

Revista **aeronáutica**

2002

E-mail: caerorj@domain.com.br

Número 234

Fortaleza de Santa Cruz da Barra

Fome no Mundo

Campo dos Afonsos 90 anos

'Mega Business'

Reflexões sobre Eleições

Mig-29 no Peru

Transporte Aéreo Internacional



Clube de Aeronáutica 56 anos



Taxi Aéreo Não é Brincadeira.

Cuidado com os Piratas.



Antes de voar com uma companhia de Taxi Aéreo, certifique-se que ela possui a Autorização do DAC.

Voe sempre com segurança. Afinal, sua vida não é brincadeira.

Em caso de dúvidas, procure o Serviço Regional de Aviação Civil mais próximo
ou mande um e-mail para manut@dac.gov.br sob o título "Taxi Aéreo Pirata".



Campanha iniciada em janeiro de 2001



Direitos Humanos

Humanos Direitos

Paulo Lobato
Cel. Av. RR

Durante as comemorações do “Dia Internacional Contra as Drogas”, organizado pela ONU, pelo menos 50 narcotraficantes foram executados, como exemplo, na cidade de Guiyang, na China. Além das execuções, mais de 70 traficantes chineses receberam sentenças de prisão perpétua e pena de morte.

Na mesma data, o Vaticano ratificava a Convenção da ONU contra a tortura, prática usual na Igreja, na época da Inquisição, na Idade Média, tolerada até o fim dos Estados Pontifícios, no Século XIX. Na contemporaneidade, a Igreja também condena, de forma inequívoca, tudo aquilo que constitua uma violação da integridade da pessoa, como as mutilações, a tortura física e moral, as pressões psicológicas, e tudo o mais contra os seres humanos, de acordo com o que ficou estipulado no Concílio Vaticano II, no ano de 1965.

Na Colômbia, as FARC ameaçaram seqüestrar ou matar todos os prefeitos e juízes municipais do país, cerca de 1.098, caso não renunciassem até a data pré-determinada, decretando guerra ao Estado, a quem alegam eles desconhecer, anunciando a construção de um novo “poder”. Sabe-se que, somente neste corrente ano, oito prefeitos já foram assassinados e dezenas já renunciaram ao cargo, com receio de terem o mesmo fim.

Aqui na “Cidade Maravilhosa”, enunciam-se “medidas” para o combate à criminalidade, constituindo-se uma “Força Tarefa”, em que até mesmo as Forças Armadas darão a sua contribuição, participando das atividades de “Inteligência”. Essas medidas são uma forma de o Governo Federal reconhecer que o problema de segurança na cidade do Rio de Janeiro chegou a um nível intolerável.

Guardadas as devidas proporções, assim como as diferentes culturas dos povos enunciam-se nas diversas partes do mundo, perguntar-se-ia: onde estão os ilustres defensores dos “Direitos Humanos”? Onde está a “Igreja”, que tanto defende as “ovelhas desgarradas do rebanho”?

Onde estão as “autoridades” constituídas pela própria sociedade, que as remunera com tão pesados tributos?

Os “Humanos Direitos”, estupefatos diante dessa barbárie, questionam-se: - a quem recorrer?

Nota-se que a adoção de “princípios”, em diversas partes do mundo, tem apresentado variações no espaço e no tempo, ou seja, os princípios adotados em um país não são, necessariamente, os mesmos adotados em outros, ou os adotados numa época são diferentes dos de outra. O que resulta dessas ações, baseadas em princípios, é o sentimento básico do ser humano, por ser gregário, de viver em paz, dentro de um contexto social, de acordo com o grau de evolução que lhe coube, não excluindo o nível educacional que lhe proporcionaram.

Essa questão de “princípios” vai muito do momento conjuntural em que se vive. Matar ou morrer são circunstâncias que o ser humano classifica como “Direito”, até quando sua individualidade não seja aviltada ou ameaçada. No exato momento em que se vê diante da imprevisibilidade, tenta salvar a sua pele, independente da imponderabilidade das leis estabelecidas.

Sabe-se que a violência se faz e é imprevisível, porém também se procura a paz e esta é possível. Qual seria a margem de tolerância?

Fazer uma predição sobre a violência seria quase o mesmo que vaticinar sobre os destinos do Homem, levando-se em consideração fatores relevantes, sociais, éticos, educacionais, filosóficos e tantos outros, resguardando sempre, porém, as margens das incertezas.

Sabe-se que existem inúmeras maneiras de se combater a violência, mas só existirá uma que realmente satisfará: é considerar-se “vencedor” diante das circunstâncias conjunturais.

Nós, os “Humanos Direitos”, exigimos os “Direitos Humanos”, mas não somente para “eles”...

Segundo Bouthowel, “os povos, como os deuses, não apóiam os vencidos”.



**Órgão Oficial do
Clube de Aeronáutica**

Presidente:

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares

1º Vice-Presidente:

Brig.-Med.RR José Américo de Albuquerque Montenegro

2º Vice-Presidente:

Cel. Int. RR Ricardo José Clemente

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Int. RR Haroldo Prado de Azevedo

Patrimonial:

Cel. Av. RR Fernando Moura Correia

Social:

Ten.-Cel. Int. RR José Pinto Cabral

Cultural:

Cel. Av. RR Mário F. Pontes Filho

Finanças:

Ten.-Cel. Int. RR Irajá Domingues da Silva

Beneficente:

Cel. Int. RR Haroldo Prado de Azevedo

Secretaria Geral:

Cap. Adm. RR Ivan Alves Morcira

Assessoria Jurídica:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:

Cel. Av. RR Jair Kisiolar dos Santos

Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Sede Social:

Ten.-Cel. Av. RR Cleber Cirilo dos Santos

Sede Lacustre:

Márcio Ganem Álvares

CHICAER:

Ten.-Cel. Sup. RR 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

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio P. Silva

Márcia Regina I. H. Galhardo

Revisão

Dirce Brézida

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.**



Consultoria, Produção
Gráfica e Fotolito

Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ

Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485

pigmento@pigmentofotolito.com.br

Índice

04 EDITORIAL

Caros Amigos

Oscar Colombo



05 ENTREVISTA

Cineasta Marcone Simões

A Redação

08 CLUBE DE AERONÁUTICA



CAer - 56 Anos

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares



11 COPA 2002

PENTA

Pedro Bial

12 DECEA

CNS/ATM

Um Projeto de Âmbito Mundial

Brig.Eng. RR Paulo Teixeira da Silva

14 CONTROVÉRSIA

Alguns não Conseguirão

Voar em Níveis Superiores

Carlos Augusto Ancilon Cavalcante - Cel. Av. RR

15 HISTÓRIA



**Campo dos Afonsos
90 Anos de Aviação no Brasil**

Luiz Carlos dos Santos Migon - Ten.-Cel. Av. RR

18 TENDÊNCIA



Aviões de Caça

"Mega bu\$ine\$\$"

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

20 CONTEXTO

A Fome no Mundo

Carlos Ilich Santos Azambuja



23 AVIAÇÃO



Os Mig-29 da Força Aérea do Peru

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

27 REFLEXÃO



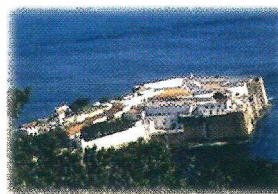
Reflexões sobre Eleições Passadas e Futuras

Renato Paiva Lamounier - Cel. Av. RR

30 MUSAL

**Reserva Técnica
O Coração do Museu Aeroespacial**

Vilma Souza dos Santos - Cap. QFO



31 HOMENAGEM AO EXÉRCITO BRASILEIRO

Fortaleza de Santa Cruz da Barra

34 DAC

Transporte Aéreo Internacional

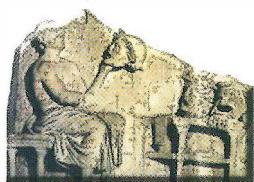
Luiz Adonis Batista Pinheiro - Cel. Av.

39 CENÁRIO INTERNACIONAL

As Relações Sino-Brasileiras

Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR

42 CONCEITO



Gestão de Temperamentos

Paulo Sergio Barbosa Esteves - Cel. Av. RR

46 MEDICINA E SAÚDE



**Trauma Crânio-Maxilo-Facial
Um Problema (in)evitável ou (in)controlável**

Sylvio Luiz Costa de Moraes - Maj. Dent. Aer.

48 POESIA



Bumerangue

Lannes de Aguiar Garcia - Cel. Int. RR

EDITORIAL

Caros amigos,

O espaço "Editorial" de nossa Revista foi cedido ao jornalista da Rede Globo, Oscar Colombo, não só pelo seu belíssimo texto, mas, principalmente, por traduzir um sentimento, uma aspiração e uma certeza de todos os brasileiros de que o Brasil pode dar certo. Basta escolhermos certo o nosso "FILIPÃO".

Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares
Presidente

Eu vi um Brasil na TV! Bem melhor do que em outros dias...

Um país que acredita, mesmo quando o mundo joga contra. Um país que veste a camisa e que se mostra ainda mais forte na adversidade. Um país sem fronteiras. Que se agiganta, que une, e se une em torno de um sonho.

A cada jogada bonita...a cada comemoração...eu vi um Brasil na TV!

Um país corajoso, sem ser violento. E quando há excessos pedimos desculpas. Para tudo tem perdão, menos para o desamor. Uma pátria mãe-gentil, que orgulha os filhos que tem. Que é manchete no mundo pelo seu encanto. E não pela dor.

Eu vi um Brasil na TV!

Que teima em ser feliz por mais que tentem lhe roubar a alegria. Que faz de um menino de subúrbio...um ídolo. Sim, somos um fenômeno na multiplicação de talentos. Ahhh! Quantos Ronaldinhos, Rivaldos e Cafus. Quantos mais saíam das ruas, das casas humildes, para servirem de exemplo. É só dar bola para eles.

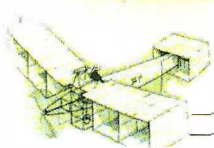
Ora, já foi o tempo em que se dizia que o futebol é o ópio do povo. Ora, o povo gosta de coisa boa... de andar na rua sem medo... de viver em alegria... de gritar gol... gol do Brasil.

Eu vi um país na TV! Com cara e jeito de um Brasil que merecemos.

Eu vi um Brasil na TV!

Como há muito não via...

Oscar Colombo
Jornalista



Cineasta Marcone Simões

Formado em Engenharia Civil, estudou cinema em Cuba, pintura na França, escultura em Recife e produziu dezenas de vídeos para o Banco do Brasil. Seu documentário “Santos-Dumont, 100 Anos de Aeronáutica” está inserido no programa TV ESCOLA, com uma audiência de sete milhões de estudantes da rede pública. Há cinco anos trabalha na realização do filme “Santos-Dumont”, que conta com o apoio do Comando da Aeronáutica. Responderá, “na tela”, sobre a velha controvérsia da primazia do vôo do mais-pesado-que-o-ar! Marcone recebeu a “Revista aeronáutica” e abriu um baú contendo centenas de documentos e fotografias de época para falar do verdadeiro “Pai da Aviação”.



RA - Marcone, por que você quer filmar a vida de Santos-Dumont?

MS - Talvez eu também seja obcecado pelas coisas elevadas, pelo superior, e Santos-Dumont é um grande benfeitor da humanidade. Num curtíssimo período produtivo, o nosso maior cientista criativo conquistou a dirigibilidade e voou com o mais-pesado-que-o-ar. É bom lembrar que o sonho do homem voar se perde na noite do tempo. Encontramos o mito de Ícaro, a fantasia de um tapete voador e até mesmo as loucas tentativas de voar com um par de asas, a exemplo dos curiosos suicidas que se atiravam das torres das catedrais góticas. Enfim, ninguém antes de Santos-Dumont conseguiu voar cientificamente. Mesmo Leonardo da Vinci não concebeu máquinas voadoras totalmente exequíveis. A Aeronáutica só foi possível com a chegada do motor a petróleo, e Santos-Dumont foi pioneiro na sua utilização com sucesso. Ninguém questiona a conquista do Prêmio Deutsch: Ele era o único a voar com um dirigível no mundo todo!

