da Força Aérea, em Pirassununga-SP, volta à ativa a Esquadrilha, mas agora com outro nome: “Cometa Branco”, e utilizando aeronaves T-25 Universal.

Ano de 1983

Em 8 de dezembro com sua sede em Pirassununga-SP, é criado o “Esquadrão de Demonstração Aérea” e, mais uma vez, muda de nome a nossa querida Esquadrilha da Fumaça.

Seu primeiro Comandante e Líder foi o Tenente-Coronel Ribeiro Júnior.

Utilizam desde então o orgulho da Indústria Aeronáutica brasileira: os T-27 Tucano, da EMBRAER, turboélices de treinamento avançado, que também são operados pelos cadetes-do-ar da Academia da Força Aérea, em Pirassununga.

Vale lembrar um trecho publicado em abril de 1985 na revista alemã “AeroKurier”: “Se houvesse um festival de times acrobáticos internacionais, a Esquadrilha da Fumaça estaria provavelmente muito cotada para um primeiríssimo lugar. Com seus treinadores EMBRAER Tucano/T-27, a Esquadrilha da Fumaça consegue, magicamente, combinar elegância com preenchimento de espaço. Se depender da criatividade do programa, da precisão ou do domínio individual da aeronave, a Esquadrilha não precisa temer a comparação com qualquer Esquadrilha do mundo.”

Motivações como essas, e outras tantas que a Esquadrilha tem sempre recebido ao longo dos anos, vem confirmar que a missão iniciada pelo então Tenente Domenech, nos idos de 50, teve a merecida continuidade da grandeza daquele trabalho.

Cabe, pois, aos Continuadores desse trabalho, não deixar apagar essa chama de glórias da Memória. Acesa por aqueles abnegados pioneiros, onde também figuram Companheiros (“in memoriam”) que serviram na Esquadrilha em busca desse Ideal, e sofreram a fatalidade de um desaparecimento precoce.

50 anos de Fumaça...Parabéns, Esquadrilha! Fumaça...Já.





A MISSÃO

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares

No dia 6 de abril de 2002, vigésimo aniversário da Sede Aerodesportiva, foram homenageados os ex-Presidentes do Clube de Aeronáutica, bem como o Coordenador da implantação da atividade aérea no Clube.

A nova versão do RBHA - 103 (Requisitos de Homologação Aeronáutica) do DAC exigiu que as matrículas das aeronaves ultraleves fossem mudadas, de números para letras. Exemplificando, se uma aeronave tivesse matrícula U-1357, passaria a tê-la na forma PU-DPA.

A Diretoria do Clube de Aeronáutica, considerando que existem cinco ex-Presidentes ainda vivos, teve atendida, pelo DAC, a solicitação de reserva das seguintes matrículas para as suas seis aeronaves ultraleves:

PU-JJC, homenageando o ex-Presidente Ten.-Brig.-do-Ar RR Jorge José de Carvalho (14/1/1986 a 15/1/1987);

PU-HZN, homenageando o ex-Presidente Ten.-Brig.-do-Ar RR Humberto Zignago Fiuza (15/1/1987 a 14/1/1992);

PU-OMA, homenageando o ex-Presidente Maj.-Brig.-do-Ar RR Otávio Monteiro de Araújo (14/1/1992 a 12/1/1996);

PU-UCN, homenageando o ex-Presidente Maj.-Brig.-do-Ar RR Umberto Carvalho Netto (12/1/1996 a 21/1/1998);

PU-BEB, homenageando o ex-Presidente Brig.-do-Ar RR Ercio Braga (22/1/1998 a 28/8/2001);

PU-LMN, homenageando, como patrono da sexta aeronave, por decisão da Diretoria, o responsável pela implantação da Divisão de Ultraleves Motorizados (DULM), o Maj.-Brig.-do-Ar RR Lauro Ney Menezes.

Há vinte anos, época em que o Clube de Aeronáutica teve a iniciativa de criar a Divisão de Ultrale-

ves, o objetivo que serviu de base, foi o alcance estratégico da existência daquela Divisão no Clube.

Em sentido amplo, os aviadores militares que entraram para a Força Aérea Brasileira fizeram-no por vocação, geralmente oriunda de ideais de infância, projetando, no futuro, o voo em asas militares, com o intuito primordial da defesa da Pátria.

Ao se retirarem do serviço ativo da Aeronáutica, por imposição regulamentar, pesa mais, na hora da interrupção de suas carreiras, o fato de serem obrigados a “sufocar” o motivo pelo qual idealizaram seus futuros: voar!

Essa mudança de vida dos aviadores militares, no entanto, tem um fator singular. Ao deixarem a atividade - diferentemente dos civis, que são sumariamente aposentados - eles passam para a reserva da Aeronáutica com todas as obrigações de

retornarem à atividade imediatamente, no caso de uma Mobilização Nacional, por motivo repentino de beligerância contra o país.

A “aposentadoria” dos militares somente se efetiva quando ele é reformado, aproximadamente, aos 70 anos de idade, para merecido descanso, após muitos anos dedicados à Nação.

Existe, entretanto, uma lacuna de cerca de 15 anos entre a reserva e a reforma. No transcorrer desse tempo, os aviadores militares deveriam manter a higidez física e a operacionalidade técnica, estando preparados para o caso do inopinado eventual conflito.

Normalmente, são eles profissionais com uma considerável experiência operacional: em média, 30 anos de pilotagem. No interregno dos 15 anos de inatividade, no entanto, paulatinamente suas qualidades vão-se atrofiando, por falta de contato com a atividade do voo.

“... eles passam para a reserva da Aeronáutica com todas as obrigações de retornarem à atividade imediatamente, no caso de uma Mobilização Nacional.”



“... este objetivo, baluarte da Mobilização Aeronáutica Militar, foi esquecido nas brumas do tempo, em termos de objetividade da Nação.”

Devido ao longo período em que o Brasil não se envolve num conflito armado, e a isso damos graças a Deus, este objetivo, baluarte da Mobilização Aeronáutica Militar, foi esquecido nas brumas do tempo, como objetivo da Nação.

Quando se trata de um conflito armado real, estando a Soberania Nacional em jogo, a Nação vai à procura de seus filhos para defendê-la, e a concepção de uma guerra, atualmente, não deixa margem de tempo para um aumento do efetivo combatente militar, o que seria ideal, a curto prazo. A solução natural, e mais eficaz, será utilizar as “velhas águias” em todas as missões de retaguarda, deixando o profissional militar mais jovem com as missões de combate.

É lógico que esse contingente, já mais idoso, não mais serviria de “top gun”. Eles seriam, porém, plenamente capazes para a execução de missões logísticas, no seu sentido mais amplo, como por exemplo: atuar nos corredores aéreos de suprimento, translados de aeronaves, vôos de experiência, transporte de autoridades militares entre o Teatro de Operações e o Interior, Evacuações Aeromédicas, instrução de novas equipagens etc., além de manter as missões normais do

Comando da Aeronáutica no Território Nacional.

Teoricamente, além de desejável, todo o contingente de aviadores militares da ativa estaria totalmente empenhado nos planejamentos e nas execuções das missões de uma eventual guerra.

Muito bem, a idéia parece lógica, porém como ativar esta concepção já que os aviadores da reserva estão afastados do vôo há muito tempo?

O Clube de Aeronáutica, desde a criação da Sede Aerodesportiva e com a implantação da Divisão de Ultraleves Motorizados, vem tentando, a duras penas e com poucas e modestas aeronaves, manter o “aviador” como militar da reserva da Aeronáutica.

Basicamente, como vôo de lazer, a DULM - CAer tem como um de seus objetivos manter os pilotos da reserva próximos da aeronave, do vôo, do espírito de corpo e do ideal que os fizeram ingressar na Aviação Militar, a fim de, em caso de convocação numa emergência nacional, devolver-lhes, de uma forma natural e mais rápida, a operacionalidade plena perdida devido ao tempo. Diga-se de passagem, o vôo de ultraleves é um vôo mais barato se o compararmos ao vôo de uma aeronave comum, mesmo em aeroclubes, levando em



“... o ideal nesses aviadores não conseguiu ser “sufocado” com o ato da reserva.”

conta investimento, operação e manutenção.

Hoje, o Clube possui seis aeronaves ultraleves disponíveis. Dá gosto ver os oficiais aviadores da reserva voando por lazer nos fins-de-semana, num entardecer luminoso da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. No caso de um conflito armado, certamente seriam os primeiros voluntários a serem alistados e convocados, pois nesses aviadores o ideal não conseguiu ser “sufocado” com o ato da reserva. As “velhas águias” mantêm as suas capacitações físicas, bem como suas atividades aéreas em dia, cumprindo suas obrigações individuais como oficiais da reserva, mesmo que para isso tenham de pagar de seus próprios bolsos.

“A riqueza de uma Nação consiste no trabalho de seus filhos”.

O objetivo do Clube de Aeronáutica não se restringe somente à área do COMAR III, no Rio de Janeiro. Recentemente, a Presidência do Clube propôs a seu Conselho Deliberativo uma mudança de Estatuto que o permitirá ser um Clube de âmbito nacional, como imaginaram os seus fundadores. Nesta proposta, é contemplada intrinsecamente a atividade aérea em ultraleves, em todo o território nacional, onde

temos aproximadamente 1.670 pilotos na reserva, oriundos da Aeronáutica Militar brasileira. Quase uma outra FAB em se falando de pilotos.

O ideal seria termos ultraleves mais modernos, com radiocomunicação, GPS e Transponder, para podermos cumprir, adequadamente, a missão a que o Clube se propõe. Como exemplo e fator de planejamento, a DULM, com seis aeronaves ultraleves, bastante antigas, proporciona em média 50 horas de voo por mês, atendendo cerca de 50 pilotos entre militares e civis Sócios do Clube. Na verdade, é muito pouco, porém é o máximo que o Clube pode fazer com seus próprios recursos. Acrescente-se a este fato a formação de novos pilotos civis de ultraleves, muitos deles pilotos de linha aérea, que agrega, em número, o contingente da reserva em caso de uma Mobilização.

Desta maneira, o Clube de Aeronáutica esforça-se por preencher essa lacuna - atualmente para poucos pilotos da reserva - no Rio de Janeiro, e preencherá no futuro, em todo o território brasileiro, uma lacuna extremamente importante para a Nação, hoje praticamente esquecida na estratégia dos Planejamentos Aeronáuticos da Mobilização Nacional.



O CORREIO AÉREO NACIONAL -

“Homens da minha terra!...Eu vos quero contar a história original, a história singular do Correio Aéreo Militar vencedor das montanhas da Serra do Mar!...”

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

Vinte e oito de fevereiro de 1961. O 1º/4º GAv, a Sorbonne da Caça, preparava-se para formar mais uma turma de caçadores. O 1º Ten.

Carlos Baptista realizava o seu último vôo na Unidade que lhe trouxera tanto aperfeiçoamento profissional; afinal, é instruindo que mais se aprende. Na verdade, ele não sabia que a roda da fortuna ia levá-lo, tão inesperadamente, a outras paragens.

O mal-estar que vinha sentindo, desde o início do ano, acabou sendo diagnosticado como uma forma de terrível ameba. Alguns dias depois o Comandante, Maj. Berthier - o Sol - indicou-lhe o caminho da Aviação de Transporte, no Galeão, onde teria melhores possibilidades de recuperar-se.

Lembro-me de quanto ponderei, pois sempre almejei uma longa vida operacional na Aviação de Caça, estando realizado na instrução inicial de seus novos pilotos.

Vi, com tristeza, minha caderneta de vôo ser encerrada no dia 24 de março, na Base Aérea de Fortaleza, para ser reaberta no dia 2 de junho, já no novo destino, a Base Aérea do Galeão.

Começava, então, após estes meses de restabelecimento físico, o que considero um dos grandes privilégios a mim concedidos, nestes

quase 53 anos de sapatos e meias pretas a serviço da Força Aérea Brasileira e do meu País: o vôo no Correio Aéreo Nacional.

No dia 12 de junho de 1961 fiz meu primeiro vôo como 1P, no C-47 2059, trecho SC-GL, após algumas horas de instrução.

A primeira viagem veio logo a seguir, no C-47 2010, com o Major Fonseca (Mabel), num vôo até Teresina, com pernoites em Recife.

Voei, nestes dois anos (1961 e 1962), exatamente 909 horas e 55 minutos com função a bordo deste formidável avião. Jovem tenente pude desfrutar da possibilidade que a nenhum outro jovem era concedida - conhecer este imenso território, por cima e por baixo, ajudando-o a progredir, a integrar-se, aproximando povos escondidos nos cantos mais remotos, levando-lhes notícias, remédio, conforto, socorro em situações de calamidades.

Tinha (e ainda tenho) um amigo representante de afamado laboratório farmacêutico. A cada véspera de viagem para a Amazônia ia a sua casa e retirava de sua imensa reserva de amostras grátis enorme quantidade de remédios para a função de enfermeiro, que, com grande satisfação, desempenhava, no solo, junto ao médico de bordo.



MINHA EXPERIÊNCIA PESSOAL

Lembro-me bem do meu primeiro voo de cheque, num Belém-Litoral, com o Ten.-Cel. Neiva; do grau de dificuldade que ele colocou desde a redução de um motor, na decolagem do Galeão, até a descida no auditivo e monomotor em Belém, em condições meteorológicas bastante adversas. Era, com certeza, o teste para o caçador “mascarado” que aprendera, na Sorbonne, o VI com um quarto de barra, e o cheque cruzado constante.

Lembro-me do segundo cheque, com o Maj. Hiram, numa linha chamada Santa Maria, que tinha um pernoite nessa cidade e outro em Porto Alegre; lembro do silêncio poucas vezes interrompido que reinou em toda a viagem, eis que o Major era homem de poucas palavras.

Lembro-me, finalmente, da minha ansiedade, ao chegarmos no Galeão, para saber se havia tido êxito naquele meu segundo e derradeiro cheque, já que nada demais me foi cobrado na viagem. E a resposta: – Muito bem, você está apto a comandar esta aeronave.

Vêm, então, as lembranças de todas as linhas que realizei nestes dois anos: a do Acre, a de Boa Vista, a do Tocantins, a do Xingu, a de Petrolina, para ficar apenas naquelas que me afastavam muito do asfalto e da “civilização”. Passagem baixa nas pistas, constata-

ção do grau de encharcamento do solo, possibilidade de acidente no pouso, verificação de que uma extensa fila de gente humilde aguardava com ansiedade aquele voo que chegava mensalmente ou de quinze em quinze dias. A lembrança dos demais componentes da tripulação que já, então, integravam-se num grupo em que cada um tinha sua competência e responsabilidade, em que todos se sabiam continuadores da saga do CAN. O pouso acontecia, pelo assentimento de todos, rodas presas deslizando mais na água que na grama ou na terra, parada sempre nos últimos metros da pista, alegria por poder assistir aquela gente que nos considerava seus anjos protetores.

Às vezes um pernoite não planejado, em condições bastante precárias, mas recebendo daquela gente agradecida, padres, freiras, prefeitos, cidadãos devotados à melhoria do seu lugar e de seus habitantes, as melhores atenções e o melhor reconhecimento.

Rendo minha homenagem especial às tripulações do CAN. Pilotos e mecânicos, oficiais e graduados sabiam que a missão não teria sucesso se não se constituíssem logo em uma família unida e harmônica.

As vidas lá atrás, no compartimento dos passageiros, e muitas embaixo, à espera do nosso socorro, dependiam da eficiência dos bravos integrantes da tripulação.



Graças ao privilégio que o CAN me ofereceu, outro, em seguida, me foi concedido.

Em janeiro de 1963 integrei o 4º Contingente Brasileiro no Congo - ex-Belga. Nessa missão voei mais 724 horas e 25 minutos, encerrando-a em maio de 1964. Valeu-me, decisivamente, a competência adquirida no CAN.

No regresso, entre o PT-BUR da Fundação Brasil Central, colocado na Base Aérea de Santa Cruz, e os demais vôos realizados quando instrutor da ECEMAR, novamente voando pelo Correio, realizei mais 598 horas e 55 minutos com função a bordo do C-47. Meu último vôo nessa formidável aeronave aconteceu no dia 21 de janeiro de 1974, no C-47 2014, com o Major Pádua. Decolamos do Galeão no C-47 2025 e voltamos no C-47 2014. Deixamos o 2025 trocando motor em SBJG. Eram os últimos estertores dessa formidável máquina que tantas glórias trouxe à Força Aérea Brasileira, ao serviço do Correio Aéreo Nacional. Em sua cabine atingi 2.233 horas e 15 minutos de vôo dedicadas a servir, a construir, a integrar, a aproximar, a levar felicidade e bem-estar para tanta gente desassistida.

O CAN ainda existe, mesmo que sob outra forma.

Vai completar, no próximo 12 de junho, 71 anos de existência.

Os dois tenentes que ousaram afastar-se do cone sobre o Campos dos Afonsos, levando a primeira mala postal aérea para São Paulo, em 12 de junho de 1931, transformaram-se em lendas na História da Aeronáutica Militar brasileira: Casimiro Montenegro e Nelson Freire Lavenère-Wanderley.

Pioneiros, desbravadores, audazes, inspiraram as gerações que se sucederam. Os jovens tripulantes de hoje não podem entender como aquele Curtiss Fledgling que a cada 12 de junho taxia no pátio da Base Aérea dos Afonsos, conseguiu cumprir aquela missão. Tampouco compreender como se voava, no CAN, com tanta eficiência, sem radar meteorológico, sem piloto automático, sem GPS, sem INS, durante muito tempo sem VOR, durante algum tempo apenas com o

tal do radiofaixa, na altura que o CB gosta!

Ser recebido em Tarauacá pelo Carrapicho! Ficar hospedado no IAPTEC em Manaus! Banhar-se nas águas mornas de Aragarças! Conseguir chegar na hora certa em Gilbués!

Movimentar doentes, assistir índios, transportar as turmas do Projeto Rondon, as turmas da Escola Superior de Guerra, voar em condições adversas, quando os próprios pássaros se recolhiam.

Registro o meu reconhecimento a todos os que construíram a saga do Correio Aéreo Nacional e a todos os que continuam transportando, nas asas envelhecidas da Aviação de Transporte da Força Aérea Brasileira, remédios, alimentos, vacinas, autoridades, apoio às demais Forças, especialmente aos valorosos integrantes do Exército Brasileiro, guardiães das nossas extensas fronteiras, com o mesmo espírito, o mesmo arrojo e o mesmo desprendimento de sempre.

Homens que já desapareceram do nosso convívio, muitos imolados no cumprimento de suas missões, homens que trazem emoção ao se apresentarem, com garbo e altivez, nos desfiles terrestres do Dia do CAN, sob o comando do intrépido Coronel Arruda.

Homens que emolduraram tão iluminada fase de nossa História, descrita na poesia de Nelson Araújo Lima, Cabo da Aviação Militar, naquela época, intitulada “Epopeia Alada”, que em certo trecho diz:

**“Onde descansas, veterano, agora
Que já do recolher ouviste o toque,
E outros aviões adejam nos confins
Do Paranapanema ao Tocantins,
Do Jaguarão às margens do Oiapoque?**

**Ao presente e ao futuro, és sombra a voar
Quando, à noite, vens dar o teu passeio
Pela Serra do Mar!...”**





José Carlos Pereira
Ten.-Brig.-do-Ar

Reflexões sob encomenda

**Alguém já disse que viver não é uma
atividade fácil e muito menos segura, mas
também não pode ser monótona**

Há mais ou menos três meses, meu amigo Marinho Pontes pediu-me que elaborasse um artigo para a revista de nosso Clube. A idéia era abordar algo operacional, algo mais Força Aérea e menos “subsidiário”.

Gostei, e logo em seguida preparei um trabalho até que razoável sobre o COMGAR, os planos de reequipamento, as progressões operacionais, novos treinamentos, a oportunidade de implantar um sistema C2 sensato, as manobras, o futuro da Infantaria, os episódios no policiamento do espaço aéreo, temas doutrinários, as questões amazônicas, etc.

O problema foi que na primeira leitura, após o trabalho concluído, achei-o longo e pretensioso. Como minha velha malária, novamente fui atingido por um antigo trauma que uma amiga psicóloga certa vez chamou de auto-iconoclastia. De fato, destruí tudo o que havia produzido, por entendê-lo como um caso de agressão recorrente à inteligência dos possíveis leito-

res da revista. Fiquei sem ter o que enviar ao Marinho, e pensando em sugerir um artigo científico qualquer ou alguma lamúria política. No entanto mudei de idéia ao vivenciar o ambiente do Exercício CRUZEX, em meu QG desdobrado na bela Base Aérea de Canoas. E mudei exatamente no momento em que o computador sobre minha mesa alertou-me sobre o trânsito intenso de mensagens operacionais fluindo pelo sistema de comando e controle, e que eu havia cometido alguma impropriedade. Na mesma sala, estão três oficiais-generais estrangeiros buscando, obviamente, obter o melhor para seus países. Pela janela, é possível ver estacionados um grande KC-135 francês, diversos Mirage, F-5 brasileiros, caças chilenos no táxi e o corre-corre do pessoal da logística. Bem próximo à minha janela, uma patrulha de Infantaria vigia o prédio do Comando, com seu pastor alemão caminhando com ar profissional e ignorando solenemente o ruído e a movimentação das aeronaves. Até certo ponto, sinto-me meio ridículo operando segundo as regras da OTAN e conversando em inglês com os “hermanos” argentinos. Estar com pessoal do mais alto nível da Força dá uma certa tranquilidade e ao mesmo tempo um profundo sentimento de dúvida sobre tudo que fazemos, falamos, escrevemos e alardeamos. Sinto, agora, fortíssima inveja daquelas pessoas tão seguras sobre tudo, que emitem opiniões definitivas sobre nada e estão sempre em condições de dar aulas de moral,

Reflexões

*Sinto, agora, fortíssima inveja
daquelas pessoas tão seguras
sobre tudo, que emitem opiniões
definitivas sobre nada.*

estratégia ou reprodução de golfinhos.

Não sei exatamente o que mudou, mas decidi escrever algo para nossa revista e diminuir (ou aumentar) o “stress” do Marinho. Decidi falar algo sobre como se sente, nessa conjuntura, um comandante operacional da nossa Força. Talvez esteja, de fato, querendo repartir o meu “stress” ou dizer à minha gente algo sobre nossos problemas. Primariamente, quero deixar claro que não compartilho da tese de que os grandes líderes não são os que resolvem problemas e sim os que convencem o povo de que os problemas não existem.

Já que me foi atribuída alguma responsabilidade pela defesa da nação, recuso-me a negar problemas em nome de qualquer pretensa liderança - recomendações médicas ou fama de calmo e controlado.

Alguém já disse que viver não é uma atividade fácil e muito menos segura, mas também não pode ser monótona. Sob esse aspecto, as pessoas presumivelmente sérias e responsáveis, direta ou indiretamente pela segurança e defesa das nações, não têm muito do que se queixar, pelo menos em termos de monotonia intelectual. Ressalto que me refiro a pessoas razoavelmente inteligentes e em consonância com o mundo e seus fenômenos básicos. Não me refiro a burocratas ensandecidos, ideólogos merencórios ou ultra-ortodoxos cartesianos.

Há não muito tempo, o mundo assistiu com perplexidade a milhares de pessoas demolindo alegremente aquele muro em Berlim, o ícone do fantasma nuclear e da Guerra Fria, em nome da qual cultuou-se o ódio, o radicalismo e refinadas formas de bestialidade humana. Em nome da qual, apesar da Terceira Guerra nunca ter saído do papel, milhões de pessoas em todo o mundo, sobretudo no Terceiro, deram suas vidas acreditando em algo que, ao final, terminou naquela cervejada alemã. Eu, particularmente, jamais esquecerei de um hospital militar que visitei, na América Central, e onde centenas de soldados adolescentes, horripelantemente mutilados por minas terrestres, buscavam entender o como e o porquê de estarem sem seus pés. Até no nosso tão presumivelmente pacífico e desligado Brasil tivemos

o cultivo do ódio, do rancor, da boçalidade, da vingança e dos revides imbecis, embora os índices de violência e letalidade tenham sido infinitamente inferiores aos de outros países até bem menos significativos.

No último 11 de setembro, o mundo assistiu, com perplexidade muito maior, àqueles aviões demolindo as torres do “World Trade Center” e entrando por uma janela do Pentágono, ícones da riqueza, da prosperidade e da segurança.

O muro e o “WTC” têm em comum uma demolição física, porém com significados diametralmente opostos. Enquanto a queda do muro inspirava sentimentos otimistas de segurança, liberdade e fraternidade, o desabamento das torres apontava para um sombrio futuro de pânico e de horror.

Na verdade, nenhuma das visões parece verdadeira. O mundo continua tão mau quanto sempre foi, a despeito das constituições, convenções, encíclicas, tribunais, direitos humanos, das ONG, da ONU e das “Joint Forces”.

A metodologia da maldade evoluiu, modernizou-se, hipocrizou-se e, por meio das diversas variantes de mídia, ganhou um aspecto “clean”, uma maldade asséptica, em que as armas parecem detergentes, e os mortos perigosas bactérias felizmente eliminadas. O combatente de mídia cresce de importância a cada guerra, convencendo os próprios governos e seu povo de que seus soldados são fiéis cumpridores das Convenções de Genebra, de que

os recursos estão muito bem aplicados e de que o hospital infantil bombardeado por engano era, de fato, um perigoso e disfarçado centro de guerra eletrônica.

Vivo intimamente, agora, o pensamento e a ação do universo OTAN, ao mesmo tempo em que vejo nossa

gente acreditar que pode vencer uma guerra na Amazônia como se estivesse na década de 60, no Vietnã; ouço críticas severas de nosso pessoal da Reserva, sobre temas que variam desde camuflagem de instalações até ritmo de progressão de pilotos; sofro ao lado dos companheiros da logística o estado de carência da Instituição; assisto ao penoso esforço de

Reflexões

A metodologia da maldade evoluiu, modernizou-se, hipocrizou-se e, por meio das diversas variantes de mídia, ganhou um aspecto “clean”.



Reflexões

Não tenho o menor receio quanto ao futuro da Força Aérea, difícil, sem dúvida, ou quanto ao futuro do Brasil, a eterna luta de sua brava gente.

nosso pessoal de administração para ajustar os não-ajustáveis “quadrinhos”; vejo e vivo o esforço do Comandante da Força em transmitir otimismo, obter recursos de qualquer fonte e manter o time coeso e organizado, tendo que atuar com rigor e dentro da lei sobre certos estados de degradação moral absolutamente inaceitáveis; assisto brilhantes demonstrações de competência, coragem, dedicação e amor infinito pela Força Aérea e pelo país, ao lado de comportamentos e raciocínios indigentes e pautados pelo não compromisso com a eficácia e sim com as próprias carreiras ou com o quadrado primário de modelos superados; e, agora, estou escrevendo um artigo bem comportado para nossa respeitável revista do Clube, quando preferiria estar produzindo algum utópico relatório secreto sobre nós mesmos e nossa razão de ser. Assim me sinto. Logo que voltar a Brasília pretendo ligar para a tenente médica cardiologista, que já há algum tempo tenta cuidar de mim, e marcar, finalmente, a prova de esforço. Mais uma.