RA - Percebo uma grande paixão em sua resposta.

MS - Não nego. Quando vi doze mil recortes de jornal do período 1898 a 1908 registrando os feitos de Santos-Dumont percebi que estava diante de um fenômeno. Aliás, muito antes de Pelé e Carmem Miranda, Santos-Dumont fez a primeira promoção do país no exterior. É bom lembrar que no final do século XIX o mundo civilizado não sabia ao certo e ainda se confundia a capital do obscuro país chamado Brasil.

RA - Fale do roteiro.

MS - Escrevi o roteiro com assessoria de José Louzeiro, que trabalhou comigo como “doctor script”. À guisa

de esclarecimento, na América, nem mesmo os roteiristas consagrados dispensam a figura do “médico de roteiro”, que ajuda a manter o ritmo e a controlar qualquer vôo do escritor que não esteja a serviço da dramaturgia principal. Isto às vezes fica muito técnico, mas vale a pena utilizar-se da gramática do cinema para deixar o filme “redondinho” como se diz por aqui.

É uma ficção, um romance, mas completamente comprometido com a verdade histórica. Temos a biografia de Santos-Dumont contada de um ponto de vista pessoal, com a inserção de fatos da vida mundana, pois não dá para filmar a “Belle Époque” sem um cabaré, por exemplo; sua vida é realmente muito interessante, não precisei fazer grandes malabarismos para produzir uma história bem adequada à construção cinematográfica. Santos-Dumont era, ele próprio, uma personagem de riqueza maior. Seu chapéu virou moda em Paris, o colarinho duro ainda hoje traz o seu nome, as mulheres aderiram à saia balão e ao chapéu “Demoiselle”, quando a volomania apontava para o estilo de vanguarda. Vendia-se todo tipo de quinquilharias e “souvenirs” para turistas, inspirados nas aeronaves do homem pássaro de Paris. Decididamente foi ele quem criou o relógio de pulso. Dá para se ter uma idéia da força de sua personalidade, ao saber que ele apreciava um almoço a bordo de um balão livre, tendo como paredes da sala de jantar o céu da Cidade Luz. Que privilégio...

RA - Percebe-se que você fez uma grande pesquisa.

MS - É verdade. Iniciei minha pesquisa aqui no Rio de Janeiro no INCAER e no Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, onde nunca mediram esforços para localizar documentos e fotografias quando das minhas inúmeras visitas. Fui a Cabangu, que é a casa natal de Santos-

Dumont, situada a alguns quilômetros da cidade que leva o seu nome. Ali procurei inspiração para recriar a infância de Santos-Dumont, fiquei imaginando o menino franzino empinando pipa na colina coberta por um tapete de grama verdíssima e cercada pela mata que cobre as elevações da Mantiqueira. Possivelmente ali ele se deitava para observar o voo dos pássaros...

RA - Santos-Dumont também viveu em São Paulo?

MS - Exatamente, na região de Ribeirão Preto, onde hoje se encontra a cidade de nome Dumont. Era uma imensa fazenda de café de propriedade do seu pai, totalmente mecanizada, uma novidade que o Engenheiro Henrique Dumont introduziu na região. Foi o mais importante contato de Santos-Dumont com as máquinas em sua infância, pois aos doze anos já conduzia a locomotiva Baldwin da linha Mogiana, que ligava a fazenda à cidade, hoje Dumont.

RA - Júlio Verne entra no filme?

MS - Engraçado é que hoje ninguém terá impacto com a leitura de Júlio Verne, mas na época era o máximo, e Santos-Dumont declarou em um de seus livros que muito do seu desenvolvimento deveu-se à inspiração que o grande ficcionista lhe deu. É sempre assim, a ficção de hoje é a realidade de amanhã. Os iluminados concretizam o sonho. O encontro de Santos-Dumont com a obra de Júlio Verne está presente no filme.

RA - Onde se passa a história?

MS - Obviamente que todo o período interessante do ponto de vista criativo de Santos-Dumont compreende sua estada na França. Paris foi o seu grande palco. É verdade que o Príncipe Rainier de Mônaco mandou cons-

truir um hangar em plena "La condamine" para abrigar o Dirigível nº 5 de Santos-Dumont, que recebeu até visita da Imperatriz Eugênia, viúva de Napoleão, mas nada compara-se

A glória de Santos-Dumont foi abrir as portas da era espacial para a humanidade

a Paris, principalmente pela popularidade de Santos-Dumont, que foi consagrado em inúmeras charges presentes na imprensa da cidade que foi berço da Aeronáutica. Aliás corrigindo, Paris foi o palco de experimentação, e Saint-Cloud, onde se localizava o parque de aviação, merece este título – berço da Aeronáutica, dividido com Santos-Dumont, em Minas Gerais, é claro.

RA - Sei que você não vai contar tudo, mas como entra o Brasil nesta história?

MS - O Brasil deu nome à primeira aeronave de Santos-Dumont, que assim a definiu: "O menor, o mais lindo, o único que teve um nome: Brasil". Então o Brasil é sua eterna fonte de inspiração e energia. Nos momentos de crise de criação o Inventor volta ao Brasil para recarregar as baterias, como se diz em linguagem popular. A sua infância está presente no seu período fértil de produção, afinal não se diz que nossos sonhos de criança podem mudar o mundo e coisas parecidas...

RA - A Glória de Santos-Dumont foi mesmo o voo do 14-Bis?

MS - A glória de Santos-Dumont foi abrir as portas da era espacial para a humanidade. Engraçado é que me deparei com muito mais publicidade em torno do prêmio da dirigibilidade do que do voo do 14-Bis. Quando Santos-Dumont conquistou o Prêmio Deutsch toda a imprensa mundial comemorou a façanha com entusiasmo. Era a promessa para um novo tempo e, indiscutivelmente, a inauguração da História da Aeronáutica, entendida como a navegação aérea que é provida de propulsão e direção. O 14-Bis foi realmente um divisor de águas. Foi o marco fundamental para o grande salto da humanidade, até mesmo para a conquista da lua.

RA - Mas, e as patentes?

MS - Santos-Dumont não registrou patentes. Ele dizia que um cientista trabalha para o bem da humanidade.

RA - Considerando suas pesquisas, há algum detalhe sobre o voo do 14-Bis que não conhecemos?

MS - Não. No dia 23 de outubro de 1906 Santos-Dumont voou uma distância de 60 metros no Bois de Boulogne, na presença de milhares de pessoas e controlado pela Comissão Científica do Aeroclube da França. Este é realmente um fato histórico.

RA - Há uma cratera lunar que tem o nome de Santos-Dumont.

MS - É verdade, só não sei precisar a sua localização, mas já vi as fotos que a NASA enviou para a Fundação Santos-Dumont em São Paulo.

RA - Falando em NASA, como foi o relacionamento de Santos-Dumont com os Irmãos Wright?

MS - Não sei se houve relacionamento. No dia em



que Santos-Dumont foi ver o vôo dos irmãos americanos, assistiu a um acidente dos mesmos e retornou a Paris decepcionado. Aliás, ver um avião ser ejetado por uma catapulta não devia ser um grande atrativo para o homem que há dois anos já havia realizado a trilogia do vôo, isto é, o vôo completo com decolagem, deslocamento no ar e pouso, sem utilizar recursos externos. Até onde vai o meu conhecimento, o avião é definido como um veículo aéreo que deixa o solo por seus próprios meios, não é verdade?

RA - E a polêmica?

MS - A polêmica nasceu após a morte dos Irmãos Wright. Sobre a questão, Santos-Dumont declarou: "O que diriam Edison, Graham Bell ou Marconi se, depois que apresentaram em público a lâmpada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fios, um outro inventor se apresentasse com uma melhor lâmpada elétrica, telefone ou aparelho de telegrafia sem fios, dizendo que os tinha construído antes deles?!"

RA - E o vôo dos Irmãos Wright?

MS - Apresentaram-se em público pela primeira vez em Les Mans, França, em 1908, dois anos após o vôo de Santos-Dumont e quando Blériot e Farman já estavam voando.

RA - Então por que a polêmica?

MS - Porque eles alegam que fizeram um vôo em 1903, (às escondidas), na Carolina do Norte, num lugar conhecido como Kitty Hawk.

RA - Eles entram no filme?

MS - Não. Não podem, porque o filme acaba no dia em que Santos-Dumont voa com sua última criação, o primeiro ultraleve do mundo: o "Demoiselle". Neste momento ninguém sabia da existência dos esquisitos irmãos americanos. Chamo-os de esquisitos não por preconceito, mas pelo adjetivo que sempre foi usado para descrevê-los, tanto pela imprensa quanto pela literatura especializada.

RA - Onde serão as filmagens, serão construídas réplicas ou você pretende utilizar a computação gráfica?

MS - Quero filmar em Paris, Saint-Cloud, Mônaco, Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, nos locais onde Santos-Dumont voou, e construir réplicas, o mais fiéis possíveis, por uma questão estética. Para mim é muito importante uma sustentação documental.

RA - Santos-Dumont poderia ser o nosso garoto propaganda?

MS - Falta uma cultura de "marketing" cultural legítima. Falta a visão de um retorno para a sociedade e também da incorporação de ícones positivos à nossa imagem, como por exemplo Santos-Dumont; ele é signo de trabalho, coragem, persistência, capacidade criativa, intrepidez, todos valores considerados positivos para a vida moderna. Não é difícil perceber que a imagem de Santos-Dumont poderia ser definitiva para mudar a iconografia do país no exterior. O Brasil ainda tem forte apelo para paraíso tropical e sensual, onde todos sambam e jogam futebol.

RA - Será que a mídia internacional reserva um lugar de destaque para o Brasil tecnológico? Quem tem uma imagem como esta guardada num baú está no mínimo perdendo dinheiro num mundo em que se vende tudo pela imagem.

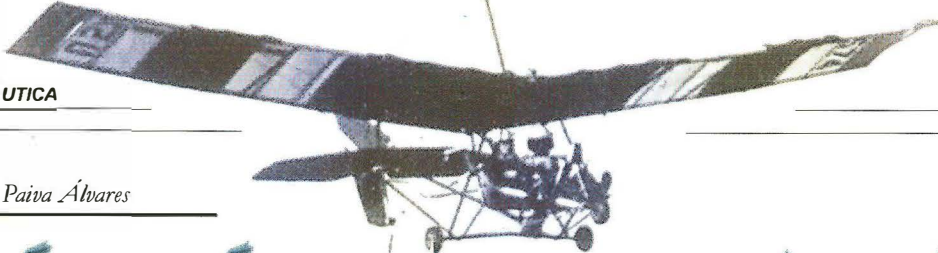
MS - Exatamente. Santos-Dumont despertou para a vida quando o país abolira a escravidão, proclamara a República e iniciara um processo de industrialização. Um país que aspirava por um grande futuro. Movimento de ascensão. O Inventor incorpora todas essas forças, vai ao centro do mundo e voa de forma magnífica. A meu ver o Homem voou, mas o país permaneceu atrelado às forças históricas que o impediram de avançar. Falta-nos Educação, Saúde, Nutrição...

RA - E tudo se liga a Santos-Dumont?

MS - Tudo se liga a tudo. Nenhum país atinge sua maturidade social sem um conjunto de valores positivos personalizados pelos seus heróis, seus homens de destaque. Um país para avançar precisa acreditar em si mesmo. É a tal auto-estima a serviço do progresso da nação.

RA - Para fechar, Marcone. Você considera que este filme estará a serviço do nacionalismo?