Desde muito jovem já havia aprendido sobre o perigo que correm as pessoas que se apaixonam por coisas que não lhes pertencem. Já um pouco mais velho, percebi, também, o risco a que são submetidas coisas e pessoas fruto dessas paixões deformadas. Às vezes tenho a impressão de que nossa Força foi vítima de paixões indevidas, partindo-se do fato de que ela não é propriedade de ninguém, salvo deste ser sofrido e semi-abstrato conhecido como povo. Por outro lado, observo o sofrimento de tantos companheiros que não perceberam que eram apenas parte, aliás, uma pequenina parte do “povo” e não a sua própria expressão.

Na verdade, o Comandante operacional, neste exato momento, não se sente bem. Ele confia plenamente na competência de seus pilotos, na grande mai-

oria de seus Comandantes subordinados, na eficácia da logística em todos os níveis, no espírito de corpo e na dedicação irrestrita da grande massa humana que o envolve. Mas, ainda assim, sente-se desconfortável. É muito difícil definir sentimentos difusos de desconfiança, quase instinto, quase reflexo, quase certeza de que algo de mal espreita este país, e algo relacionado com o poder militar. No momento, ainda é confortável estar reunido com o Alto Comando da Força e sentir um forte ambiente de coesão do próprio corpo e deste em relação ao Chefe. Creio firmemente que este espírito se manterá no futuro próximo, quaisquer que sejam as mudanças humanas ou institucionais vindouras. Não tenho o menor receio quanto ao futuro da Força Aérea, difícil, sem dúvida, ou quanto ao futuro do Brasil, a eterna luta de sua brava gente. Tenho certeza de que o povo escolherá o melhor presidente para a nação e todos estaremos com o Comandante Supremo para prosseguir com nosso próprio destino. Tenho certeza de que tudo estará bem. Mas tenho, também, outra maldita certeza: a de que, de algum lugar, um mal nos espreita. Conversei com minha velha amiga psicóloga, aquela que me diagnosticou um palavrão, na esperança de que ajudasse a me livrar desse fantasma. Infelizmente, ela também anda com a mesma sensação e até já elaborou teorias a respeito.

A noite e o frio caíram sobre este pedaço do Sul do Brasil. O último dos generais estrangeiros dirigiu-me aquele “good night” com sotaque e cheiro do Rio da Prata. Eles também têm seus questionamentos e seus sofrimentos. Creio que poderíamos fortalecer a todos, se fôssemos mais unidos. Pego minhas coisas, despeço-me do comandante da Base, entro em um automóvel e vou dormir nos alojamentos do Quinto COMAR. No caminho, o motorista pergunta se tive um bom dia, se tudo está bem com a Operação, e a conversa descamba para a convocação da seleção brasileira. Finalmente, um tema relaxante. Chegando ao alojamento, uma relação de ligações telefônicas não atendidas. Vai-se o sono e reaparecem os fantasmas de alguém nos espreitando.

Quase instintivamente, volto a conferir nossa disponibilidade, checo a distribuição de algumas centenas das confiáveis MK-82, telefone para alguns comandantes, verifico o “status” da defesa aérea e concluo que está tudo em ordem. Apenas fiquei com a sensação de que alguém fez um cheque parecido com o meu.



O DROGADO



UM NAVEGANTE SOLITÁRIO

ONG Quadrante

A questão das drogas - e seus usuários - tem ocupado um lugar de destaque no cotidiano de todos nós, estando presente nos noticiários, novelas, em conversas com amigos e vizinhos e, quem sabe, na própria família. Qual o lugar das drogas na atualidade? Sabemos que o conceito de droga é tóxico remonta à História Antiga, e seu uso estava diretamente relacionado aos modos e costumes de um determinado povo. As drogas da nossa contemporaneidade mudaram rapidamente de conteúdo, uso e contexto.

A novela "O Clone" traça a trajetória de uma personagem, Mel, interpretada pela atriz Débora Falabella, que em determinado momento passa por uma experimentação de drogas, com o objetivo de um certo desligamento dos problemas familiares em que está inserida. A experimentação leva-a ao uso diário das drogas. De modo solitário ela vive seu drama. Em contrapartida temos o personagem Lobato, interpretado pelo ator Osmar Prado: os relatos de sua dependência se passam dentro de um consultório de psicanálise.

Mediando esse mundo de ficção, como uma das formas de falar de uma certa realidade que caracteriza uma novela, um filme, uma peça teatral, a autora apresenta depoimentos de pessoas que, na vida real, já passaram pelo problema da dependência, ou ainda estão internados para tratamentos especializados. E o que chama a atenção nesses relatos é a constante afirmação da dependência química como uma doença e, ainda, como uma doença física, algo da ordem de uma herança genética.

Recordemos um pouco o que se passava na novela com a personagem Mel: ela vivia unicamente para os estudos, era uma excelente aluna, não gostava de sair para programas típicos de sua idade. Vivia em seu quarto; aquele era seu mundo. Seus pais não tinham qualquer preocupação com Mel, uma vez que se tratava de uma adolescente bem comportada, boa aluna, uma jovem que "não dava trabalho". Era importante na medida em que ganhava os prêmios de melhor aluna, melhor isso, melhor aquilo. Nas cerimônias de premiação,



os pais lá estavam orgulhosos, não da filha, mas pelo fato de que haviam gerado aquele “modelo” de filha.

E onde vivia Mel? Trancada no seu quarto correspondendo ao que dela era esperado. Nada era mais importante que seus livros. Na verdade vivia em função dos seus estudos.

Podemos agora nos perguntar: Qual a diferença entre a Mel que vivia unicamente para os estudos e a Mel que passou a viver unicamente para as drogas? Aparentemente há uma grande diferença: no caso dos estudos esta é uma atividade socialmente aceita e louvável; no caso das drogas é exatamente o contrário. Mas no fundo o que podemos observar é que já havia uma dependência instalada em Mel.

Os problemas familiares radicalizaram-se e os estudos já não mais cumpriam sua função alienante, e Mel necessitava de algo mais forte, de algo que fosse anestésico. Neste caso Mel vai à procura das drogas. Reparem que não é a Droga que chega a Mel ou a quem quer que seja. É Mel quem vai até as Drogas. Não existe qualquer passividade. É Mel quem necessita das Drogas e, ao encontrá-las, fica anestesiada, vivendo alienadamente em um mundo só seu, tal qual nos estudos. Tanto os estudos quanto as Drogas desempenhavam uma função alienante para Mel, uma função de exclusão. Se recordarmos um pouco, Mel sempre se isolou, sempre se excluiu, sempre esteve à parte do mundo no qual estava inserida; não vivia cercada de amigos (algo comum em sua idade), não freqüentava nem oferecia festas e também não tinha namorados (ou como se diz nos dias de hoje, não “ficava” com alguém). Mel nasce de uma relação falida de seus pais. Que lugar seus pais e sua família dão a Mel? Esse lugar, essa posição, é definida pelo discurso daquele núcleo familiar. Fizeram algumas marcas, alguns traços em Mel, assim como acontece com cada criança ao nascer.

A “doença” da qual Mel sofre é a doença dos efeitos da palavra sobre o sujeito, ou seja, quando uma criança vem ao mundo já encontra um lugar que lhe é destinado pelo discurso parental. Neste sentido somos todos “dependentes” até que possamos nos encontrar com o que nos é próprio. Mel jamais foi vista como um ser diferente e único. Suas manifestações, ou o modo como pode entender a realidade, nada mais são que uma for-

ma de resposta ao lugar que lhe é destinado pelo discurso dos pais. (Na verdade todos os personagens dependem do patriarca da família). Mel entra na vida da mãe para suprir uma carência a respeito do desafeto do marido, e na do pai como um impedimento aos seus anseios amorosos, ambos permanecendo insatisfeitos e solitários em seus desejos. Aqui se justifica a expressão “que droga de vida”. Portanto a droga não é somente o tóxico. Um sujeito pode dar o estatuto de droga a qualquer coisa: trabalho; exercícios físicos; internet e a própria alimentação - que nos EUA já é considerada epidemia, pois 50% de sua população é obesa. No caso de Mel, os estudos haviam ocupado o mesmo lugar que posteriormente foi dado às drogas, mantendo-se, portanto, a condição de dependência.

Interessante é que a autora – por sinal um belo texto – mostra duas formas distintas de tratamento dos chamados dependentes químicos: por um lado o relato daqueles que passaram ou estão em clínicas especializadas em eliminar as drogas da vida dos internos; por outro mostra o personagem Lobato no divã de um consultório de Psicanálise relatando os fatos de sua vida.

Nos dois casos a solidão, na qual estão mergulhados, acompanha cada relato. Na verdade há uma exclusão social produzida pelo isolamento ao qual se impõe o drogado, por uma indiscutível dificuldade em fazer laços com outros. Por essa razão podemos considerá-lo “um navegante solitário”. Um viajante a caminho da morte. Não há dúvida que a sociedade o marginaliza, mas ele não está “ardendo no mármore do inferno” sem estar seriamente implicado naquilo que faz.

Podemos pensar: bem, mas ele é um alienado e não se apercebe disto. Estar alienado é deixar-se levar pelo outro; ficar intoxicado pelas palavras deste outro que ocupa, imaginariamente, o lugar de líder, chefe ou protetor. Podemos dizer que, embora não haja garantias, para aqueles que permanecem na dependência do outro uma análise poderá produzir o resgate de seu lugar como sujeito e cidadão. Um sujeito que, como cidadão, não estará solitário, mas será “um” com outros, na construção de laços sociais.



**“...UMA ANÁLISE PODERÁ
PRODUZIR O RESGATE**



**DE SEU LUGAR COMO
SUJEITO E CIDADÃO”**



quadrant@uninet.com.br

Rua Mariz e Barros, 176/703 - Icaraí - Niterói - RJ - CEP 24220-021

OMUSEU DA RO

Antonio Ricieri Biasus
Cel. An.

“Se você está cansado de Londres, está cansado da vida”

(Frase retirada de um “graffiti” do metrô de Londres)

Londres é uma cidade repleta de atrações. A famosa “Tower of London”, com suas histórias e riquezas; a “Tower Bridge”, um dos símbolos da cidade, assim como o “Piccadilly Circus”, o ponto central de Londres; “Trafalgar Square”, com as suas atrações e o famoso “Big Ben”, símbolo da pontualidade britânica, são locais que todo o turista gostaria de conhecer.

Além destas atrações a céu aberto, existem outras tantas que marcam aqueles que passam por aqui. Respire-se cultura em todos os quadrantes de Londres.

O período em que o Sol nunca se punha no Império Britânico foi suficiente para acumular riquezas que rendem dividendos até os dias de hoje. O esplendor de

uma era, as conquistas e o charme de uma cidade ímpar na Europa são mantidos com esmero, pois, além de preservar um passado glorioso, também é uma fonte de trabalho e de renda para muitos ingleses.

A cidade é repleta de acontecimentos históricos, com detalhes que nunca passam despercebidos, presentes nas peças arquitetônicas imponentes ou nos pequenos detalhes de uma rua estreita qualquer.

Para nós, militares da Força Aérea, além das atrações que todos os turistas vêem e fotografam, existem lugares que são ponto de visita obrigatório: os museus aeronáuticos.

Existem diversos museus de Aviação espalhados por todo o Reino Unido. Dentre eles, dois são especiais: o “Imperial War Museum”, em Duxford, e o “Royal Air Force Museum - RAF”, em Hendon - Londres.

Vamos falar um pouco sobre o Museu da RAF.

Hendon está localizado ao Norte de Londres, não distante mais do que vinte minutos do centro da cidade.



ROYAL AIR FORCE

O Museu foi criado pela determinação e entusiasmo de um Marechal da RAF, Sir Dermont Boyle, que, desde 1964, queria um local especial para guardar um acervo valioso.

O local foi escolhido por ser Hendon um campo histórico e por ter hangares disponíveis.

Em 1972, com a presença de Sua Majestade, a Rainha Elizabeth II, o Museu foi oficialmente aberto.

Mais tarde, em 1978, foi construído um novo prédio para alojar o "Battle of Britain Hall", que retrata como a RAF operou durante a ofensiva nazista.

Posteriormente, em 1983, o prédio do "Bomber Command Hall" foi adicionado ao Museu para alojar os bombardeiros.

A parte principal do Museu, o "Main Aircraft Hall", ocupa os dois hangares construídos durante a Primeira Guerra Mundial. Toda a estrutura superior é de madeira e está em perfeito estado de conservação até os dias de hoje.

Existem, ainda, diversas galerias, onde se encontram documentos, fardas, medalhas, montagens de cenas da guerra, sala de arte, cinema, loja e restaurante.

Cerca de 130 aviões estão expostos nos diversos pavilhões. Cada avião, uma verdadeira obra de arte por si só, tem, ao seu redor, detalhes especiais que retratam os costumes da época em que operava.

Desta forma, além dos aviões, é possível ver como um piloto ficava vestido enquanto aguardava o acionamento do alerta, ou como era a vida em um abrigo quando a cidade estava sendo bom-

bardeada durante a guerra, ou ainda, qual era o tipo de viatura usado para apoiar as tripulações.

Os bonecos de cera, presentes em diversos locais, emprestam ao cenário um realismo surpreendente. As feições do Marechal Sir Hugh Dowding ou do Marechal Herman Göring impressionam pelo seu realismo.

A visita começa pelas aeronaves dos primórdios da Aviação, com aeronaves anteriores à Primeira Grande

A cidade é repleta de acontecimentos históricos, com detalhes que passam despercebidos.



Guerra, passando por diversas outras que combateram nas duas guerras, até as aeronaves ainda presentes no acervo de diversas Forças Aéreas ao redor do mundo.

É possível comparar, lado a lado, o Mig-15 e o F-86 que lutaram na Guerra da Coreia, ou ver de perto a oficina onde Frank Whittle realizou os testes da primeira turbina a jato inglesa.

Peças e troféus de guerra estão dispostos ao lado das aeronaves. Assim, quem nunca viu uma V-2 de perto, poderá até tocá-la, ou então passar ao lado do “Vickers Valiant”, que lançou a primeira bomba de hidrogênio inglesa, ou ainda ver de perto e conferir, em baixo da aeronave, todo o potencial bélico do “Vulcan” que lutou na Guerra das Malvinas/Falklands.

Além das aeronaves propriamente ditas, bonecos de cera e gravações, que são ativadas quando alguém se aproxima de alguns aviões, completam e ilustram a exposição.

A interação presente nos pequenos detalhes oferece uma imagem inesquecível e leva-nos a viajar pelo tempo. A sensação é de que estamos participando daquela cena!

Nas galerias, personalidades que fizeram a História

A interação presente nos pequenos detalhes oferece uma imagem inesquecível e leva-nos a viajar pelo tempo.

da RAF estão também representadas por bonecos de cera, que vestem o uniforme que pertenceu ao personagem. Até um oficial, com o seu cachorro, é mostrado com todos os detalhes.

O Museu ainda abriga oficinas, objetos diversos e uma coleção

importante de fotos históricas e documentos diversos.

Outra atração é a possibilidade de realizar uma missão no simulador. Você pode sentir toda a sensação de um voo de Tornado, de uma demonstração dos “Red Arrows” ou de um combate aéreo na Primeira Guerra Mundial. Faça o seu plano de voo e boa missão!

Como toda boa atração merece ser lembrada, o Museu oferece ainda uma loja com artigos variados. Um verdadeiro paraíso para qualquer colecionador de objetos relacionados à Aviação.

Um dia certamente você terá a oportunidade de visitar Londres. Além de tudo de belo que a cidade oferece, reserve uma tarde para respirar cultura aeronáutica. Você ficará impressionado com tanta coisa especial.

De todo o Museu, apenas um ponto é pouco explorado: existe apenas um pequeno painel onde é narrado o feito do nosso Alberto Santos-Dumont. Afora este pequeno detalhe, tão importante para nós brasileiros, o Museu é fantástico.





Brasileiros + Americanos + Russos + ...?

Lauro Ney Menezes
Maj.-Brig.-do-Ar Ref.

*Para o Brasil, a operacionalização de Alcântara
é de incalculável ganho.*

Os Governos brasileiro e russo subscreveram um Acordo de utilização do Campo de Lançamento de Alcântara (CLA). Essa é uma recente notícia na mídia e que suscitou uma questão curiosa: qual é, verdadeiramente, a posição política do Brasil, já que as “imposições” americanas até hoje transitam no Congresso Nacional, sem aprovação.

A notícia também se reporta ao geométrico crescimento das necessidades mundiais de lançamentos de satélites para uso civil, não só por parte dos países industrializados como dos países em desenvolvimento. Caso do Brasil.

As Bases de Lançamento ativas no mundo são cinco: duas nos Estados Unidos da América, uma na Rússia, uma na Guiana Francesa e uma no Brasil. O número de lançamentos programados nessas Bases está alcançando o nível de saturação, causando preocupações à comunidade aeroespacial, industrial e comercial.

Este setor de atividade é cada vez mais importante para o desenvolvimento tecnológico internacional. Portanto, é necessário construir novas Bases, já que é imprescindível explorar, não só órbitas polares (novo cenário), como continuar com as órbitas equatoriais.

Uma área apropriada (e pouco explorada) para lançamentos polares é a vasta região costeira do Oceano Atlântico, no Nordeste do Brasil, como é o caso de Alcântara (CLA). Possui a vantagem de ser situada a pouca distância do Equador e perto do mar, o que permite reduzir a necessidade de combustível a bordo, aumentando a carga paga (ar-

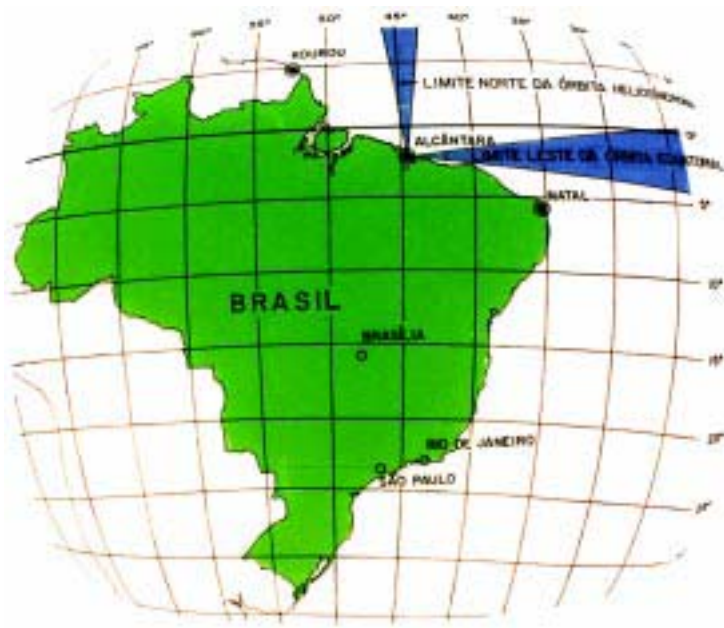
tefato lançado) em cerca de 20%. Essa localização permite aproveitar a velocidade da rotação terrestre, favorecendo o lançamento do artefato. Em Alcântara, as duas primeiras partes que se separam do lançador, depois do tiro, caem diretamente no mar, oferecendo máxima segurança na operação.

Estas características são as melhores para todos os tipos de órbitas e, em particular, para:

órbitas equatoriais para satélites científicos e de telecomunicações;
órbitas fortemente elípticas (multi-estacionárias), para comunicações com sistemas móveis;
órbitas circulares hélio-síncronas, para satélites empregados para o tele-levantamento;
órbitas circulares ou não, de qualquer maneira inclinadas, empregadas para a meteorologia, a recém-transmissão de dados etc.;
órbitas polares para satélites empregados para o tele-levantamento e para o levantamento geodésico;
lançamentos interplanetários.

Com o uso de ALCÂNTARA, é possível construir o melhor Polígono de Lançamento de Satélites do mundo, em nível tecnológico comparável (e competitivo) com aquele da ESA (“European Space Agency”) em Kourou, na Guiana Francesa; responde às perspectivas de atender a um maior número de utilizadores: é do tipo “multi-standard”, e serve aos diversos

tipos de lançadores. Portanto, é de grande interesse para a Europa, Rússia, França e Estados Unidos da América, assim como para outros países produtores que freqüentam o comércio do espaço.



Para avaliar corretamente a “carteira de negócios” espaciais é necessário saber que as previsões mundiais de lançamentos de satélites no período 1990-2005 são mais 250 lançamentos/ano, subdivididos nas categorias:

	Lanç./Ano
Telecomunicações	10
Tele-levantamentos para usos civis	30-40
Controle do tráfego aéreo e marítimo	10
Satélites para televisão	20
Satélites meteorológicos e para a pesquisa científica	70-80
Tele-levantamento para uso militar	100
Demanda anual	250

Por outro lado, as Bases e suas relativas capacidades são:

	Lanç./Ano
2 nos Estados Unidos da América (NASA)	60
1 na Rússia	60
1 em Kourou (ESA)	18
1 em ALCÂNTARA (AEB)	—
<i>Capacidade Total 138-140 lançamentos/ano.</i>	

A diferença para menor é de 50-70 lançamentos/ano, considerando a transformação dos satélites militares-civis, como consequência da política de distensão entre o Este e o Oeste europeu. É, portanto, justificada a implementação de uma Base de Lançamentos na posição estratégica como a de Alcântara, em proveito da sociedade mundial.

Por parte dos setores especializados, é auspiciosa a existência dessa nova Base. Os Estados Unidos estão, atualmente, em competição com a ESA-Europa no fornecimento de lançadores. Com Alcântara, os Estados Unidos (com seu Acordo com o Brasil) podem tirar proveito dessa nova entidade e aumentar a oportunidade de incrementar o povoamento do espaço.

A Rússia também terá à sua disposição, uma localidade não programada, na sua corrida espacial. Com a participação americana, russa e de outros, ficará assegurado ao novo Polígono numerosos novos lançamentos. A ESA continuaria a realizar o seu programa de lançamentos financiados pela Comunidade Econômica Européia, podendo explorar a Base brasileira na hipótese de sobrecarga de trabalhos.

Um cenário deste tipo é extremamente convidativo, pois poderá vir a acelerar o processo e o desenvolvimento de todos os países do mundo (incluindo o Brasil), no domínio do espaço.



Para o Brasil, a operacionalização desse Polígono de ALCÂNTARA é de incalculável ganho, pelas razões:

o Brasil possui uma provada indústria aeroespacial, que desfrutará enormes vantagens e benefícios com essa instalação. Não só pelo fato de fornecer mão-de-obra especializada (prestação de serviços), como para aumentar sua própria competência;

servirá como base para a realização de tele-levantamento do território nacional e para pesquisas dos seus recursos;

aumentará seu prestígio internacional, implementando um Polígono Polivalente, favorecendo a colaboração mundial no setor técnico e científico;

aumentará a possibilidade de desenvolver a indústria espacial nacional, setor estratégico dos anos 2000, não só pelas grandes aplicações tecnológicas, como pelos resíduos nos segmentos econômico e social.

Entretanto, a viabilização do Centro de Lançamentos de Alcântara (CLA) é hoje – em função da situação econômico-financeira do país – considerada sem a prioridade necessária para receber investimentos do Governo. Dessa forma, e a despeito de todos os recursos já aplicados no Centro (+/- US\$ 400 milhões), corre-se o risco de não ter o Centro completamente operacional em prazo considerado útil para a Agência de Atividades Espaciais (AEB) e seus programas e, ainda, para os parceiros em expectativa... Considera-se, portanto, imprescindível buscar uma associação internacional, com capacidade de investir e unir-se ao Brasil, com vistas a estabelecer um empreendimento visando à prestação de serviços aeroespaciais. Tudo sob a égide da comercialização. Dessa associação, envolvendo a exploração comercial do Polígono, virão:

missões geo-estatísticas para telecomunicações (TLC) e para a determinação das posições de sistemas móveis;
missões em órbitas elíticas, TLC (principalmente sobre sistemas móveis);
Missões para tele-levantamento (TLC);
Missões para uso telefônico/televisivo etc.

A Base de Lançamento de Alcântara (CLA) tem um futuro indiscutível e promissor. Cabe reconsiderar a estratégia governamental brasileira e incrementar o CLA...investindo!

E “faturando”, “a posteriori”! 

UMA VISÃO (MUITO) DISTORCIDA DOS FATOS

Na edição anterior desta Revista, de número 232, inteiramente voltada a homenagear as mulheres, a historiadora Sonia Ilich Santos Azambuja fez um pequeno resumo da história de um grupo de ação comunista chileno, atuante efetivamente desde 1983, e que insiste em permanecer ativo até os dias atuais, tendo praticado, recentemente, ação de seqüestro em território brasileiro.

O texto elaborado por Sonia obedece rigidamente aos preceitos da descrição histórica e deixa em aberto algumas possibilidades de interpretação, sendo a mais óbvia, o fenômeno da persistência de grupos ideológicos radicais, transformados, todavia, em bandos de criminosos comuns. Na página final do texto, procurou, inclusive, mostrar a contradição entre o lema ideológico caracterizado pela expressão “para os Rodrigues a tarefa ainda não foi cumprida” e uma nota da redação mostrando o crime de seqüestro praticado no Brasil.

Alguns leitores interpretaram o significado de um texto de História de um modo diferente, e criticaram duramente a Direção da Revista, acusando-a de estar pregando, incentivando ou homenageando movimentos guerrilheiros. “Um Estudo da História”, de Arnold Toynbee, no capítulo que se intitula “Relatividade do pensamento histórico”, talvez possa minimizar esse pensamento e nos impedir o erro dos radicais ortodoxos, ou seja, produzir sua própria e única visão da História.

Se considerarmos o conceito de que o maior inimigo do saber é a sabedoria prévia, ser-nos-á possível reler o texto à luz de uma visão histórica e dos ensinamentos que dele podem ser retirados, sem preconceitos e sem pressupostos. 

A DIREÇÃO

Aline Barranco
Maj. QFO Psi.

Lilian Dantas
Psicóloga

O APOIO AO PRO



A criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, incluiu em sua estrutura a Diretoria de Rotas Aéreas, com a missão de organizar os vôos, tornando-os mais seguros. Entretanto, nestas poucas décadas que nos separaram deste fato histórico, a Aviação mudou muito: aeronaves

mais velozes, maiores, e em muito maior número. Já não era possível pensar-se em organização de vôos. Surge o conceito de proteção ao vôo, substituído na atual conjuntura pelo de “controle do espaço aéreo”.