MS - Considero que toda a produção artística de um povo deve refletir a sua imagem. Deve mostrar a sua identidade. Um espelho que não deve trair aquele que se olha nem deve confiná-lo ao narcisismo, mas oferecer a possibilidade da reflexão para entender o real e o virtual, que serão sempre fonte de uma "polêmica".



Clube de Aeronáutica 56 ANOS

Há seis anos e meio fazendo parte do Conselho Deliberativo e da direção do nosso Clube, envolvido em seus problemas, estudos e soluções, sinto-me quase na obrigação de dar uma satisfação a seu Quadro Social, e nada mais oportuno do que na comemoração dos seus 56 anos de existência.

A idéia de ser criado um Clube de Aeronáutica surgiu em 1941, porém somente foi efetivada sua criação em 5 de agosto de 1946. Conforme seu Estatuto, é uma associação civil de direito privado, “de âmbito nacional”, sem fins lucrativos, de caráter social, cultural, recreativa e assistencial.

Durante os seus 56 anos, o Clube de Aeronáutica seguiu religiosamente seu Estatuto, cumprindo sua missão de acordo com os seus objetivos primários, com muitas vitórias e alguns tropeços, comuns em clubes de idades similares.

A partir de 1967, com a criação da Academia da Força Aérea, iniciou-se um processo no nosso Clube, no mínimo estranho, denominado economia de “entropia negativa”. O que vem a ser isso? Do grego “entropé”, cuja tradução é “volta”, e que pelo “Dicionário Aurélio” significa “medida da quantidade de desordem de um sistema”, agregado à palavra “negativa”, caracteriza um processo de autodestruição em qualquer organização.

O que este termo tem a ver com o nosso Clube? Tem e muito em virtude da natural evolução de nossa sociedade, ou seja:

❶ mudança da Escola de Aeronáutica para Pirassununga. A partir deste evento, o aspirante deixou de ter contato com o seu Clube. Os bailes de Espadim e Aspirantado, de tão saudosas lembranças, deixaram de ser realizados no Clube de Aeronáutica; pois os jovens oficiais, transferidos, inicialmente para Natal e,

posteriormente, para todo o Brasil, não se associam ao nosso Clube e sim aos Clubes regionais existentes em todas as cidades que sediam bases aéreas e outras organizações da FAB. Só aqui no Rio de Janeiro existem quatro “Clubes de Aeronáutica”: o nosso, teoricamente de âmbito nacional, o COGA (Afonso), o COGAL (Galeão) e o Centro Social dos Oficiais da Base Aérea de Santa Cruz. Convenhamos que o jovem oficial não poderá pagar, por menor que seja, em qualquer parte do Brasil em que esteja, duas contribuições sociais vis-à-vis a sua remuneração mensal, sendo que um dos Clubes (RJ) ele jamais frequenta;

❷ concentração dos Comandos Gerais em Brasília. Este fato esvaziou administrativa e politicamente, em termos de Força Aérea, a cidade do Rio de Janeiro. Como consequência, o Clube e seu Hotel de Trânsito deixaram de ser ponto de convergência da oficialidade que aqui vinha resolver seus problemas administrativos e profissionais;

❸ a idade média do nosso sócio situa-se em torno de 55 anos. Isso significa dizer que todas as quadras desportivas e piscinas não são frequentadas como deveriam, em virtude de falta de sócios mais jovens. A relação admissão e demissão de sócios vem diminuindo, ao longo dos anos, o que também significa que nosso Quadro Social está encolhendo a cada ano. Poderemos chegar ao absurdo de termos que encerrar as atividades do Clube num futuro não muito distante, em virtude de as receitas totais serem menores do que as despesas totais a cada mês.

Somente estas três razões, dentre outras, trouxeram consequências desastrosas para o nosso Clube, e que o levaram a um processo de entropia negativa.

O Clube, atualmente, em que pese o problema CHICAER, encontra-se na seguinte situação:



1 QUADRO SOCIAL

ANO	Nº de Associados
1996	7.520
Set.2001	6.161
Jun.2002	5.785

2 PERFIL ETÁRIO DO QUADRO SOCIAL

FAIXA ETÁRIA	EFETIVOS		OUTROS		TOTAL
	Qt.	%Total Geral	Qt.	% Total Geral	
Até 30 anos	11	0,19	31	0,53	42
de 31 a 35	108	1,87	64	1,11	172
de 36 a 40	192	3,32	116	2,01	308
de 41 a 45	392	6,78	187	3,23	579
de 46 a 50	464	8,02	156	2,70	620
de 51 a 55	459	7,93	131	2,26	590
de 56 a 60	571	9,87	95	1,64	666
de 61 a 65	528	9,13	106	1,83	634
de 66 a 70	393	6,79	108	1,87	501
acima de 70	1.136	19,64	537	9,28	1.637
TOTAL	4.254	73,54	1531	26,46	5.785

TOTAL GERAL

Nota: Em seis anos perdemos 1.735 associados. Embora a relação não seja linear, podemos antever que em torno de 7 a 10 anos poderemos, no limite, chegar a um ponto inviável como Clube, e insustentável financeiramente.

3 OFICIAIS EM SERVIÇO ATIVO DA AERONÁUTICA SÓCIOS DO CAer

Posto	SVC ATIVO	Sócios do CAer	%
TB	09	09	100
MB	27	25	92,59
BR	49	40	81,63
CL	384	373	97,13
TC	753	449	59,63
MJ*1	1115	350	31,39
CP*2	1469	279	18,99
1T*3	2483	71	2,86
2T/ASP*4	1539	15	0,97
TOTAL	7.828	1.611	20,58

Nota: Podemos constatar que 1.136 Sócios Efetivos, correspondentes à maior parcela, possuem idade superior a 70 anos, e o número de sócios com menos de 30 anos explica o abandono de nossas quadras de esporte e da Sede Aerodesportiva, em particular.

Nota: Verifica-se que apenas 17,42% dos oficiais da Ativa são sócios do Clube. As maiores discrepâncias estão localizadas nos menores postos, que, teoricamente, são aqueles sócios que mais frequentam o Clube e praticam esporte regularmente.

Atualmente, o CAer possui 4.254 Sócios Efetivos, que, somados aos de outras categorias, totalizam 5.785 sócios. Pela Resolução n.º 15 CD, de 5 de fevereiro de 1991, pudemos admitir 20% de 4.254 como Sócios Contribuintes, ou seja: 850 sócios. Temos 440 Sócios Contribuintes, o que nos dá uma margem de 410 vagas ainda disponíveis.

Em virtude dos fatos relatados nos itens I, II e III acima, podemos constatar que:

- O Clube de Aeronáutica, a médio/longo prazos, tende a se extinguir;
- O CAer foi criado para ter âmbito nacional, e não regional;
- Quase todas as organizações da FAB possuem clubes regionais;
- A idade média dos sócios do CAer está muito alta;
- A maior quantidade de sócios pertence à faixa etária acima de 70 anos;
- O novos oficiais da FAB não entram mais como sócios do CAer;
- A maioria dos oficiais da Ativa não é sócio do CAer;
- A quantidade de Sócios Contribuintes é muito pequena.

Podemos, então, definir o problema como:

“É imperioso aumentar e rejuvenescer o Quadro Social, a fim de garantir a sobrevivência do Clube de Aeronáutica no futuro.”

SOLUÇÕES IMAGINADAS:

Como item primeiro, absorver os “Clubes de Aeronáutica” regionais existentes, localizados fora das áreas de praticamente todas as bases aéreas.

Essa possibilidade atenderia um antigo objetivo de todos os presidentes que passaram pelo Clube, equivalendo a dizer que há um consenso geral em transformar o Clube de Aeronáutica em um Clube de âmbito nacional. Tal medida possibilitaria um resgate de oficiais da Reserva, em todo o país, para dentro da família aeronáutica, pois frequentariam junto com o pessoal da Ativa o seu Clube. Lá voltariam aos braços



de seus companheiros de Arma, companheiros de uma vida toda. Poder-se-ia imaginar uma diretoria regional, com oficiais da Ativa e da Reserva eleitos pelos oficiais de cada localidade.

Além disso, haveria a facilidade para o oficial de modo geral, pois este seria sócio do Clube em qualquer localidade em que estivesse ou para onde fosse transferido. Com tal medida, o Clube de Aeronáutica teria o caráter nacional como prevê seu Estatuto e previam seus fundadores.

A seguir, a exemplo do Clube Naval, criar uma categoria de Sócio Departamental. Este sócio teria direito de freqüentar somente o Departamento a que se associou. No caso específico do CAer, ao Departamento Desportivo, abrangendo a Superintendência da Barra e a Lacustre. O Sócio Departamental obviamente será da categoria Contribuinte. Embora haja ainda 152 vagas para Sócios Contribuintes, este tipo de sócio não teria limitações para admissão quanto ao número, e condições mais brandas do que as previstas no Estatuto do Clube para a sua admissão. A atual categoria de Sócio Contribuinte ficaria existindo, sendo a admissão restrita a casos especiais, como dependentes de Sócios Efetivos, como viúva e filhos maiores, conforme prevê o Estatuto atual. Caso sejam absorvidos os “Clubes de Aeronáutica” regionais, este tipo de sócio poderia integrar as Sedes, nas sociedades locais, aumentando as suas respectivas receitas.

Outra medida, seria criar a categoria de Sócio Temporário. Este sócio teria permissão para freqüentar as Sedes do CAer por um período de apenas um ano. Seriam alunos de escolas militares da área dos COMAR. Assim, poderíamos aumentar a freqüência em nossas dependências, com os alunos – suas famílias, namoradas e noivas – das Escolas do Exército e da Marinha, ESG, Estado-Maior das três Forças (da Aeronáutica para os não sócios), e, finalmente, os alunos do Colégio Militar do terceiro ano, mediante uma contribuição sem jóia, de quantia mensal pequena. Evidentemente, muitos deles continuariam como sócios após as respectivas formaturas, pagando a jóia e mensalidades nor-

mais por ocasião de suas admissões efetivas.

A vivência diária na Direção do Clube permitiu-nos perceber deficiências graves, plenamente contornáveis com medidas viáveis e fáceis de serem implementadas, garantindo a sobrevivência de nosso Clube, hoje ameaçada, não só pelo empreendimento da CHICAER.

Já que o assunto CHICAER foi abordado, torna-se oportuno dar algumas informações sobre este malfadado empreendimento.

Dos 400 mutuários iniciais, restam cerca de 200, sendo 140 ajuizados e os restantes que ainda não entraram na Justiça contra o Clube. As administrações dos Presidentes Carvalho Neto, Ercio Braga e a atual conseguiram, através de acordos individuais, reduzir pela metade o número de “problemas”.

Dos 140 ajuizados, 14 deles pediram a insolvência do Clube em agosto do ano passado, sendo que, em dezembro de 2001, apesar de bem argumentado, o Clube não foi feliz na decisão do Tribunal. Estamos agora recorrendo ao STJ com motivos bastante consistentes, e tudo indica que dessa vez conseguiremos tempo para efetuarmos os acordos restantes.

Atualmente, o Clube possui retidos judicialmente cerca de três milhões de reais (R\$ 3.000.000,00), que permitirão efetuar, aproximadamente, 100 acordos. Muitos dos processos serão extintos, liberando as penhoras patrimoniais do Clube, permitindo-o realizar o referido patrimônio e finalizar os acordos restantes.

O Clube de Aeronáutica tem patrimônio suficiente para pagar a todos os mutuários que faltam. Essa meta foi e é um compromisso de honra de todas as administrações passadas, bem como da atual.