Diante deste novo contexto que impulsiona a demanda por tecnologia e requer a ampliação da estrutura para permitir o aporte e o processamento de maior quantidade de informação, a organização dos recursos humanos passa a ser uma fonte potencial de soluções (ou

As pessoas, com sua criatividade, iniciativa, capacidade de julgamento etc., deixam de ser um recurso a mais na Organização para se tornarem parceiros.

problemas) das questões organizacionais. As pessoas, com sua criatividade, iniciativa, capacidade de julgamento etc., deixam de ser um recurso a mais na Organização para se tornarem parceiros na consecução da missão e da manutenção dos valores da Organização.

Este fato pode tornar-se evidente pela aproximação da implantação dos novos Sistemas de Comunicações, Navegação, Segurança e Gerenciamento de Tráfego Aéreo - CNS/ATM, que “promoverá uma verdadeira revolução cultural aeronáutica” (Machado, Washington Carlos de C. Implantação do Sistema CNS/ATM na América do Sul: dilemas da transição - Palestra proferida durante a inauguração do Instituto Pan-americano de Aviação Civil, em 17 de agosto de 1999, na cidade do Panamá, e publica-



FISSIONAL NO DECEA

da na revista Aeroespço, n.º 12, dez. 1999), em que o comprometimento das pessoas é fundamental, pois qualquer revolução começa a partir destas mesmas pessoas, que precisam acreditar e querer mudar. Só a tecnologia ou só os indivíduos não responderão às questões de demanda, eficácia e eficiência do “controle do espaço aéreo”.

“Implementar soluções não é só o dever de poucos, mas de todos - eis o desafio” (Ten.-Brig.-do-Ar Flávio de Oliveira Lencastre. Trecho da Ordem do Dia alusiva ao 31º Aniversário do Comando-Geral do Pessoal, proferida em 22/5/2000).

Enfrentando este desafio, e alinhado com as novas formas de gestão de pessoas, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo - (DECEA) criou a Seção de Apoio ao Profissional (D-APH 2), na Divisão de Apoio ao Homem (D-APH) do Subdepartamento de Administração.

A D-APH 2 reconhece que, neste novo mundo do trabalho, os aspectos técnicos, embora indispensáveis ao desempenho profissional, precisam alinhar-se continuamente às capacidades de cooperação, comunicação, liderança, resolução de conflitos, além das demais habilidades sócio-cooperativas e sócio-comunicativas da nossa comunidade.

O apoio ao profissional, então, unindo ações psicopedagógicas, de desenvolvimento organizacional e de pessoal, e, tendo como estratégia a gestão pela qualidade, busca desenvolver e coordenar projetos e programas capazes de responder às diferentes facetas do desempenho humano no caminho da excelência organizacional.

Partindo do levantamento dos requisitos da Organização, a D-APH procura integrar as informações dos diferentes setores da estrutura do Sistema de Controle do

...responder não só ao “como fazer” (disponível em diferentes fontes de referência de pesquisa), mas ao “por que fazer”.

Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) e de outros sistemas técnicos do Comando da Aeronáutica, de modo que os projetos e programas se caracterizem por responder não só ao “como fazer” (disponível em diferentes fontes de referência de pesquisa), mas ao “por que fazer”, tornando-os não só tecnicamente corretos, mas integrados aos valores e normas organizacionais.

Ao responder ao “por que fazer” é possível que cada projeto ou programa seja implantado através de multiplicadores nas Organizações do SISCEAB, oferecendo agilidade na divulgação do conhecimento e estabelecendo a avaliação dos resultados através de indicadores organizacionais (atendimento aos requisitos de elaboração).

Uma das primeiras atividades assumidas pela D-APH 2 foi na área de Segurança e Higiene do Trabalho. Nesta área é preciso considerar que os aciden-



tes e as doenças do trabalho têm uma implicação que vai além do ético em relação ao trabalhador. “O custo com acidentes e doenças do trabalho chega a 20 bilhões ao ano” (Pastore, José. Resultado de pesquisa apresentado em palestra proferida na Federação das Indústrias de São Paulo FIESP, dez. 2000). Hoje, a Divisão dispõe de um Guia Prático sobre CIPA - Comissão Interna de Prevenção de Acidente, e está normatizando a atividade no SISCEAB, com a criação de uma norma sistêmica e a adaptação do “relatório de atividades” às características organizacionais, de forma a respaldar a elaboração de programas de prevenção.

O guia prático para Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Químicas (disponível na página da intranet: <http://www.decea.intraer/sdad/daph>), por seu caráter preventivo, encontra-se alinhado com a orientação do Comando da Aeronáutica e, ao informar e motivar, busca atitudes, propiciando um clima que permita o enfrentamento da questão.

Retomando a tradição da antiga Diretoria de Rotas, que, durante o processo de interiorização, apoiava o homem em suas necessidades básicas, nos locais mais afastados, encontra-se em fase de elaboração o “Projeto Acolhida”, que tem por objetivo informar sobre as organizações e preparar biológica, psicológica e socialmente o indivíduo para o serviço em regiões inóspitas, hoje uma demanda crescente frente à incorporação dos novos sítios da área do Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM.

Na gestão pela qualidade, um dos pontos críticos é o do atendimento ao cliente. O “Projeto Excelência no Atendimento” objetiva implantar, a partir do treinamento de multiplicadores, um programa de qualidade no atendimento em diferentes postos de trabalho das diversas Organizações do SISCEAB.

Considerando que, para a qualidade no desempenho das diferentes funções no Controle do Espaço Aéreo, as habilidades sócio-cooperativas e sócio-comunicativas superaram a dimensão da sensibilidade social e in-



...dotar a organização de meios para administrar a situação, minimizando o impacto sobre os indivíduos e sobre a própria Organização. Este é o projeto da D-APH.

tencionam a ligação entre competências técnicas e comunicativas; e que, na área da Aviação, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) tem recomendado a implementação de programas que romovam a ligação entre essas competências, como o “Team Resource Management - TRM” (Gerenciamento dos Recursos de Equipe), a D-APH está coordenando a elaboração de um programa que, a partir destes dois referenciais, atenda à referida recomendação da OACI e às necessidades organizacionais do SISCEAB. Assim sendo, referências de cunho cultural (normas, valores, procedimentos, idéias, necessidades etc.) pautarão a construção do TRM do Sistema de

Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Apesar de todos os esforços, sabemos que, algumas vezes, nossas barreiras falham em impedir um incidente ou acidente, quer de controle de tráfego, quer de trabalho. Estas eventualidades trazem consequências tanto para o indivíduo envolvido como para os demais integrantes do grupo. Desenvolver, através de parceria com os órgãos técnicos, um programa para o gerenciamento de estresse pós-acidente, é dotar a organização de meios para administrar a situação, minimizando o impacto sobre os indivíduos e sobre a própria Organização. Este é o projeto da D-APH que finaliza o ano.

Se, por um lado, o sistema implantado há seis décadas comportou o tráfego aéreo durante todos estes anos, os novos sistemas já não estarão tão “novos” em pouco tempo. As transformações econômicas, sociais e políticas impulsionam um crescimento cada vez mais rápido da interdependência entre os diversos países, fazendo prever um aumento crescente de vôos, ligando diferentes regiões do mundo. Para encontrar soluções que levem em conta essas variáveis e a própria conjuntura do país é necessário que os mais de 12 mil servidores do SISCEAB, espalhados por todo o país, compartilhem objetivos comuns, estejam motivados e sejam capazes de aprender em grupo: este é o desafio da D-APH no apoio às pessoas que vivificam o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.



AUTO MEDICAÇÃO

Lannes de Aguiar Garcia
Cel. Av. RR

Sentado na sala de espera do consultório médico, estava bastante preocupado com aquele mal que o afligia.



Quando se transferira para a inatividade, fora gozar sua velhice em uma pequena fazenda nas montanhas, em Sant'Ana do Morro Afora, distante 160 quilômetros da Cidade Grande. Eram quilômetros de poeira e curvas perigosas, que custavam três horas de carro para lá chegar.

Com pouco tempo de “relax”, aquele incômodo se manifestara: os olhos arranhavam como se estivessem cheios de areia e a cada piscadela a dor tornava-se insuportável.

Ao comentar o assunto com “Sô Quinca”, velho agregado que vivia nas extremas de suas terras, ele dissera em seu linguajar enrolado: – Óia, Fio, é mal muito simples. O véio mesmo sofreu disso há mais de uns trintanos atrás. Ocê compra um vidrinho de glicerina, mistura bosta de galinha preta, defecada na noite de sexta-feira e passa nos óio todo dia de manhã, por sete dias. É tiro e queda.

Ao lembrar-se, ele ria da inocência com que seu velho amigo manifestava sua crença naquelas bobagens.

Quando recorrera ao Sistema de Saúde que deveria apoiá-lo, na Cidade Grande, fora atendido por um jovem, recém-formado, que examinara seus olhos, perfunctoriamente, e dissera: – Minha especialidade é ortopedia. O oftalmologista está de licença e só volta no ano que vem. Mas acho que se o senhor trocar seus óculos, o problema está resolvido. Por que o senhor não dá um pulo ao Rio e marca uma consulta na clínica especializada do Sistema?

Era um pulo de quatrocentos e cinquenta quilômetros. Mas, que fazer? Valia a pena.

No Rio, aguardou dois dias para ser atendido. Uma quantidade enorme de pessoas esperava numa fila, desde a madrugada, diante de um guichê, para receber uma senha que talvez lhe desse direito ao atendimento, se houvesse tempo no

exíguo horário do médico especialista.

Quando foi atendido, a única diferença do atendimento do ortopedista foi uma receita de óculos.

Voltou para casa, trocou os óculos, e....nada!

Resolveu que bom mesmo seria apelar para um médico particular, bem caro e bem famoso, que atendesse tão bem quanto o preço de sua consulta.

E foi assim que ali chegou, num consultório de luxo, onde tudo respirava prosperidade, menos o semblante dos companheiros, cujas expressões iam da inquietude à conformação.

Em sua preocupação assomavam-lhe à lembrança, no meio dos muitos casos de que tivera notícia, o de seu amigo que morrera de ataque anafilático na mesa do cateterismo; do outro que tratando de uma dor que irradiava do peito para o braço, diagnosticada como se fosse torcicolo, viera a morrer de infarto. Vinha, também, o caso do colega que operara um nódulo debaixo do braço e ficara com o mesmo completamente paralítico. E a mais viva lembrança era a do médico alemão que dizia para o seu pai, que viera a morrer cego: – Cuidado com os médicos que quiserem operar sua vista. Suava frio, naquela sala de espera.

– O senhor, pode entrar. Era com ele.

O médico, atrás de uma linda escrivaninha, perguntou-lhe qual era sua queixa, e ele explicou.

Não houve exame, não houve conversa, não houve, sequer, simpatia: – Ah, isso é da idade. São cristais que se formam sob as pálpebras e, às vezes, causam uma dor terrível. É um problema sem cura e irreversível. Se quiser algum alívio, pode usar esse colírio. E deu-lhe uma receita.

Saiu cabisbaixo, pegou o carro, rodou os cento e sessenta quilômetros de volta ao arraial.

Era uma sexta-feira. Entrou na farmácia do Neco das Mezinhas:

– Me vê um vidrinho de glicerina.





O MOVIMENTO SEM-TERRA

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

O “Movimento dos Trabalhadores Sem-Terra” é definido por alguns cientistas sociais como “uma escola itinerante, em face da importância dada pelo principal movimento social do continente à formação, tanto de seus militantes como do conjunto de seus milhões de seguidores”.

Edgard Kolling, pedagogo e educador, pertencente à Coordenação Nacional do MST, por sua vez, diz estar convencido que os Sem-Terra devem ser postos ombro a ombro, junto com os operários e outros setores sociais para a “construção de uma nova sociedade”. Socialista, evidentemente. Prossegue Kolling: “A História nos mostra que os camponeses foram peças importantes nos processos revolucionários, desde a Rússia e China, até Cuba e Nicarágua. Coincidimos também na idéia de que o trabalho coletivo supera o individual e por isso incentivamos a formação de cooperativas, pois assim as famílias alcançam um maior desenvolvimento de consciência política”.

O MST integra uma rede mundial de organizações camponesas coordenada pela “Via Campesina”, com atuação em todos os continentes, bem como uma rede latino-americana denominada “Coordenadora Latino-

O MST integra uma rede mundial de organizações camponesas coordenada pela “Via Campesina”, com atuação em todos os continentes

Americana de Organizações Camponesas (CLOC)”.

A maioria dos atuais dirigentes chegou ao MST através de um trabalho prévio junto à Igreja, na Pastoral da Terra e em Comunidades Eclesiais de Base, e uma boa parte desses dirigentes tem experiência pessoal como professor.

Cerca de 200 mil jovens, filhos de pais ligados ao Movimento, estão recebendo educação em todos os níveis (escolar básico, superior e formação política) em escolas organizadas pelo MST que funcionam com o apoio de prefeituras e do Estado. Essas escolas estão localizadas em assentamentos e nos acampamentos do





TO DOS TRABALHADORES - UM PEQUENO ENFOQUE

MST, de acordo com o conceito de “escola itinerante”. Tão logo se constitui um acampamento, estabelece-se automaticamente uma escola, logo reconhecida pelo Estado. Cerca de 500 militantes cursam, atualmente, Pedagogia e Magistério.

O MST tem cerca de seis mil pessoas dedicadas ao trabalho de Educação. Mas que tipo de Educação?

Segundo uma longa reportagem publicada pela revista “Isto É”, de 17 de agosto de 1998, relatando o que foi visto na Escola Agrícola de Primeiro Grau 15 de Maio, próxima aos assentamentos rurais de Faxinal dos Domingues e União da Vitória, no interior de Santa Catarina, “embalados pela música engajada da cantora argentina Mercedes Sosa, um grupo de crianças aprende a traduzir do espanhol frases aguerridas de ícones da Revolução Cubana, como Che Guevara e José Martí, numa cena que parece saída da década de 60. Mas não é só. As aulas na língua falada na pátria de Fidel Castro vão além de simples traduções. Os alunos também aprendem a discutir conceitos complicados como luta de classes, reforma agrária e exclusão social”.

Prossegue a reportagem: “Essas crianças são formadas pela pedagogia linha-dura do MST, desenvolvida pelo seu setor de Educação, que hoje faz a cabeça de um exército de 40 mil crianças em cerca de mil escolas de Primeiro Grau em acampamentos e assentamentos.

O projeto de Educação do MST nasceu há 10 anos e amplia-se a cada dia. A pedagogia dos professores vai das idéias do educador pernambucano Paulo Freire às de Che Guevara, e inclui ainda clássicos da filosofia comunista como Karl Marx, Friedrich Engels, Mao Tsé-Tung e Antonio Gramsci. Alunos e professores cantam músicas que evocam ideais revolucionários. As letras defendem a famigerada união operária e camponesa e de quebra

ainda criticam a burguesia e o latifúndio. O ritmo é marcado pelos braços erguidos e os punhos fechados”.

Raul Jungman, que foi Ministro da Reforma Agrária, nessa mesma reportagem assinalou: “A fixação de modelos como estes no fundo está voltada para a formação de quadros para um projeto político, para a continuidade do movimento e não para a formação de cidadãos. A cabeça do povo não é lata. Esse é um modelo fracassado, como o usado na antiga União Soviética e em Cuba, país que leva zero em matéria de democracia. Falo isso como socialista que sempre fui e continuo sendo”.

Essa rede de escolas do MST, as quais constituem verdadeiros “soviets”, foram montadas com dinheiro dos contribuintes, de ONGs internacionais e de certas ordens religiosas estrangeiras. E as aulas são ministradas em espanhol. Objetivam transcrever literalmente o pensamento de Che Guevara.

Todavia, em todo esse trabalho existe um enorme abismo entre os “Acampamentos” e os “Assentamentos” no que diz respeito à formação do “homem novo”, pois nos “Acampamentos” o MST busca engendrar “o novo”. Entretanto, quando o homem passa a ter acesso à terra, o germe do “novo” evapora-se, dissolvendo-se, pois a luta pela sobrevivência e a busca pelo trabalho passam a ocupar todos os espaços, sufocando “o novo”,

e a luta cotidiana para produzir melhores condições de vida é a luta de todos em qualquer tempo e espaço. Como não há nada de novo em todo esse processo, alguns cientistas sociais já assinalaram que o MST pode estar reproduzindo relações sociais que engendram homens burgueses.

No início de maio de 2000 o MST concretizou uma de suas ações mais espetaculares desde que foi criado. Cerca de cinco mil militantes



ocuparam prédios públicos em 14 capitais. Outros 25 mil realizaram invasões pelo interior e passeatas. Em três localidades foram atacadas sedes regionais do INCRA. Em outras onze, o MST invadiu escritórios do Ministério da Fazenda. “Agora vamos pegar o Malan. A vontade de nosso povo é pegar a foice e descer o cacete”, disse Gilmar Mauro, um dos dirigentes do Movimento (revista “Veja”, de 10 de maio de 2000).

Em uma palavra, o MST não quer mais terra. Ele quer “toda a terra”. Quer tomar o poder por meio de uma revolução e, feito isso, implantar um socialismo tipo aquele que foi derrubado a partir de novembro de 1989, após a queda do Muro de Berlim. Quem diz isso são os próprios líderes do MST.

Num primeiro momento o inimigo do MST era o latifúndio improdutivo. Com o tempo, os latifúndios produtivos passaram a ser também atacados. Nessas invasões registram-se sempre ocorrências de roubo de gado e de grãos estocados, depredação de tratores e houve, até mesmo, um caso em que uma fazenda foi incendiada. Em uma fase seguinte, o MST deixou a área rural mas permaneceu nas pequenas cidades do interior, organizando saques a supermercados, invadindo delegacias de polícia para libertar companheiros presos e ocupando agências bancárias como forma de protesto.

Tal é o empenho do MST em enfatizar suas reivindicações que seus integrantes não hesitam em violar o Código Penal em vários artigos, invadindo repartições públicas e impedindo-as de funcionar, mantendo servidores do Estado em cárcere privado, danificando bens públicos e propriedades particulares. Como considera ilegítimo o Estado, o MST desconsidera suas leis.

Eis alguns pontos extraídos de uma cartilha do MST que orienta a formação política de seus militantes: “devemos lutar pela tomada dos bens de produção; os caminhos a trilhar para a libertação do proletariado são a reforma agrária e o socialismo, e para isso são válidas ‘todas as formas de luta’; a luta pela terra passou do plano da conquista econômica para o da luta política contra o Estado; apenas ocupar a terra para trabalhar é uma posição já superada; o nosso sonho revolucionário é construir sobre os escombros do capitalismo uma sociedade socialista; é preciso desenvolver um trabalho ideológico para

que as aspirações das massas adquiram um caráter político e revolucionário”.

Após receber 22 milhões de hectares de terra, área equivalente a cinco Dinamarcas, o MST acrescentou um novo item ao seu tradicional discurso. Agora, a tônica de reivindicações do Movimento deixou de ser a distribuição de terras e passou a ser a distribuição do dinheiro público. Nesse sentido, a pauta completa de pedidos feita pelo MST ao governo tem 50 itens, entre os quais a diminuição da taxa de juros, concessão de créditos especiais e financiamentos para a construção de casas.

Existem duas interpretações conflitantes para as novas práticas do MST. Uma é a do Grande-Timoneiro, João Pedro Stédile: “Nossas ações são a única forma de chamar a atenção para a política social que empobrece o país”. Stédile é pós-graduado em Economia, no México, aprecia os textos de Lenin, Marx e Mao

Os pobres que, na ausência de alternativas, seguem a bandeira do MST, querem um pedaço de chão, todavia as lideranças encaram a luta pela terra como um instrumento político

Tsé-Tung e, em sua opinião, as ações radicais e a indisposição ao diálogo são a forma adequada de apresentar à sociedade as mazelas do atual sistema de governo. Em suma, os governos - todos - são um Mal e o MST é um Bem.

Os pobres, que, na ausência de alternativas, seguem a bandeira do MST, querem um pedaço de chão, todavia as lideranças encaram a luta pela terra apenas como um instrumento político para atingir uma sociedade socialista.

Em março de 2002, após a invasão, roubo e depredação da fazenda dos filhos do Presidente da República, em Buritit, vemos, em abril, um dirigente do MST, financiado com dinheiro da “Via Campesina”, dentro do “bunker” de Iasser Arafat, apresentando “a solidariedade” do MST à luta dos palestinos.

Ao mesmo tempo, no dia 3 de abril, em Brasília, após uma passeata do MST à Embaixada de Israel, o líder José Rainha - que há muito tempo não é mais sem-terra - declara apoio aos atentados contra alvos civis israelenses: “Os atentados contra Israel são a arma de defesa dos palestinos. Muitas vezes as vítimas são civis, mas não há outra saída”.

Pergunta-se: o que mais deveremos esperar de um movimento como o do MST?

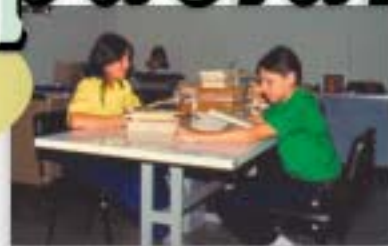




Museu Aeroespacial

e o compromisso com a

EDUCAÇÃO



Vilma Souza dos Santos
Cap. QFO Mus.

O Estatuto do Conselho Internacional de Museus (ICOM) define museu como “uma instituição sem fins lucrativos, permanente, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, pesquisa, divulga e expõe, para fins de estudo, educação e divertimento, testemunhos materiais do povo e seu meio ambiente” (Artigo 3º do Estatuto do ICOM). Usando como parâmetro essa definição, entendemos a Museologia como uma ciência que trabalha com processos e técnicas especializadas que obedecem a critérios e padrões associados a uma metodologia específica aplicada aos museus, não sendo mais possível a improvisação.

Nos seus vinte e cinco anos de existência no Campo dos Afonsos, o Museu Aeroespacial (MUSAL) direciona suas ações museológicas para o aproveitamento das oportunidades de desenvolver o seu papel de re-

curso educativo a serviço de todos os segmentos da população ou de grupos especializados aos quais ele tem por objetivo servir.

Exemplos práticos como os espaços para exposições e as visitas monitoradas de alunos, complementadas com projeção de filmes, constituem ações museológicas que devem conduzir a uma produção de conhecimento, à construção de uma prática social e à integração do visitante com o bem cultural.

O MUSAL recebe diariamente de três a quatro escolas do nível fundamental, aproximadamente 15.927 alunos por ano.

Ampliando ainda mais o nosso raciocínio, a pesquisa das nossas coleções, a consulta à nossa biblioteca, ao arquivo histórico, à reserva técnica, bem como a restauração, por exemplo, do avião Ventura, obje-

tivam em linhas gerais a educação e a comunicação com o público. E, mais especificamente no nosso caso, o público tem a oportunidade de interagir com o acervo. Quantos museus oferecem a possibilidade de o visitante mais do que tocar no objeto, explorar seu interior, como no caso do avião?

Hoje o Museu Aeroespacial assume o papel de um agente motivador e, sem pretensão de substituir a escola, cria grupos de interesses, fomenta a mobilidade cultural e, principalmente, o interesse pela História e pela carreira da Aviação.



PARADIGMAS

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. RR

O termo Guerra Fria foi batizado por um conhecido político e economista norte-americano de nome Bernard Baruch, e popularizado pelo célebre jornalista Walter Lippman. Entre 1945 e 1989, a ordem mundial encontrou-se regida pelas normas definidas pela Guerra Fria. Nestas condições, o planeta ficou dividido em dois grandes blocos enfrentados em uma intensa competição pela supremacia.

Quando acompanhávamos os acontecimentos em El Salvador ou na Nicarágua, nos anos oitenta, por exemplo, podíamos não estar entendendo, muitas vezes, as raízes desses conflitos, mas os situávamos dentro de um marco de referência bastante conhecido. Sabíamos que se tratava de mais um capítulo da Guerra Fria. E, neste sentido, a mesma constituía-se em um modelo.

O termo paradigma encontra-se na moda em nossos dias. Na essência, este pode definir-se como uma visão simplificada do mundo e que busca proporcionar um sentido de direção. É exatamente por isso que, ao enquadrar-se qualquer conflito regional, qualquer enfrentamento étnico ou cultural, dentro do contexto de uma competição entre as superpotências, a Guerra Fria passou a assumir o caráter de modelo. Com a queda do Muro de Ber-



lim, sua preeminência desapareceu. A partir desse momento, apareceram novos paradigmas que disputam o lugar que durante quarenta e cinco anos correspondeu ao período da bipolaridade mundial.

O primeiro dos modelos surgidos à luz do esfacelamento da União Soviética, e também o mais simplista deles, foi o proclamado no

livro de Francis Fukuyama intitulado: “O Fim da História”. De acordo com o autor, o mundo estava chegando a um ponto definitivo em seu processo evolutivo, como resultado da homogeneização de valores e crenças. O duplo triunfo da democracia e da economia de mercado passaria a unificar as diversas regiões do planeta, brindando-lhes um claro denominador comum. Ainda que esse modelo tenha sido questionado por seu excessivo otimismo, são muitos, ainda, os que crêem que com a imposição dos valores da economia de mercado e da democracia, o mundo está se voltando para um lugar muito mais seguro e apto para a prosperidade ilimitada.

Outro dos paradigmas que surgiram com o ocaso da Guerra Fria diz respeito ao aspecto cultural. Seu máximo expoente é Samuel Huntington, para quem “a cultura e as identidades culturais estão dando forma aos padrões de coesão, desintegração e



PARADIGMAS

conflito no mundo pós-Guerra Fria (...) e as políticas globalizadas estão sendo reconfiguradas ao redor de linhas culturais”. Com diversas variáveis e matizes, este paradigma cultural é também esposado por autores como Lawrence Harrison, Thomas Sowell, Benjamin Barber e Roger Peyrefitte. Muito curiosamente o próprio Fukuyama, após haver divulgado sua teoria, parece ter acolhido com simpatia este outro modelo. Já em seu livro “Confiança”, surgido em 1995, o autor reconsidera muitas de suas idéias e convicções sobre a homogeneização dos valores, para concluir que o mundo continua sendo um lugar marcado pela diversidade de culturas e, portanto, de valores.

Entre os modelos emergentes encontramos o denominado “Dois Mundos”. Este pretende explicar a orientação dos novos tempos sob a ótica de “zonas de paz e prosperidade” e “zonas de conflito e regressão”. Baseado nele cairiam todas aquelas teorias que visualizam o mundo a partir de uma clara linha divisória entre países e regiões que marcham para cima e os que caminham para baixo. Entre aqueles que sustentam este pensamento, encontram-se autores como: Robert Gilpin, Jacques Attali e Jean Christophe Ruffin. O primeiro profetizou sobre um mundo formado por algumas poucas ilhas de riqueza em meio a um mar de pobreza global. O segundo referiu-se ao surgimento de um “Novo Muro de Berlim” entre a prosperidade crescente do mundo in-

dustrializado e a miséria irreversível do Terceiro Mundo. O último assinala que entre os Hemisférios Norte e Sul não existe articulação possível e que são duas esferas totalmente divorciadas que se movimentam em direção contrária.