Afora esses problemas, que não são poucos, e muito trabalhosos, o Clube de Aeronáutica vai muito bem. As três Sedes estão em boas condições, bonitas como sempre, e o que poderia ajudar bastante o Clube seria a sua freqüência mais amiúde. A palavra “sua”, no parágrafo anterior, quer dizer você, caro leitor e sócio.



Mensagem para a Seleção Brasileira de Futebol

O Ministro da Defesa e as Forças Armadas Brasileiras sentem-se orgulhosos de receberem, nos céus de nossa Pátria, os bravos que, superando todas as dificuldades e todos os adversários, conquistaram para o nosso povo o tão sonhado Penta.

Graças aos senhores, o mundo reconheceu, uma vez mais, o talento, a determinação, a competência e a fibra do povo brasileiro.

Para a Força Aérea, em particular, é um privilégio escoltá-los e chegarmos juntos ao bendito solo do Brasil.

Sejam bem-vindos, PENTACAMPEÕES!

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



Crônica de Pedro Bial
Jornalista

BRASIL 2 X 0 ALEMANHA

Quanta coisa o Brasil aprende com a Seleção!
Quanta lição! Nós, que ainda temos o vício de nos autodesmerecer, aprendemos que podemos e devemos sempre acreditar.

Nós, que torcemos o nariz para a idéia de disciplina, aprendemos que ela é a base para que o talento decole. Nós não precisamos temer nenhuma potência.

Nós sabemos fazer tudo que os outros sabem e sabemos fazer melhor.

A defesa alemã era a melhor da Copa? Era!

Nossos zagueiros deram show na final, especialmente o tão criticado Roque Jr. E nossos dois volantes: Gilberto Silva, perfeito; Kléberson, supremo.

Rivaldo só participou de duas jogadas. Só. Na primeira, Ronaldo perde a bola, recupera,

passa para Rivaldo, que chuta. Oliver Khan –

Oliver quem? – bate roupa, como um goleirinho de várzea. O melhor goleiro do mundo estava do outro lado: São Marcos.

Depois o moleque Kléberson faz a jogada,

Rivaldo usa a inteligência e Ronaldo...Ronaldo...Ronaldo! Dois anos e meio de via crucis. Bichado, acabado para o futebol, aleijado irrecuperável.

Artilheiro isolado da Copa, gênio, Fenômeno sim! E nosso maior professor. Ronaldo nos ensinou que viver só é um desafio impossível pra quem tem medo da luta.

Não tem pra ninguém, nossa hegemonia é absoluta. Por pelo menos mais oito anos somos a única Seleção cinco estrelas do mundo.

É chato ser brasileiro!



Brig. Eng. RR Paulo Teixeira da Silva



Um Projeto

"...um sistema composto por diversos satélites *Órbita Média Terrestre*, que giram assincronamente com a Terra..."

É a nova "Ordem Mundial" estabelecendo a oportuna e a moderna sistemática de convivência dos movimentos aéreos em todo o globo terrestre! É a navegação por Satélite! É a navegação do futuro!

Liderados pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, os países verificaram a absoluta necessidade de alterar a tradicional infra-estrutura de apoio ao voo, preservando a sua segurança e eficiência. As preocupações tiveram suas causas no expressivo crescimento da Aviação, na evolução tecnológica das aeronaves e nas exigências dos usuários. Ficou evidente que o número de vôos em todo o mundo aumentava de maneira acentuada, e os processos de controle existentes certamente não iriam satisfazer os requisitos de segurança em futuro próximo. As aeronaves modernas, cada vez mais evoluídas e complexas, exigiam orientações de controle de voo mais avançadas, que permitissem usufruir de melhores desempenhos. E o passageiro, o usuário, ao acostumar-se com as facilidades do mundo moderno, passou a exigir do transporte aéreo um desempenho cada vez mais ousado, mais confortável e mais preciso.

Para que todas as suas necessidades sejam atendidas, a sociedade deseja: que haja sempre muitos vôos para

qualquer lugar; que as passagens tenham preços competitivos; que os vôos saiam sempre no horário; que o tempo de voo seja o menor possível; que não haja turbulências durante o voo; e, sobretudo, que haja segurança e que se chegue no horário previsto. As aeronaves, cada vez mais modernas, são capazes de suportar todas estas exigências, porém a infra-estrutura de terra para a orientação e o controle dos vôos precisa ser modificada, apesar de já estar sofrendo transformações em todo o mundo desde os anos 80. Tais mudanças deverão ser concluídas na primeira década deste século.

Assim, CNS-ATM é o nome desta transformação. E o fulcro desta mutação consiste em fazer uso do satélite artificial de modo básico, substituindo toda a infra-estrutura de terra de apoio ao voo. Em outras palavras, os vôos passarão a ser gerenciados com a utilização de recursos de apoio localizados no espaço sideral. Portanto, os meios para obtenção de toda essa transformação configuram-se no CNS: "Communication, Navigation e Surveillance" (vigilância). Por outro lado, os processos modernos e inteligentes para gerenciar, com segurança e oportunidade, a exigente navegação aérea provêm do ATM: "Air Traffic Management".

A **figura 1** esquematiza como se desenvolverá o apoio "Comunicações". Observa-se a existência de um satélite geoestacionário. Todo o processo é digitalizado. A comunicação entre o piloto e o controle não será mais oral. O computador de bordo trocará mensagens padronizadas com o computador do controlador. O idioma não será mais problema e não haverá congestionamento das comunicações em áreas de grande densidade de tráfego aéreo.

Já a **figura 2**

de Âmbito

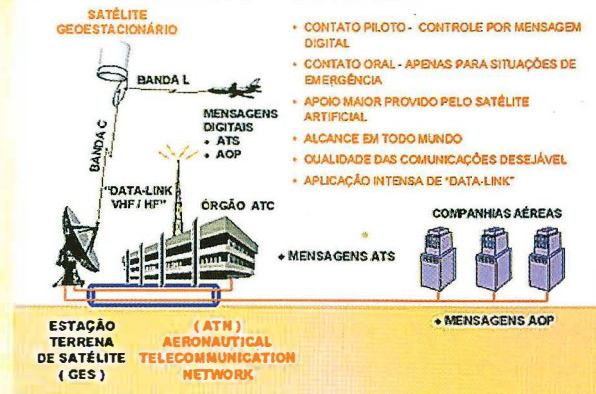
Mundial

concebe como ocorrerá a “Surveillance”, ou seja, a “Vigilância”. Atualmente esta função é desempenhada pelo radar, que possui limitações de visibilidade e de alcance. Agora, com a ajuda do satélite, os sinais digitais das aeronaves, emitidos numa determinada cadência, chegarão ao órgão de controle, informando a progressão da sua posição, estejam elas sobre região oceânica, deserto, florestas etc.

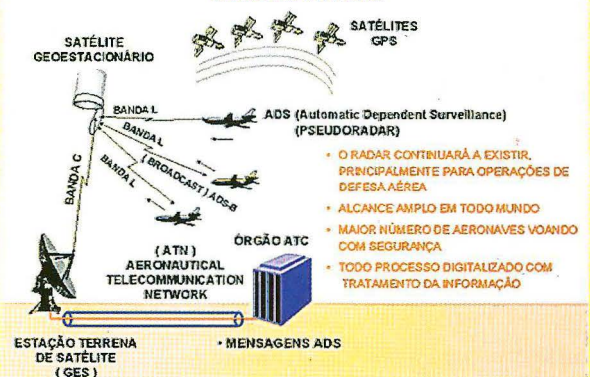
A função “Navegação” é desenvolvida com o auxílio de outro tipo de satélite, denominado satélite de órbita média terrestre (MEO). É formada, normalmente, por um sistema composto por diversos satélites MEO, que giram assincronamente com a Terra, dispostos em planos, de modo a cobrir qualquer parte do globo terrestre a qualquer instante. A **figura 3** mostra o sistema GPS “Global Positioning System”, de propriedade dos EUA. Em funcionamento há mais de 15 anos, foi liberado para uso em todo o mundo, por quem quer que seja, sem nenhum ônus para o usuário. É composto por vinte e quatro satélites dispostos em quatro planos contendo seis satélites, e giram com o dobro da velocidade da Terra. Um usuário com um receptor GPS, ao receber, simultaneamente, o sinal de quatro satélites GPS, terá a indicação da sua posição geográfica, tempo e velocidade, com um erro não maior que 20m. Certamente esta precisão não atende a todas as fases da navegação aérea, havendo a necessidade de complementar o processo para melhorá-la. Tal processo constitui-se em um capítulo à parte denominado “augmentation”.

Com os meios CNS, pode-se, então, desenvolver a gerência do tráfego aéreo de modo desejável, atendendo às modernas aspirações da Aviação do século 21. Este conjunto de procedimentos é globalizado pela sigla ATM. Então, com absoluta segurança, poder-se-á ordenar as aeronaves com intervalos menores entre elas. Será possível oferecer às aeronaves o trajeto mais retilíneo e o mais curto, além de níveis de voo mais econômicos e mais confortáveis. Administrar-se-á o fluxo intenso de tráfego aéreo em ocasiões especiais ou sob ameaça de severas condições climáticas. Com a concretização do conceito “free-flight”, as aeronaves poderão desenvolver autonomamente seus vôos e por rotas que melhor lhes convier.

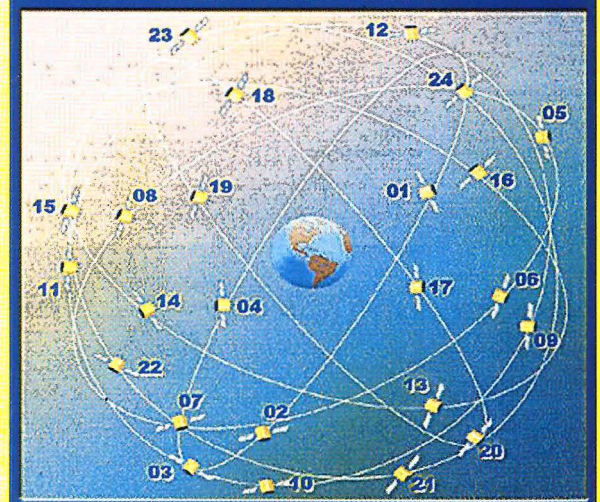
COMUNICAÇÕES CENÁRIO FUTURO



VIGILÂNCIA CENÁRIO FUTURO



CONSTELAÇÃO GPS GLOBAL POSITION SYSTEM



Alguns não conseguirão em Níveis Superiores

Carlos Augusto Ancion Cavalcante
Cel. Av. RR

Erdoem-me os humanos, mas nossa percepção do humano é falsa e errônea. E este modo de nos perceber traz sérias conseqüências. Perceber o homem como um corpo físico, biológico, psicológico e finito, acreditem, é um reducionismo errôneo. Hoje, a ciência já comprovou que não é assim. Somos um corpo físico biológico e psicológico. Mas somos muito mais que isso. Além desse primeiro corpo, temos um corpo etéreo, não percebido pelos olhos, mas que existe, já foi fotografado e tem função. Além do corpo etéreo, temos também o corpo astral ou perispírito, também já comprovado pela ciência. Além desses três corpos, temos ainda o corpo mental e, finalmente, o corpo espiritual ou simplesmente o espírito. Somos um somatório de corpos eletromagnéticos. Todos têm sua função. O corpo mental recebe orientação do nosso espírito e o envia ao corpo astral ou perispírito. O perispírito, por sua vez, envia a orientação para o corpo físico através do corpo etéreo. Assim, de uma maneira simplista, é que atuamos e vivemos. O corpo etéreo é mais denso que o corpo astral que, por sua vez, é mais denso que o corpo mental, que é mais denso que o espírito. A ciência já comprovou que a densidade de todos esses corpos é função das atitudes do homem. Quando o ser humano apresenta atitudes positivas, bonitas, a vibração é aumentada. A generosidade, a compai-

**Ódio,
prepotência,
arrogância,
corrupção,
traição,
deslealdade,
etc.
são atitudes
que elevam
o peso dos
corpos sutis.**

xão, o amor, a compreensão, o equilíbrio e a bondade contribuem significativamente para o aumento da vibração e a conseqüente diminuição da densidade.