Outro dos novos paradigmas é o do “caos”. Segundo esta visão, o mundo está adentrando em uma era de quebra da autoridade governamental, de crises e secessão dos Estados; de intensificação dos conflitos étnicos, tribais e religiosos; de consolidação das máfias criminais internacionais; de proliferação indiscriminada de armas de destruição em massa; de expansão do terrorismo; e de generalização de migrações massivas. Entre os que sustentam esta tese encontram-se autores como: Zbigniew Brzezinski, Patrick Moynahan, Michael T. Klare e Walter Saqueur. A diferença fundamental entre os apologistas desta linha e os que espousam as idéias contidas no modelo dos “Dois Mundos” é que para uns o caos é seletivo, enquanto para outros é global.

Os diversos paradigmas, que se manejam nos dias atuais, encontram-se em uma escala de graduação que abarca desde o acendrado otimismo do “Fim da História” até o acentuado pessimismo dos cultores do caos. A verdade, como sempre ocorre, deve encontrar-se em algum ponto intermediário entre os dois extremos, e deve incluir boa parte das idéias sustentadas por cada um dos modelos apresentados.



“Entre os hemisférios Norte e Sul não existe articulação possível”

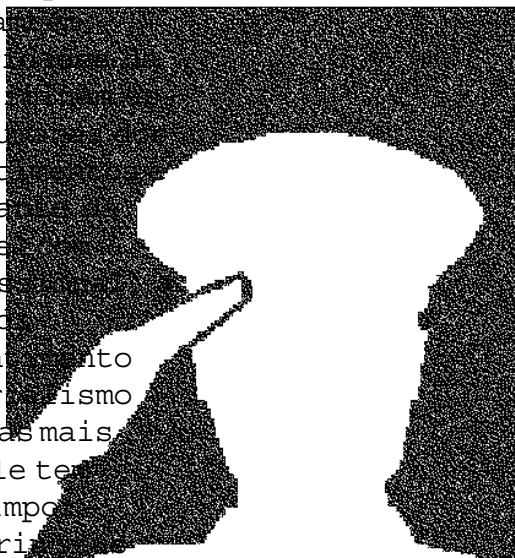


SINDICALIS

Renato Paiva Lamounier
Cel. Av. RR

... disciplina e hierarquia

Ao contrário do que ocorre em muitos países, a Federal da Alemanha, e a Noruega, raro ver, no Brasil, assuntos desta natureza de caráter militar já foram estabelecidas publicações especializadas em temas militares. Nos Estados Unidos, organizações filiadas à publicação, entretanto, pensar que a matéria seja de América, organizações filiadas à publicação se restrito aos homens de farda, quando, na América, tal como a "National Maritime Union" tem amplitude nacional. Os recentes noticiários da "American Federation of Government Employees" (AFGE) têm, juntamente com a independência nos a oportunidade de, através deste anseio, "Association of Civilian Technicians" (ACT), falam algumas considerações que julgamos pertinentes a gestões em todos os sentidos para toda a sociedade, já que é nesta sociedade que se incluem os militares americanos. A origem os militares como indivíduos, nela se inserem os militares são muito complexos e suas famílias a ela, afinal, pertencem e servem. Óbvio, tal como, apesar das peculiaridades da carreira militar, não elimina as características humanas de seus integrantes, os sentimentos mesmo as frustrações diárias e a compensação não compatível com o preparo técnico-profissional e a responsabilidade e o desprendimento exigidos. Este sentimento agrava-se quando o materialismo de comunidades consumistas mais valoriza o homem pelo que ele tem e não pelo que é, pouco importando por que meios adquiriu bens, mesmo quando os houve em



flagrante detrimento dessa mesma comunidade. Quanto a algumas colocações sobre "Sindicato dos Fardados", cumpre dizer que, se existentes, elas não teriam nada de inédito e estaríamos, apenas, nos limitando ao modernismo tão ao gosto dos políticos brasileiros, principalmente muitos dos recém-constituídos. O Brasil, ao adotando e importando padrões e fórmulas de outros países, que lá tiveram suas razões para os adotar, não pode ser considerado um país de origem e características próprias. Na atual conjuntura brasileira, as coisas não são pueris ou mesmo cômicas, mas o Brasil, que ora nos lêem, elas têm salvado não apenas os povos que nelas acreditaram, mas também, podemos finalmente abordar o Brasil. Um e outro têm suas próprias características de origem e características próprias.

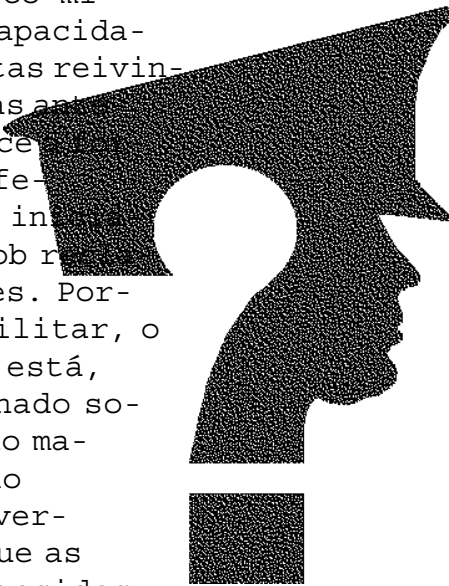


MO MILITAR

ênência, a responsabilidade de com

to aos fins. A organização dos trabalhadores em associações de classe é justa, necessária e conveniente, por constituir fator de equilíbrio e de harmonia social. Do contrário, entre as forças produtivas das economias modernas, levanta-se o conflito de trabalho. No entanto, mesmo em países mais evoluídos cultural, social e economicamente, o sindicalismo militar colide com e enfraquece os fundamentos basilares da instituição. Compete ao chefe militar o legítimo e indelegável papel de intérprete dos anseios e necessidades de seu pessoal, e não o papel de um chefe de família. Portanto, preocupar-se e acompanhar o que se passa não só no preparo técnico-militar, mas, também, na capacidade de ser sensível às justas reivindicações e até mesmo a elas anteciper-se, o que engrandecerá a liderança, efetivamente pela tomada de iniciativa, antes que o faça sob pressões. Portanto, na organização militar, o papel do comandante não está, evidentemente, relacionado somente com a administração material, a instrução de homens em combate. Na verdade, é no tempo de paz que as futuras batalhas são vencidas, pelo preparo e pela motivação dos recursos humanos, como o maior e mais decisivo fator para aplicar o poder militar. No campo da Política e da Estratégia, a eficiência deve ser compreendida em termos de derrota ou vitória, quando o jogo se transfere não com relação a valores de produção ou consumo, mas, sim, com relação a milhões de vidas humanas, os valiosíssimos equipamentos, a prestigiosa honra, a soberania e, acima de tudo, à sobrevivência da nação.

Em resumo, o chefe militar deve deixar aberto o espaço que só a ele, por princípio, cabe ocupar. Do contrário, o poder militar, levantado por quem, muitas vezes, é um instrumento de ambição política, não pode ser um instrumento de ambição política. A ambição política, tradicional, universal e ligada ao poder, não pode ser o fundamento da instituição. Compete ao chefe militar o legítimo e indelegável papel de intérprete dos anseios e necessidades de seu pessoal, e não o papel de um chefe de família. Portanto, preocupar-se e acompanhar o que se passa não só no preparo técnico-militar, mas, também, na capacidade de ser sensível às justas reivindicações e até mesmo a elas anteciper-se, o que engrandecerá a liderança, efetivamente pela tomada de iniciativa, antes que o faça sob pressões. Portanto, na organização militar, o papel do comandante não está, evidentemente, relacionado somente com a administração material, a instrução de homens em combate. Na verdade, é no tempo de paz que as futuras batalhas são vencidas, pelo preparo e pela motivação dos recursos humanos, como o maior e mais decisivo fator para aplicar o poder militar. No campo da Política e da Estratégia, a eficiência deve ser compreendida em termos de derrota ou vitória, quando o jogo se transfere não com relação a valores de produção ou consumo, mas, sim, com relação a milhões de vidas humanas, os valiosíssimos equipamentos, a prestigiosa honra, a soberania e, acima de tudo, à sobrevivência da nação.



MINHA LÍNGUA,



Maria Célia Barbosa Reis da Silva
Professora Adjunta da UNIFA

*Não te direi o nome, pátria minha
Teu nome é pátria amada, é patriazinha
Não rima com mãe gentil
Vives em mim como uma filha, que és
Uma ilha de ternura: a Ilha
Brasil, talvez.*

(Vinícius de Moraes)

O Português é o código verbal utilizado na comunicação de aproximadamente duzentos milhões de pessoas: grande parte como língua oficial e fração pequena como segunda língua. Ocupa o sexto lugar entre as línguas mais faladas do planeta, superado apenas pelo Mandarim, Inglês, Espanhol, Bengali e Hindi.

Três dos idiomas mais falados do mundo - Mandarim (China), Bengali e Hindi (Índia) - por razões histórico-culturais, não têm projeção maior fora de seus territórios nacionais. Esse isolamento não ocorre com o Inglês, nem com o Espanhol, línguas cada vez mais difundidas acolá das fronteiras oficiais.

A pujança da Grã-Bretanha, no século XIX, e dos EUA, no século XX e no início deste século, torna o Inglês, hoje, o mais utilizado idioma nos meios de comunicação e de circulação mundial; portanto, o segundo idioma de milhões de pessoas. O Espanhol, por sua vez, expande seus horizontes lingüísticos e transforma-se no idioma responsável pela comunicação do mundo com a América de colonização espanhola e, em certos casos, até com o Brasil.

O mundo lusófono abriga, além dos sete países em que o Português é língua oficial - Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São

Tomé e Príncipe - as antigas possessões de Portugal, como, por exemplo, na Índia, na China, na Indonésia e no Ceilão - locais onde a língua de Camões deixou vestígios ou ainda é usada como primeira ou segunda língua por comunidades luso-descendentes e, também, as mais recentes comunidades de Língua Portuguesa nos EUA, Japão, Paraguai, Alemanha, Inglaterra e, em menor quantidade, em outros países, resultantes do fluxo migratório internacional.

O Português, no entanto, só é soberano em Portugal e no Brasil. Nos países africanos de colonização lusa, apesar de ser a língua oficial, o Português convive, em maior ou menor escala, com outros falares. Em Cabo Verde e Guiné-Bissau, por exemplo, a maior parte da população fala crioulo - uma corruptela do Português nas antigas colônias e possessões portuguesas.

Com um expressivo número de falantes, veículo natural de uma cultura plural e rica, a prima-dona do Latim tem encontrado óbices à sua popularização. O índice de analfabetismo dos países lusófonos; a situação político-econômica; os embargos para a vigência do "Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa", assinado em Lisboa, em 16 de dezembro de 1990; a maior divulgação e participação dos estados-membros na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), criada em 17 de julho de 1996, com sede em Lisboa; e o ensino tradicional da Língua Portuguesa são algumas das dificuldades a serem vencidas em prol da defesa da unidade essencial da língua e do seu prestígio internacional. Como todos esse fios desagregadores e excludentes estão emaranhados, o desatar de um deles proporciona a abertura dos mares por onde a língua navega com seus usuários.



MINHA PÁTRIA

A integração dos países de Língua Portuguesa, por meio da CPLP e pela vigência e prática do “Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa”, amplia os domínios econômico, social, cultural, jurídico e técnico-científico do mundo lusófono e promove a difusão de nossa língua.

Há muito o ensino de língua portuguesa - pelo menos, nas salas de aula do Brasil - está defasado, dissociado dos métodos da lingüística, preso a normas irreais, calcadas na exceção, no emprego raro, nos exemplos cristalizados que só distanciam o aprendiz da língua. A realidade do idioma carece de um novo mapeamento lexical, fonológico, morfológico e sintático. No bailado das palavras, muitas vão e voltam; outras nascem, ganham novo significado; algumas desaparecem do cotidiano. Toda essa coreografia fica registrada nos contos e letras da música popular, nos livros de ficção ou não, nos dicionários, nas gramáticas históricas e nas com-

parativas. Nada da língua se perde: uma parte permanece; outra se transforma.

Celso Cunha, filólogo e professor, pondera:

“Os nossos gramáticos, os professores de Português são os que pior se utilizam do idioma, numa recriação de fórmulas tópicas e infantis, quando não tendem, pela carência de gosto, a exibir a enganosa riqueza estilística das construções arrevesadas, colhidas em escritores de épocas diversas, mortas e frias de séculos, incapazes de reviver como o Lázaro bíblico pela falta de um novo Cristo”. (Celso, Cunha. “Uma política do idioma. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1964. p. 15)

Os livros escritos em nosso idioma - do Galego-

português ao Português atual, com suas variantes locais - de Dom Diniz, de Luís de Camões, de Eça Queiroz, de Fernando Pessoa, de José Saramago; de Mia Couto, de Pepetela, de Boa Ventura Cardoso, de José Luandino Vieira; de Gregório de Matos, de Machado de Assis, dos Andrades - Oswald, Mário e Carlos Drummond - de Manuel Bandeira, de Antonio Fraga - estão aí a expor, a documentar as mudanças tão caras à língua. Lemos e admiramos esses e outros textos, de épocas e espaços diferentes, gostamos de saboreá-los. São materiais valiosos para estudo comparativo e evolutivo da língua. Em muitos, o tema não sofreu a erosão do tempo, contudo o léxico, a estrutura morfo-sintática etc. já não traduzem o pensamento do homem num mundo regido pela velocidade que aproxima tempo e espaço. As inovações são sempre bem-vindas; atendem, pois, às exigências do presente.