Atitudes negativas contribuem para a redução da vibração e aumento da densidade dos corpos. Ódio, prepotência, arrogância, corrupção, traição, deslealdade, etc. são atitudes que elevam o peso dos corpos sutis.

Quando morremos, os corpos físico, biológico, psicológico e etéreo ficam na terra, são enterrados. Por sua vez, os corpos, astral ou perispírito, mental e o espírito devem subir para o próximo "prisma" onde deveremos habitar.

Para poder subir, porém, esses corpos deverão vibrar em frequência idêntica aos corpos que lá habitam. Caso sejam mais densos, não conseguirão subir. Não serão nem humanos, porque já morreram, nem poderão subir porque são densos. Ficarão vagando sobre a Terra, recalçados e com inveja dos que ascenderam ao prisma superior, observando os vivos, donos de boas atitudes e que, breve, ascenderão também.

É este o inferno, onde você não é nem humano, porque já desencarnou, nem espírito de luz, porque é denso pela vida que levou. É um diabo, habitante do inferno, que circunda a Terra.

Tudo por sua livre escolha. Não conseguirá voar em níveis superiores.





*Luiz Carlos Migon
Ten.-Cel.
Av. RR*

Os primeiros fatos da Aviação no Brasil aconteceram no Campo dos Afonsos, local escolhido pela Comissão do Aero Club Brasileiro para a construção de um aeródromo e de uma escola de aviação na capital federal. O terreno foi cedido pelo Ministério da Justiça, em 1912, iniciando a trajetória que marcaria a História da nossa Aviação.

1912 - 1º de maio - o Tenente do Exército Ricardo Kirk escolheu o terreno da Fazenda dos Afonsos para construção da pista de pouso e da Escola de Aviação. Em novembro do mesmo ano, o Ministério da Justiça cedeu parte do terreno da Fazenda dos Afonsos para o Ministério da Guerra.

1914 - 2 de fevereiro - Inauguração da Escola Brasileira de Aviação.

1919 - 10 de julho - Inauguração da Escola de Aviação Militar.

1920 - 22 de janeiro - Brevetada a primeira turma de pilotos-aviadores

pela Escola de Aviação Militar.

1927 - 13 de janeiro - Criação da Arma de Aviação do Exército, a 5ª Arma.

1930 - 25 de maio - Primeiro pouso do LZ-127 Graf Zeppelin no Rio de Janeiro, Campo dos Afonsos.

1931 - 21 de maio - Criação do Grupo Misto de Aviação. O Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, na época Major do Exército, foi seu primeiro comandante. O equipamento destinado à Unidade constituía-se por 10 aviões Potez 25 T.O.E. e sete aviões Curtiss Fledgling.

1931 - 12 de junho - Vôo inaugural do

Correio Aéreo Militar. Iniciado pelo trecho Rio de Janeiro-São Paulo.

1933 - 19 de maio - Criação do Parque Central de Aviação, hoje Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos - PAMA-AF.

1933 - 20 de julho - Criação do 1º Regimento de Aviação.

1938 - dezembro - a Escola de Aviação Militar passou a denominar-se Escola de Aeronáutica Militar e, em 1940, Escola de Aeronáutica do Exército.

1941 - 27 de janeiro - Cerimônia de passagem da Aeronáutica do Exército para o Ministério da Aeronáutica, criado em 20 de janeiro do mesmo ano.

1941 - 25 de março - Criação da Escola de Aeronáutica.

1944 - 5 de abril - Entrega da bandeira brasileira ao 1º Grupo de Caça, que atuou na Segunda Guerra Mundial.

1944 - 17 de outubro - Criação do emblema da Escola de Aeronáutica.

1946 - 21 de dezembro - Formatura da primeira turma de oficiais intendentes.

1952 - 14 de maio - Primeira demonstração da Esquadrilha da Fumaça na Escola de Aeronáutica.

1957 - 4 de dezembro - Criação da Base Aérea dos Afonsos.

1967 - 28 de julho - Criação da Comissão de Desportos da Aeronáutica - CDA.

1969 - 10 de julho - Pelo Decreto n.º 64.800, a Escola de Aeronáutica passou a designar-se Academia da Força Aérea.

1971 - 27 de setembro - Transferência da Academia da Força Aérea para Pirassununga, São Paulo.

1972 - 7 de dezembro - A Diretoria do Acervo Histórico passa a denominar-se Centro de Do-



cumentação e Histórico da Aeronáutica - CEN-DOC, com sede no Campo dos Afonsos.

1973 - 31 de julho - Criação do Museu Aeroespacial - MUSAL.

1973 - 10 de outubro - Criação do Grupo de Apoio dos Afonsos, encarregado de apoio auxiliar e administrativo aos órgãos sediados na área da antiga Escola de Aeronáutica.

1977 - 17 de outubro - Criação do Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica - CIEAR.

1982 - 6 de dezembro - Formatura da primeira turma do Quadro Feminino de Oficiais.

1983 - 26 de setembro - Criação da Universidade da Força Aérea, resgatando para o Campo dos Afonsos sua tradição de escola.

1984 - 14 de agosto - Transferência para o Campo dos Afonsos da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica - EAOAR.

1985 - 11 de março - Transferência da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica - ECEMAR, da Ponta do Galeão para o Campo dos Afonsos.

1993 - 16 de fevereiro - Criação do Instituto de Fisiologia Aeroespacial - IFISAL.

1994 - 10 de julho - Criação do Núcleo do Instituto de Ciências da Atividade Física - NUICAE.

2002 - 1º de maio - 90 Anos da Aviação no Brasil.



LENDA DOS AFONSOS

Sossego...Solidão...A madrugada
Deserta, fria, intermina e estrelada.
O silêncio letárgico, profundo.
Ao longe estaca o vulto azul da serra.
Numa carícia envolve toda a terra
O luar mais bonito deste mundo.

O Campo dos Afonsos dorme. Errante
A lua no infinito vai rondando
Um céu maravilhoso, deslumbrante!
E a sonharem, talvez, lindos sonhos
Os aviões parecem dormitando
Na penumbra dormente dos hangares.

De repente, ressoa vago e incerto
O ruído de um motor...Agora perto,
Rasgando o tênue manto da neblina,
Fantástico aviso branco aparece,
Plana, e depois serenamente desce,
Aterrando de manso na campina.

É o avião-fantasma! Nunca o viste
Por uma noite assim, gélida e triste,
Pairando solitário na amplidão?
Pois, nessas noites enluaradas, calmas,
Ele anda transportando as almas
Dos que morreram pela Aviação!

Ei-lo que "rola", e finalmente pára...
E de seu bordo um cântico dolente
Vem surpreender a madrugada clara!
E o coro dos mártires: ouvindo-o,
Tudo emudece religiosamente,
E o luar é mais alvo e o céu mais lindo!

Ao som da melodia que flutua,
Se extasia, encantada, a própria lua,
Escutando essa antífona do além...
O vento geme: a madrugada é fria,
E na luz do luar vaga a harmonia
De um plangente noturno de Chopin!

Aviação! Aviação que tanto amamos!
Sonho resplandecente que sonhamos
Ouve esta nossa imorredoura voz.
A morte nos ceifou - que morte bela!
Mas eis que em nossa alma se revela
Este amor imortal de todos nós.

Quantas vezes contigo nós seguimos
Pelo infinito azul, dia após dia
Desde o glorioso instante em que partimos.
E nas manhãs de sol e esplendores



Cantamos hinos, plenos de alegria,
Na cadência vibrante dos motores.

Por tua Glória - nossa mesma Glória
Deixando na outra vida, transitória
Da juventude, o sol primaveril,
Partimos, um por um, à imensidade,
Sorrindo, cheios de felicidade
Ao morrer pelas asas do Brasil!

Finda-se a melodia...A madrugada
Deserta e fria, intermina e estrelada
O vento geme salmos e respostas.
E no seu sono, agora mais profundo,
Sob o luar mais lindo deste mundo,
Dorme tranqüilo o Campo dos Afonsos!

Nelson de Araújo Lima
Poeta



A Universidade da Força Aérea, organização de ensino responsável pelos cursos de pós-graduação, é a fiel depositária das tradições legadas por nossos antepassados. Buscando resgatar os 90 anos da História da Aviação brasileira, foi realizada, no último dia 21 de maio, uma cerimônia presidida pelo Maj.-Brig.-do-Ar Paulo Jorge Botelho Sarmiento, na qual foram lançados o CARIMBO POSTAL COMEMORATIVO e o ENVELOPE PRÉ-SELADO da EBCT alusivo à data, ocasião em que aqueles que foram testemunhas da criação da nossa Força Aérea, o Brig.-do-Ar João Eduardo Magalhães Motta, da primeira turma de cadetes da Aeronáutica (1941) e o Maj.-Brig.-do-Ar José Rebelo Meira de Vasconcelos, da segunda turma de cadetes da Aeronáutica (1942) puderam nos brindar com relatos vivos da nossa História.



AVIÕES DE CAÇA:

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

Cada Programa pode vir a custar

a América Latina conta com cerca de 1.200 aviões militares, dos quais 600 são de combate, de várias fabricações. Menos da metade são aeronaves a jato, e a grande maioria foi submetida a modernizações. O custo e a complexidade da revitalização desses “velhos guerreiros” tornam-se cada vez mais discutíveis, já que foram ou serão executados sobre células que se encontram em mortalidade.

A despeito dos problemas orçamentários/financeiros com que se defrontam os países do continente, para os “marchands de cannons” o mercado virá a se tornar atraente a médio prazo. Tendo como horizonte o ano de 2005, a aquisição de “novos aviões” pode chegar a 200 unidades, aos quais devem ser acrescentados apoio técnico, armamento, sistemas de armas e treinamento, pelos quais estarão “lutando” as indústrias – e os Governos – francesas, americanas, russas, britânicas, suecas, sul-africanas, italianas, espanholas e israelenses. Uma belíssima “carteira de negócios”...

O “sucateamento” das estruturas militares latino-americanas, principalmente a brasileira, vem sendo há muito alardeado. E seu “enfrentamento” não compõe nem as promessas nas campanhas eleitorais, pois não favorecem as adesões e votos. Nada mais...

No Brasil, o Governo Federal, já tendo declarado entender que “nas Américas vêm em primeiro lugar os Estados Unidos, secundado pelo Brasil”, tem a obrigação de reposicionar suas Forças Armadas em outro patamar que não o penoso “5º lugar” em potencial ofensivo e peso específico, na balança das decisões políticas do continente. Há, portanto, que ser encontrada uma fórmula capaz de tornar essa visão um “fato real” e, não, como tem sido, uma “oferta de recursos extra-orçamentários” que são sempre contingenciados pelo próprio Governo!

Toda a frota da FAB (aeronaves de combate ou

não) atinge seu limite “gerontológico” nos próximos cinco anos, ou seja, as aeronaves em serviço estão em obsolescência, desativação ou mortalidade, após 30 anos de serviços já prestados.

Apesar do anunciado programa FX - novo avião de combate – estar mobilizando todos os fabricantes, é necessário não descartar um retorno das indústrias americanas ao cenário. Elas foram mantidas afastadas do mercado por força das restrições referentes às exportações de “materiais sensíveis”, capazes de modificar o “equilíbrio de poder ao sul do Rio Grande...”. É claramente perceptível o esforço despendido pelos “marqueteiros” com vistas a restaurar imagem e neutralizar posições estereotipadas. O trabalho de promoção de suas aeronaves e a “pressão política subliminar” já acontecem, mesmo antes do deslanchar da licitação do “Programa FX”...

Os governos sul-americanos estão sendo direcionados para a solução de um problema, considerado inadiável por todos: a renovação das suas frotas de aeronaves de caça, ou seja, dar partida aos “Programas FX”, sigla curiosamente adotada por todos os pre-

tensos compradores. Entretanto, na análise da tempestiva, para a execução desses projetos, percebe-se que – mesmo que tomada decisão imediata – a finalização dos processos de licitação

e dos trabalhos de produção adentrará os anos 2005/2007. Até lá, todos continuarão mantendo em serviço aeronaves construídas nos anos 70. A dissonância entre o cronograma de aquisições “versus” as exigências da Política de Defesa Nacional é evidente. A demanda “em bloco” dos compradores continentais provém dos cortes nos recursos orçamentários, conjugados com a “redução(?) da ameaça “em nível global”. Em adendo, as novíssimas aeronaves de caça, destinadas a compor as frotas dos Grandes Países, atingiram patamares de

**Toda a frota da FAB
(aeronaves de combate ou não)
atinge seu limite “gerontológico”
nos próximos cinco anos.**

“MEGA BUSINESS\$”

entre US\$ 700 milhões a US\$ 1.3 bilhões

custos tão elevados (US\$ 80 a US\$ 100 milhões por unidade), que as ordens de compra foram reduzidas por seus próprios Governos e, por consequência, suas cadeias produtivas. Portanto, há que vender. E há de haver quem compre... Essa idéia mestra passa pela indução(?) de uma “concorrência mundial”, colocando arsenais do Primeiro Mundo (produtos novos, usados e estocados) à disposição da clientela ávida e/ou menos abonada...latinos, principalmente...

Essa licitação ganhou mais sabor na medida em que mobilizou adeptos “in-house” para estimular o interesse do cliente, que, além de comprar, é convidado a participar da fabricação (montagem?) e usufruir da oferta do “off set”. A meta(?) é reduzir custos e/ou transferir tecnologia (nem sempre obtidos), além de “massagear” o ego da engenharia nativa, que, em convocada a participar, ganha “foros de competência” internacional. É a tese da “capacitação do Parque Industrial Nacional”: uma falácia...se não fizer parte de Programa de Governo. Diz a experiência passada que, de outra forma, fracassa...

Partindo da premissa que os “avionneurs” pouco se interessam pelo processo de “up-grading” (mesmo de seus aviões), uma nova “família industrial” desponta : plantas especializadas em serviços de “transformação e cirurgia de sistemas/células”. Não são, portanto, os “dobradores de chapa” que levam o melhor bocado, e, sim, os industriais de equipamentos e sistemas, já que as “caixas-pretas” envelhecem mais rapidamente que as células...Aqui os fornecedores de calculadores de tiro, visores, radares, sistemas de comunicações/navegação/ataque, telas multifunção etc. são beneficiados, mas sempre enfrentando um fantasma: a “integração de sistemas”, que ganha peso superior à modernização das células, e que limita o acesso de pretendentes a esse novo campo.

No nosso caso, em função de estarem os meios militares em estado emergencial, é imperioso tomar decisões: a indefinição, já é decenária...Como esta é uma situação continental das Forças Aéreas, é comum a vários compradores a renovação das frotas gerou o “mega negócio aeronáutico do século”, pois cada Programa pode vir a custar entre US\$ 700 milhões a US\$ 1.3 bilhões, totalizando 3/5 bilhões de dólares!

A “solucionática” da problemática de reequipamento, como um todo, tem sido perigosamente retardada, e uma vontade política ainda não foi demonstrada, principalmente no Brasil. Nosso processo não difere da situação alhures. Mas, lá e cá - antes dos políticos e dos militares - que opine a Sociedade, à qual cabe decidir o tipo de “Defesa Nacional” que deseja ter...e prover!

“...a finalização dos processos de licitação e dos trabalhos de produção adentrará os anos 2005/2007.”



815 milhões de pessoas passam fome no mundo. A cada quatro segundos uma pessoa morre de fome, ou seja, 24 mil por dia. Quase 9 milhões por ano.

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

Os números sobre a FOME NO MUNDO impressionam.

Em março de 1995, na “Conferência Mundial sobre o Desenvolvimento Social”, à vista dos 120 Chefes de Estado ou de Governo presentes, foi instalado um relógio atômico, que, entre os dias 3 e 12 de março, registrou o nascimento de 47 crianças por minuto. 67.680 por dia!

Ao final da Conferência vários compromissos foram firmados, um dos quais intitulado “Declaração Contra a Pobreza”, assinado por 184 países.

Meses depois, em 17 de outubro de 1995, “Dia Mundial Contra a Miséria”, instituído pela ONU em 1992, foi divulgado que 1 bilhão e 300 milhões de pessoas viviam na pobreza extrema. Desses números, 700 milhões sofriam de desnutrição e 900 milhões nunca haviam ido à escola.

Embora nos últimos 50 anos as riquezas do Planeta tenham sido multiplicadas por sete, elas nunca estiveram tão mal distribuídas, pois 20% da população mundial detêm 82,7% das riquezas, enquanto os 20% mais pobres vivem mergulhados na miséria, tentando sobreviver com menos de US\$ 1 diário; e 60% da população mundial - mais de 3 bilhões de pessoas - com menos de US\$ 2. As três pessoas mais ricas do mundo possuem uma fortuna superior à soma do PIB dos 48 países mais pobres, ou seja, acima de um quarto de todos os países do mundo!

O Hemisfério Norte, onde vive a quarta parte da população global, consome 70% da energia mundial, 75% dos metais, 85% da madeira e 60% dos alimentos. Em todo o mundo, os cerca de 1,3 bilhão de pessoas que vivem na pobreza extrema não têm acesso à água potável.

Enquanto a abundância de bens atinge níveis sem precedentes, o número de pessoas que não têm teto, trabalho ou comida suficiente aumenta sem parar. Um terço de toda a humanidade - cerca de 2 bilhões de pessoas - sofre de anemia.

Esses números parecem indicar que algo está errado no mundo.

Em abril de 1998, na “2ª Cúpula das Américas”, realizada em Santiago-Chile, um dos itens da agenda foi a “Erradicação da Pobreza e da Discriminação”. Então, foram discutidas as “ações destinadas a combater a fome e a desnutrição”. Todavia, nada mudou.

O balanço de contas do século que terminou está contido nas 300 páginas do “Informe do Desenvolvimento Mundial 1999-2000 - Entrando no século XXI”, divulgado pelo BIRD, em 15 de setembro de 1999.

Diz esse Informe que, por causa dos erros do passado, as disparidades econômicas entre os países ricos e os países em desenvolvimento continuarão crescendo. E que o número de pessoas vivendo em pobreza absoluta continuará a aumentar nos próximos anos.

Em 29 de setembro de 1999, na “Reunião Anual do BIRD e do FMI”, o então Presidente Bill Clinton pronunciou um discurso anunciando que estava perdendo 100% da dívida que os 36 países mais pobres do mundo têm com os EUA, e instou aos demais credores que fizessem o mesmo o quanto antes, pois “o novo milênio deve ser iniciado com uma nova decisão: dar a cada pessoa do mundo a chance de ser parte de uma prosperidade mais amplamente compartilhada. Às vésperas do século XXI não se pode mais aceitar que as pessoas morram de fome. Outros discursos no mesmo sentido foram pronunciados.

Embora o mundo tenha celebrado em 10 de dezembro de 1998 os 50 anos da “Declaração Universal dos Direitos do Homem”, esses direitos parecem cada vez mais inacessíveis, não obstante, solenemente, a Declaração afirme que “toda pessoa tem direito a um nível de vida

As três pessoas mais ricas do mundo possuem uma fortuna superior à soma do PIB dos 48 países mais pobres.



MUNDO

suficiente para assegurar sua saúde, seu bem-estar e o da sua família, principalmente em alimentação, vestuário, alojamento, cuidados médicos, assim como aos serviços sociais necessários”.

Em setembro de 2000, na chamada “Cúpula do Milênio”, realizada na ONU, estiveram reunidos cerca de 150 Chefes de Estado e de Governo. Na oportunidade, foram divulgados os seguintes dados - que ratificam cifras anteriores - sobre a FOME NO MUNDO:

- * **2,8 bilhões de pessoas vivem com menos de US\$ 2 por dia;**
- * **desse total, 1,2 bilhão sobrevive com menos de US\$ 1 diário;**
- * **nos próximos 25 anos nascerão mais 2 bilhões de pessoas. Desse total, cerca de 97% nascerão em países em desenvolvimento;**
- * **nos países ricos, menos de 5% das crianças menores de 5 anos estão mal nutridas;**
- * **nos países mais pobres, 50% das crianças têm algum problema de saúde por não comerem o suficiente;**
- * **a renda média nos países mais ricos é 37 vezes maior do que a renda média nos países mais pobres. E essa diferença duplicou nos últimos 40 anos;**
- * **no Brasil, segundo dados de 1997, a população que vive com menos de US\$ 1 diário é de 5,1%. Os que vivem com menos de US\$ 2 são 17,4%;**
- * **na América Latina, o número dos que sobrevivem com menos de US\$ 1 diário passou de 63,7 milhões em 1987, para 78,2 milhões em 1998.**

Nesse contexto, a situação do Brasil pode ser considerada calamitosa. Um estudo do “Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas” (IPEA), órgão do governo, com base em dados dos anos de 1996 e 1997, revelou que a maioria da população (50,2%) é pobre, ou seja, cerca de 78 milhões de pessoas têm renda mensal abaixo de 149 reais e, desse total, 43 milhões podem ser considerados indigentes.

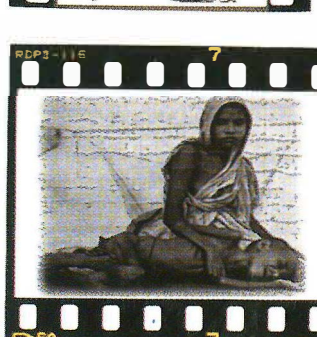
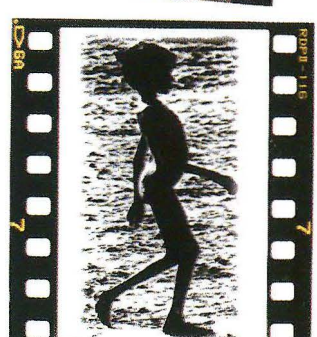
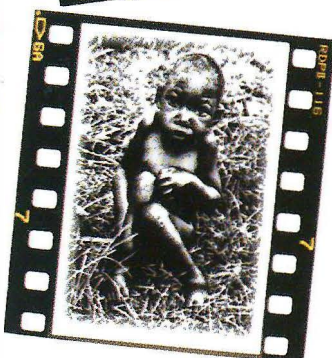
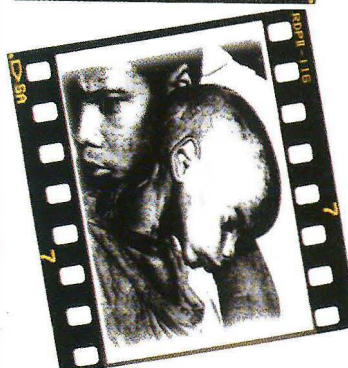
Também na questão dos refugiados, externos e internos, a situação vem se agravando: em 1985 eram 22 milhões, e em 1995, 45 milhões. Estima-se que em 2005 esse número estará por volta de 90 milhões.

Em fevereiro de 2001, um estudo do “Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola” (órgão da ONU) assinala que os pobres nas zonas rurais correspondem a três quartos do 1,2 bilhão de pessoas que, em todo o mundo, vivem com menos de US\$ 1 por dia, repartidos da seguinte forma: 44% na Ásia Meridional; 24% na África Subsaariana; 24% na Ásia Oriental e 6,5% na América Latina e Caribe.