A Língua Portuguesa acolhe todos os falares daqui e de além-mar com todas as variantes de um idioma falado numa vasta e descontínua área. Apesar do acidentado percurso de expansão, de outras línguas e dialetos a elas incorporados, a nossa língua consegue manter, até hoje, coesão entre suas variedades. Esse leque rico de diferenças que abarca léxicos e

**Nada da língua se perde:
uma parte permanece;
outra se transforma.**

São Tomé e Príncipe

Angola

Mozambique



A língua é um código que deve contemplar todos os seus falantes, a despeito da região, da escolaridade, do nível social

sotaques locais - africanos, brasileiros e portugueses - em nada molesta a nossa língua, ao contrário, torna-a mais rica e mais atraente.

A língua é um código que deve contemplar todos os seus falantes, a despeito da região, da escolaridade, do nível social. Esse código deve ser seguido na sua essencialidade; as variedades são inevitáveis e naturais, pois em nada prejudicam a integridade da língua. Defender as minúcias gramaticais embota a criatividade de tantos que não têm o privilégio de aprender a língua de forma sistemática e acadêmica, todavia sabem senti-la, como Cartola e seus pares, em toda sua essência criadora lírica.



As rosas não falam

Bate outra vez
Com esperanças o meu coração
Pois já vai terminando o verão, enfim
Volto ao jardim com a certeza que devo chorar
Pois bem sei que não queres voltar
Para mim
Queixo-me às rosas
Mas que bobagem, as rosas não falam
Simplesmente as rosas exalam
O perfume que roubam de ti, ai
Devias vir
Para ver os meus olhos tristonhos
E quem sabe sonhar meus sonhos
Por fim

Capemi
PREVIDÊNCIA • SEGUROS

COM O PLANO IDADE CERTA DA CAPEMI VOCÊ TEM MAIS VIDA

Pessoas com idade entre 14 e 80 anos podem adquirir um plano de pecúlio da Capemi para proteção de sua família, proporcionando mais tranquilidade no presente. Você não paga nem mais nem menos, paga exatamente o risco correspondente a sua idade.

**MAIS
VIDA**

COM A ASSISTÊNCIA FINANCEIRA DA CAPEMI VOCÊ TEM MAIS TRANQUILIDADE



Para realizar aquele antigo sonho, resolver um problema imprevisto, ou aproveitar aquela oportunidade, o participante da Capemi pode contar com este serviço. Veja as vantagens: crédito aprovado na hora; taxa de juro especial; não exigência de fiador; prestações fixas averbadas; sem consulta ao SPC / SERASA.

INSTITUTO CAPEMI DE AÇÃO SOCIAL. 84 MIL PESSOAS TÊM MAIS PROTEÇÃO.

Nossos participantes não estão garantindo só a segurança de suas famílias. Através do Instituto Capemi de Ação Social cooperam também para a assistência social a milhares de pessoas em todo Brasil, na sua maioria crianças carentes. No ano de 2001 a Capemi destinou R\$ 23.154.000,00 ao seu Programa de Ação Social.



Ligue Alô Capemi 0800 21 3030 . Ligação gratuita. De 2ª a 6ª feira das 8 às 17 h.



Contemplação para perceber o mistério da **VIDA**

Araken Hipólito da Costa
Artista plástico e Filósofo

“Você só ama aquilo que conhece”. As palavras do grande filósofo e teólogo Santo Tomás de Aquino demonstram a importância de conhecer a realidade, a fim de interagirmos amorosamente com tudo que nos cerca. Para se obter o entendimento das coisas é primordial o uso da inteligência, onde, inicialmente, o homem, por meio dos órgãos sensíveis, capta a imagem, transmite ao intelecto, que, pela abstração, elabora os conceitos da realidade.

No entanto, quando abordamos esta realidade, rica em manifestação do belo, há um algo mais que aguça a nossa sensibilidade. Parece que, agregada ao intelecto, uma parte do nosso ser flui para sentir esta majestosa beleza. Nesse momento, já verificamos que as coisas aparentemente simples guardam na sua essência segredos, que devem ser aprofundados delicadamente nos seus mistérios. A sensibilidade presente nos homens tem se manifestado na pintura ao longo dos séculos, tão fortemente intensa, que parece exibir um fio condutor além do tempo e do espaço. Assim, é espantoso como as pessoas têm dificuldade de contemplar uma boa pintura. Acredito que algumas barreiras, uma vez ultrapassadas, permitirão rever um belo quadro e então criar um canal aberto para a transcendência.



No mundo de hoje, onde as tarefas de sobrevivência movem as necessidades primeiras, o homem tornou seu descanso um lazer não comprometido com o pensar sério. Tanto faz ir a uma sorveteria ou a uma galeria de arte para apreciar uma exposição. Além disso, a associação da arte com a moda é outro fator complicador, na medida em que instala nesse campo a ânsia do novo. Na pintura não há precocidade, como nos mostra a História. Pelo contrário, assim como na vida, a base é a experiência com sabedoria. Dentro dessas barreiras encontramos também o relativismo preponderante da pós-modernidade, em que a tentativa de neutralizar as verdades absolutas impede qualquer possibilidade de juízo de valor. Em consequência gera um “vale-tudo” nas artes e um público perplexo diante de críticas conflitantes. Somada a esses bloqueios, a vida moderna nos impõe o conceito de que “só o que é útil é bom”, fechando as portas para a arte, por esta não ter uma visão prática. Isso faz-nos refletir que a pintura existe há séculos, mas somente quando nosso Ser acalmar e procurar conhecer a essência das coisas, através do intelecto e da sensibilidade, é que a pintura se mostrará em toda a sua plenitude, não como uma solução de problemas, mas como uma maneira agradável de perceber o mistério da vida.



RECEITA PARA UM VÔO SEGURO

Renato Mineiro Drummond
Agente de Segurança de Voo (DIPAA)

Uma vez que não somos exatamente pássaros (apesar de alguns aviadores serem considerados verdadeiras “águias”), o ato de voar exige que sigamos uma série de regras e procedimentos, para que os vôos decorram em total segurança, passando, assim, a representar um grande prazer e, não, situações em que os riscos obscurecem cada manobra, trazendo o perigo para perto de nós e de nossos amigos e entes queridos.

Apesar dessas regras se aplicarem a todos os pilotos, a “receita” é particularmente importante para aqueles da Aviação geral, que voam aeronaves privadas com recursos limitados de navegação; e operam em aeródromos com reduzida infra-estrutura e mesmo em pistas particulares e sob condições visuais/meteorológicas para as quais não estão devidamente instruídos e treinados. É esse o segmento da Aviação mais sujeito a acidentes.

Não se trata de nada muito complicado, mas há que ser preciso e inflexível na obediência das principais regras, por isso idealizamos um “check list” sob a forma de uma receita de bolo, que, para ser desfrutado ao máximo, deve seguir alguns passos que farão o vôo sempre delicioso, e de maneira alguma “indigesto”.

INGREDIENTES:

* **1 PILOTO** com Certificados de Habilitação Técnica e Capacidade Física válidos, descansado e em boas condições psicológicas.

* **1 AERONAVE** com Certificado de Aeronavegabilidade, Inspeção Anual de Manutenção, Seguro, Licença de Estação e Lista de Equipamentos Mínimos, válidos e atualizados, e sem itens pendentes de manutenção.

* **INFORMAÇÕES ATUALIZADAS**, na maior quantidade possível, referentes à meteorologia (Cartas PROG, METAR, TAF, SPECI, etc.) e aos aeródromos (NOTAM).

* **BAGAGEM DE CONHECIMENTOS**, também sem limite máximo, sobre Regras de Tráfego Aéreo, Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA), Código Brasileiro de Aeronáutica e Manuais de Operações da Aeronave a ser voada.

MODO DE PREPARO:

Junte cuidadosamente o piloto e toda a sua bagagem de conhecimentos, a todas as informações disponíveis antes do vôo, para ciência das condições meteorológicas da rota, destino e alternativas.

Ao obter um piloto bem informado, adicione-o à aeronave a ser usada, cuidando para que ela esteja de acordo com a capacitação e habilitação do piloto e, ambos, também o estejam para o tipo de vôo a ser realizado.

Mexa com atenção, para que as inspeções externas sejam feitas com cuidado; os “checklists” sempre lidos e cumpridos rigorosamente; e as Regras de Tráfego Aéreo, os Regulamentos Aeronáuticos e o Manual de Operações da aeronave sejam seguidos à risca.

Adicione sempre ao conjunto a mentalidade de segurança, orientando o piloto para que tenha sempre o máximo de critério em seus julgamentos e decisões.

LEMBRAR SEMPRE AO PILOTO:

Na dúvida, arremeta!
Não force a barra!
Alternativa é para ser usada!

Seguindo-se esta receita, sem sacudir ou bater, teremos sempre um vôo seguro! Sem surpresas! É só servir à vontade, a qualquer temperatura, para qualquer destino e a qualquer tempo. Faz bem, não engorda e infelizmente...não vicia!!!



Augusto Severo

Brig. Int. Ref. Araguaryno Cabrer

Os Cem Anos da Tragédia do PAX

Em Paris, no ano de 1902, Augusto Severo, deputado pelo Rio Grande do Norte no Congresso Nacional, concluía os preparativos para levar aos ares o seu segundo dirigível semi-rígido que concebera: o PAX. O primeiro dirigível também semi-rígido, batizado "Bartholomeu de Gusmão", uma homenagem ao inventor do aeróstato, em fevereiro de 1894, no campo militar de Realengo, no Rio de Janeiro, partiu a sua armação nos primeiros ensaios e nunca se usou.

Passados oito anos, Severo, superando muitas dificuldades técnicas e financeiras, tem pronto o PAX, reparadas as deficiências apontadas no primeiro dirigível, dando ao balão uma nova forma, mais arredondada, cubando 2.000 m³ de hidrogênio, 30 metros de comprimento, 12 metros de diâmetro máximo e dois motores Buchet de 12 e 24 cavalos.

Para tanto, dispendera todos os seus recursos financeiros, passando a valer-se do auxílio de amigos e parentes, como sucedeu com o cunhado Sérgio Barreto, a quem, a 18 de fevereiro, telegrafou solicitando 3.000 francos como "último esforço para o enchimento do balão PAX" (Fernando Hippolyto da Costa. "Síntese Cronológica").

No início de maio, Severo prepara o PAX, realizando com este, ensaios estáticos. No dia 11 de maio, o governo francês autoriza que Severo sobrevoe com o PAX as tropas francesas que se encontram acampadas em Issy-Les-Moulineaux.

12 de maio de 1902

Por volta das 5 horas da manhã, Severo com o seu mecânico Sachet inicia os preparativos para a ascensão.

Um amigo de Severo: Álvaro Reis, convidado para o vôo, desistiu de embarcar.

O semi-rígido eleva-se com seus dois tripulantes; atinge uma altura de cerca de 400 metros e executa algumas manobras de dirigibilidade. Segundo Le Cornu (La Navigation Aérienne), repentinamente os motores pararam. Os aeronautas fazem alguns gestos e o dirigível, à deriva, desloca-se em direção à Avenue du Maine. Um clarão é seguido de uma explosão; o PAX cai trazendo para a



terra os dois aeronautas. Terminou o sonho de Severo – eram 5 horas e 50 minutos, registrou o seu relógio retirado dos escombros (preciosa peça que se encontra em exposição no Museu Aeroespacial).

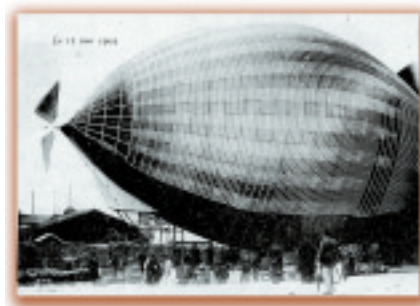
Esse infortúnio deu ao Brasil o primeiro mártir da sua História Aeronáutica: Augusto Severo de Albuquerque Maranhão.

Transportado por navio do Loyd, seu corpo chega ao Rio e é conduzido para ser velado no Arsenal de Marinha. No cemitério de São João Batista, ele é sepultado em um jazigo próximo ao de Santos-Dumont.

Conceituado autor, M. H. André (“Les Dirigeables”) refere-se ao semi-rígido PAX como possuindo características diferentes dos seus antecessores. Por exemplo, pelo fato de ser um semi-rígido, é a sua nacele que sustenta o balão e não como nos casos precedentes, em que o balão sustentava a nacele. Ainda mais: que a disposição das hélices propulsoras coincidindo com o centro de resistência ao avanço do balão, dava-lhe melhor estabilidade em voo; os lemes de direção e pro-

fundidade foram substituídos por pequenas hélices que podiam girar nos dois sentidos; a nacele dispunha de uma hélice compensadora de 3,50m de diâmetro destinada a corrigir inclinações que pudessem se produzir e a equilibrar o balão quando em voo.

Para André, os trabalhos de Severo mereciam uma atenção especial e, mais ainda, que a ciência aeronáutica perdesse um caloroso adepto da navegação aérea, vítima do seu devotamento. ✈



*Da ascensão e queda do PAX,
Da morte de Severo e Sachet,
Já transcorreram 100 anos...*

Revista aeronáutica

10.000 exemplares

Distribuição:

Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da República, Organizações do 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 exiguidade 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

A partir da agora você vai ajudar no controle de voo

Com o novo sistema de controle de voo, o piloto não precisa mais se preocupar com a altitude, velocidade e direção da aeronave.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.

O novo sistema de controle de voo, o novo sistema de controle de voo.