De 14 - 20 de maio de 2001, foi realizada em Bruxelas-Bélgica, a “III Conferência da ONU dos Países Menos Avançados”. São 49 países nos quais a esperança de vida é de 51 anos; mais da metade da população (cujo total é de 630 milhões de pessoas) sobrevive com menos de US\$ 1 por dia, 43% não conta com acesso a água potável, e somente 26% dos nascimentos são atendidos por pessoal de saúde capacitado.

Entretanto, a situação comercial desses países tende a acentuar os níveis de pobreza: eles têm participação em menos de 0,5% do comércio global de bens e serviços, e 50% de seus produtos enfrentam algum tipo de barreira nos países desenvolvidos.

Acresce que a ajuda ao desenvolvimento a esses países menos avançados diminuiu cerca de 45% na década de 90, e a pouca ou quase nenhuma ajuda que lhes chega (0,005% do



ONLINE

07

WZOW

Considerando tudo isso, parece ter ficado claro que não será através de encontros de cúpula e da celebração de dias mundiais contra a miséria que a fome, a pobreza e a exclusão social serão erradicadas. E sim pela vontade política, concreta e coordenada de todos os governantes, especialmente aqueles dos países mais ricos que integram o “Grupo dos 8”, que, aos poucos, se transforma em uma espécie de governo mundial. 🐦

A vertical strip of eight national flags, each waving. From top to bottom: Germany (black, red, and gold horizontal stripes), United States (stars and stripes), Japan (white field with a red sun disc), United Kingdom (Union Jack), France (blue, white, and red vertical stripes), Ireland (green, white, and orange vertical stripes), Canada (red maple leaf on a white field between red vertical stripes), and Russia (white, blue, and red horizontal stripes).



OS MIG-29 DA FORÇA AÉREA DO PERU

Luiz Carlos Fernandes
de Souza Filho
Historiador

Sem dúvida, a principal característica deste avião é a capacidade de voar a elevadíssimos “Ângulos de Ataque”

A Força Aérea da República do Peru opera atual e indubitavelmente a mais poderosa Aviação de Caça do continente sul-americano. Não obstante diversas Forças Aéreas da América do Sul implementarem programas de modernização em suas aeronaves de

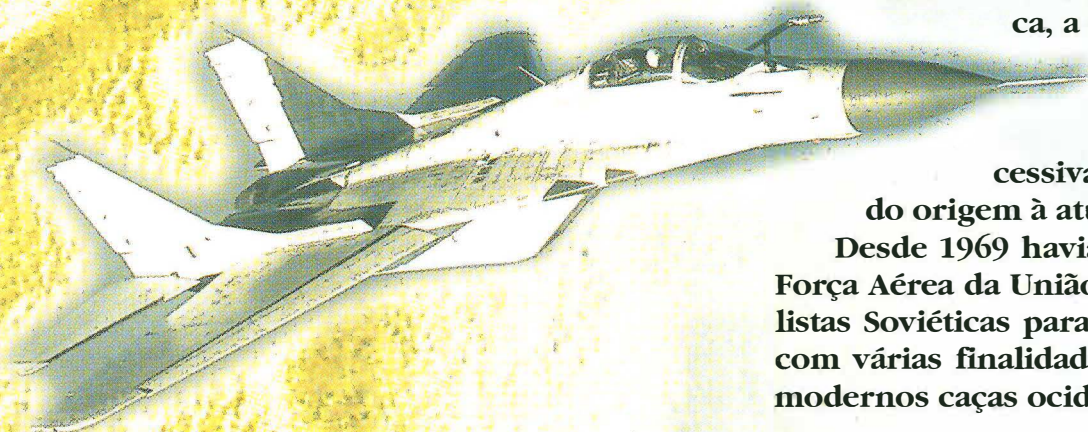
combate, como o Chile por exemplo, que modernizou seus F-5, dando origem aos “Northrop F-5E Plus Tiger III”, é a Força Aérea Peruana que possui os mais modernos aviões de caça da América do Sul.

O Mikoyan Gurevich MIG-29 é considerado por muitos especialistas como um caça de “quinta geração”, pois incorpora significativos avanços nos campos da aerodinâmica, dos equipamentos eletrônicos e dos sistemas e armamentos.

O programa de produção deste avião está atualmente sob a responsabilidade do Engenheiro Desenhista-Geral Mikhail Romanovich Waldenburg e é produzido pela VPK-MAPO/MIG-MAPO (Organização de Produção de Aeronaves de Moscou), na Rússia.

Este avião é produto das novas concepções do Dr. Rotislav Apollovich Belyakov, “Desenhista-Geral, da “Mikoyan OKB” (Escritório de Desenhos Mikoyan), na época, a qual, devido a diversas crises financeiras, teve seus controladores e designações sucessivamente alterados, dando origem à atual MIG-MAPO.

Desde 1969 havia um requerimento da Força Aérea da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas para um avião de combate com várias finalidades, que suplantasse os modernos caças ocidentais (F-14, F-15, F-16



e outros), que estavam prestes a entrar em fase de testes na época.

O novo avião deveria cumprir missões de 30 a 18.000 m de altitude, com velocidade de 1.450 km/h ao nível do mar e 2.500 km/h em altitude.

O novo avião deveria substituir os MIG-21/23/27 e os Sukhoi SU-17/20/22.

Desde o início o avião foi concebido como "bimotor", estritamente por questões de segurança, embora muitas vezes dois motores não signifiquem retorno seguro em caso de pane, mas aumenta significativamente as chances.

O avião teria que ter ainda excelente manobrabilidade, sistemas que possibilitassem a detecção, o rastreamento, o emprego de armamentos "BVR" (além de alcance visual) e uma altíssima razão de empuxo/peso. Para tal o avião foi projetado a fim de utilizar materiais compostos como grafite, fibra de carbono reforçada e alumínio-lítio, para que ficasse o mais leve possível. A parte aerodinâmica foi também objeto de grandes estudos, até se chegar a uma fuselagem responsável por 40% do coeficiente de sustentação.

Sem dúvida, a principal característica deste avião é a capacidade de voar a elevadíssimos "Ângulos de Ataque" (Ângulo Alpha), 70% maior que todos os caças em operação ou em projeto na época. Com isso, o piloto pode usar a sustentação gerada, aumentando muito a taxa e o raio de curva, o que possibilita a realização de "curvas apertadas" a alta velocidade.

Os aviônicos, entretanto, foram fonte de

O avião não entra em "Parafuso Chato" e dificilmente em "Parafuso Normal".

inumeráveis problemas. O radar é o "NO-193", do tipo "Pulso-Doppler", capaz de rastreamento do tipo. "Lookdown-Shutdown" (para rastreamento e ataque a alvos posicionados a baixa altitude), baseado no Hughes APG-6S (do F-18), que teve seu projeto roubado por um funcionário da fábrica americana, que o vendeu ao Serviço Secreto Polonês por meros US\$ 100.000! Sendo o MIG-29 o primeiro avião soviético projetado para empregar este tipo de equipamento, problemas técnicos de toda ordem surgiram logo de início. O "NO-193" compreende o "Sistema de Controle de Fogo", que é integrado a um "Sistema Designador de Alvos de Ângulo Largo" montado no capacete do piloto. Há também um "Sistema Infravermelho Eletroóptico Avançado de Busca e Rastreamento", composto de um rastreador infravermelho e detetor de distância a laser, o que possibilita a interceptação, a detecção, a aquisição, o rastreamento e o lançamento de mísseis sem emissões eletrônicas, evitando que o inimigo perceba sua presença. Há também um "HUD" e "HOTAS" ("display" que mostra os parâmetros do voo sem que o piloto tenha de baixar a cabeça para ver o painel e os botões para os principais controles instalados nas manetes e no manche). O armamento é composto, em geral, por seis mís-

seis ar-ar controlados de várias maneiras, além de bombas, foguetes e mísseis ar-ar, tendo alguns, ainda, a capacidade de lançar armas nucleares. O canhão utilizado, um "GSh-301" de 30 mm, é bastante potente, porém seu cano tem duração para apenas 2.000 tiros.

O avião não entra





em “Parafuso Chato” e dificilmente em “Parafuso Normal”. Para que saia do mesmo, basta colocar o manche em posição neutra. Isto tudo sem tecnologia “Fly-by-Wyre” (sem fios), apenas disponível nas versões mais modernas.

Outro aspecto bastante inusitado é a instalação dos motores na fuselagem, com boa separação, para obtenção de boa manevrabilidade e para evitar danos ao outro motor, caso o avião seja atingido em combate, aumentando também, a segurança. Como as tomadas de ar situam-se em posição baixa e próximas ao solo, existem tampas que as fecham durante o táxi e a decolagem, evitando a ingestão de detritos, enquanto outras na parte superior abrem para garantir o fluxo de ar. Assim que a bequilha levanta durante a decolagem, as tampas fechadas se abrem, e no pouso, quando os trens principais tocam o solo, voltam a se fechar, enquanto a superior se abre. Os motores são dois RD.33, turboprop de até 20.725 lb., da “Associação Científica e Industrial Klimov Leningrado (antiga Isotov) de potência conforme a versão. No início, estes motores ficavam inutilizados após 1.000 horas de voo apenas.

O primeiro voo do MIG-29, designado “9-12 MIG 29”, e pilotado por Alexander Fedotov, deu-se em 6 de outubro de 1977. Foram construídos 13 protótipos, e o primeiro indício de sua existência foi obtido através de fotos colhidas por satélites de reconhecimento americanos do “Centro de Testes de Voo de Ramenskoye”. Inicialmente designado “Ram-K”, é atualmente conhecido por “Fulcrum”, segundo o sistema de identificação da NATO.

Conhecem-se atualmente 27 versões do avião, algumas para operação em porta-aviões.

Devido à manutenção deficiente, dois aviões logo caíram - ambos os pilotos salvaram-se milagrosamente.

Pelo menos 500 estão em serviço na “Aviação Frontal” (Tática) russa. A primeira Unidade a operá-lo foi o “234º. Regimento Proskurovskii Gv IAP”, em Kubinka. O primeiro país estrangeiro a recebê-lo foi a República Democrática Alemã, e seu maior operador fora da Rússia é a Índia. Com a queda do regime soviético, a maioria dos MIG-29 baseados nas “Repúblicas Socialistas” vizinhas à Rússia foi sumariamente incorporada às novas Forças Aéreas, não obstante os russos exigissem sua devolução. Estas puderam, assim, contar com um caça de primeira linha logo de início. Porém, o aparente “lucro” destes países em obterem enormes arsenais gratuitamente logo se desvaneceu, pois, segregados do sistema financeiro nacional, não havia recursos para mantê-los.

OS MIG-29 CHEGAM AO PERU

As Forças Armadas Peruanas possuem longa tradição na operação de equipamentos militares soviéticos. Desde a década de 70, um considerável número de aeronaves foi recebido, desde aviões de ataque Sukhoi SU-22 até aeronaves de carga Antonov AN-32, passando por helicópteros de pequeno porte, como os “MI-2”, aos de grande porte, os “MI-6”. A introdução destes novos equipamentos deu-se de forma problemática, já de início, pois os soviéticos estavam interessados em “vender”, mas não, em “manter”, o que ocasionou a parada de dezenas de aeronaves pela falta de itens mínimos de reposição. Naquela época, ao pousar em Lima, podia-se ver uma infinidade de tipos e modelos de aviões e helicópteros inoperantes, ao ar livre, e sem perspectivas de retorno ao voo.

Protagonizou-se, então, um dos mais atribulados episódios da História da Força Aérea Peruana, quando, não obstante as desastrosas experiências anteriores, decidiram adquirir 16 MIG-29 “Fulcrum A”, e dois MIG-29 UB “Fulcrum B”, a “preço de ocasião”. A compra seria feita da Força Aérea da Bielorrússia, que tinha 80 deles “herdados” da antiga URSS, e, que, por absoluta falta de recursos, estavam fora de voo, em uma época em que

a “ex”-República Soviética estava ávida por obter capital estrangeiro.

Mas, o que aparentava ter sido um “excelente” negócio, logo revelou-se uma péssima aquisição, pois a fábrica dos aviões simplesmente recusou-se a fornecer os itens necessários para manutenção, pelo fato de os aviões não terem sido comprados diretamente dela. Devido à manutenção deficiente, dois aviões logo caíram – ambos os pilotos salvaram-se milagrosamente.

Assim, a única solução encontrada foi adquirir outros três aviões diretamente da fábrica. Eram de uma versão mais avançada, a “9-13S MIG-29S”, designada pela NATO de “Fulcrum C”, o que garantiu, então, fluxo regular de assistência técnica e suprimentos para todos os aviões.

Contudo, os problemas não haviam terminado. Muitos detalhes relacionados à aquisição permanecem nebulosos, tanto que outro MIG-29 precipitou-se ao solo quando realizava uma demonstração perante uma comitiva de parlamentares que investigava a compra.

Dos 21 adquiridos, os 18 remanescentes estão baseados na Base Aérea da Esquadrilha de Caça n.º 612, do Grupo Aéreo n.º 6, em Chiclayo, a 700 km de Lima, na costa do Oceano Pacífico.

O MIG-29 PARA A FAB

O MIG-29 é um dos concorrentes no programa do novo caça para a Força Aérea Brasileira. Os outros concorrentes são o Dassault Mirage 2000, o BAE/SAAB Gripen, o Sukhoi SU-35 e o Lockheed Martin F-16. A despeito das inegáveis qualidades dos aviões soviéticos, a aquisição destes seria temerária, pois, não obstante terem sido produzidas centenas de Unidades, a maior parte foi de algumas poucas versões já obsoletas. Das versões atuais, poucos exemplares foram construídos, fato este que dificultaria enormemente a obtenção de itens de suprimento técnico, o que fatalmente nos conduziria à curto ou médio prazo à mesma situação de nossos vizinhos peruanos, nos “atrelando” aos únicos e exclusivos interesses dos fabricantes.



CARACTERÍSTICAS DO MIG-29 “FULCRUM A”

DIMENSÕES

Envergadura: 11,36 m;
Comprimento: 17,32 m;
Altura: 4,73 m;
Envergadura do Profundor: 7,78 m;
Área da Asa: 38 m².

MOTORES

Dois Turbofans KL IMOV RD.33
Com 18.298 lb. de empuxo
Com Pós-Combustor

PESOS

Vazio: 10.900 kg;
Máximo de decolagem: 18,500 kg

CAPACIDADE DE COMBUSTÍVEL

3.200 kg em Tanques Internos e
3.800 kg em Tanques
Suplementares Externos

ARMAMENTO

Um canhão GSh 301 DE
30 mm; Mísseis AR-AR
AA-8, AA-9, AA-10, AA-11,
Bombas de alto explosivo,
de fragmentação,
incendiárias, napalm,
perfurantes, penetradores,
estilhaçantes, nucleares
e “FAE”, além de diversos
modelos de mísseis e foguetes ar-terra

DESEMPENHO

Taxa máxima de subida:
19.800 m/min; Teto:
17.000 m; Corrida de
decolagem: 250 m; De
pouso: 600 m
Cargas “G”: +9 até
Mach 0.85; +7 após
Mach 0.85

REFLEXÕES

SOBRE ELEIÇÕES

PASSADAS E FUTURAS

Renato Paiva Lamounier Cel. Av. RR

Há coisas que precisam e devem ser ditas e até mesmo repetidas, ainda que à exaustão. Do contrário, sofreremos todos as consequências da omissão, seja ela por comodismo ou conveniência. Aliás, já as temos sofrido, e muito. Nem uma nem outra é perdoável, e a parcela de culpa é proporcional não só ao grau de autoridade, mas, também, à percepção que se tem, individual ou coletiva, dos problemas que atingem e afligem a Instituição e os seus integrantes. Como nenhum de nós é néscio, somos todos, portanto, co-responsáveis, independentemente da posição hierárquica e da situação de aprestamento e/ou funcional (ativa, reserva remunerada ou reformado, etc.).

Refiro-me à atitude de cada um diante de fatos que dizem respeito ao nosso interesse, seja ele pessoal, profissional ou de cidadão perante a sociedade. Em

Vivemos desde a independência uma Democracia representativa, em que a classe militar não se fez representar como o têm feito tantas outras.

muitas oportunidades já foi ressaltado o papel do militar como defensor da pátria, e não dela salvador. Os princípios da disciplina e da hierarquia são, sem exagero, sagrados, pois sem eles não há condição de existirem Forças Armadas competentes, res-

ponsáveis e com o não menos indispensável espírito de corpo (não confundir com corporativismo). Entretanto, não se pode escravizar a estes princípios o livre e legítimo direito de manifestar o inconformismo diante de abusos, de injustiças, de distorções e tantas outras aberrações que enfraquecem a nacionalidade e desmoralizam o já deficiente sentimento de brasilidade que vemos erodido a cada momento.

Uma extensa lista destas mazelas, ainda que incompleta, leva-nos a reflexões e poderia ser feita mesmo sem uma busca e uma análise profundas, bastando apenas puxar um pouco pela memória e uma rápida



atenção ao noticiário.

Reflitamos, pois, quanto às esperanças e frustrações com que vivemos cada pleito eleitoral.

Nas três últimas eleições para Presidente da República, os candidatos vencedores foram beneficiados pela rejeição ao candidato oponente, maior do que a preferência nas pesquisas o levava à ilusão de poder desafiar um sistema em que o eleitorado pensa ser ele quem escolhe os eleitos. Neste sistema, uma das falhas da Democracia (já o diziam Sócrates, Platão e os outros mentores deste que é, sem dúvida, o melhor regime de governo já praticado pelas sociedades realmente livres e conscientes) é o fato de serem os representantes do povo a ele impostos em um sufrágio apenas homologatório de uma preescolha da qual este mesmo povo não participou ou mesmo sequer tomou conhecimento, feita que é à socapa, nos bastidores dos Partidos, nos conchavos políticos e nas barganhas inescrupulosas dos interesses econômicos.

Nas eleições que se avizinham o quadro não é diferente, e a elas devemos comparecer conscientes do direito, do dever e do poder (“le Droit, le Devoir et le Pouvoir de savoir choisir”, como nos ensina Rousseau, aquele mesmo de “O Contrato Social”) de defender os reais interesses do povo brasileiro, sem esquecer dos nossos próprios interesses como membros de uma comunidade pertencente e devotada a servir a uma sociedade cujos interesses são, na sua totalidade, coincidentes com as nossas aspirações. Não sendo, portanto, conflitantes estes interesses, (e não o podiam ser) resta-nos fazer valer a força do nosso voto, força esta expressa não pela vontade individual (insignificante), mas, sim, pelo que representam quase dois milhões de votos em todo o país, se formos capazes de unir em torno de uma boa causa todo o universo abrangente da família militar.

Há que, neste cenário, conhecer e apreciar as propostas dos postu-

lantes à suprema magistratura. Como exemplo, a do candidato da situação, cuja manifesta determinação em aprovar a Proposta de Emenda Constitucional (PEC 136-A) para colocar a auto-sustentada previdência militar na vala comum do ineficiente INSS, faz crer ser este um problema como o foi, na realidade, a epidemia de dengue, por ele tratada, aliás, com grande empenho e sucesso! Seria esta medida comum a todos os Servidores do Estado? Claro que não. Portanto, este nivelamento por baixo não tem nenhuma razão técnica, atuarial, econômica ou social, mas tão-

... este nivelamento por baixo não tem nenhuma razão técnica, atuarial, econômica ou social, mas tão-somente vazar o ódio ...

somente vazar o ódio já manifestado em todas as ações que tem o atual governo, irresponsavelmente, perpetrado contra as Forças Armadas. A respeito delas e do seu papel, é preciso saber qual candidato é possuidor de visão de estadista para

orientar uma “Diretriz de Planejamento Militar” apta a dar ao país uma plena e verdadeira estrutura de defesa (onde muita coisa há além de Forças Armadas), fazendo-o respeitado também e, sobretudo, pela sua capacidade de retaliação.

Há que ponderar sobre as consequências dos programas de outros candidatos quanto à concórdia do povo brasileiro, um dos bens mais preciosos que tem esta nação, repudiando a demagógica e tão propalada distribuição de renda através de, pura e simplesmente, tirar de quem tem para dar a quem não tem. Perigosa bandeira capaz de levar a todo o país o incêndio já ateado no campo, pois não é enfraquecendo o rico que se acaba com a pobreza.

Há, sim, que apoiar propostas capazes de promover a justa e desejada

conquista da renda através da igualdade de oportunidade, o que enobrece o cidadão e valoriza o seu esforço, a sua determinação e a sua vontade ao proporcionar-lhe condições de desenvolver a sua capacidade para construir o seu próprio futuro.





Se é, com certíssima razão, e por indiscutíveis e evidentes motivos, vedado ao militar da ativa participar de atividade político-partidária e levá-la para dentro dos quartéis, é também igualmente lícito o direito que tem ele de, como cidadão livre e esclarecido, escolher com os seus pares em inatividade e com os demais concidadãos o que melhor deseja para si, para sua família e para o povo onde tem sua origem e destino. Sendo parte deste processo, tem, por isso mesmo, maior responsabilidade pelo seu ato cívico e, sendo dele partícipe, jamais poderá contra ele se rebelar como o poderia fazer se dele fosse alienado. Neste panorama e em um mundo em permanente evolução, várias conclusões podem ser tiradas, destacando-se entre elas a inexorável extinção dos indivíduos ou dos segmentos incapazes de se adaptarem às mudanças. Vivemos desde a independência uma Democracia representativa, em que a

classe militar não se fez representar como o têm feito tantas outras. Já é mais do que tempo de acompanhar e viver estas mudanças, de termos vez e voz no Parlamento para, com o peso dos nossos milhões de votos, e em igualdade de condições, fazer valer a razão das nossas causas para as quais, no dizer de Antônio Vieira "...não haveremos de pedir pedindo, senão protestando e argumentando, pois esta é a licença e a liberdade que tem quem não pede favor senão justiça ..."

... não é enfraquecendo o rico que se acaba com a pobreza.

Mais do que uma profissão de fé, tem o militar um juramento a cumprir e no qual empenhou solenemente o mais precioso dom que Deus concedeu: a própria vida. É indispensável que assim seja visto e respeitado, pois, do contrário, poderá não mais acreditar nos valores que o levam à submissão da sua vontade aos interesses maiores do bem coletivo e da prosperidade, que ajuda a construir, deseja e tem direito de deles usufruir. ✦

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.

RESERVA TÉCNICA:

O CORAÇÃO DO MUSEU AEROSPACIAL

O ser humano está sempre preocupado em preservar sua história e sua memória. Os antigos gregos consideravam a memória uma entidade sobrenatural ou divina: era a deusa Mnemosyne, com poderes de conferir imortalidade aos mortais. Quando o artista ou o historiador registra em suas obras a fisionomia, os gestos, os atos, os feitos e as palavras de um ser humano, este nunca será esquecido.

Hoje, utilizamos vários meios de registro e gravação dos fatos por meio de computadores, filmes, vídeos, livros, bem como das instituições que os preservam, dentre as quais: bibliotecas, arquivos e museus. Com essa intenção o homem criou as primeiras coleções de museus.

Mas o que acontece quando o museu não possui espaço suficiente para expor todos os itens de suas coleções? A solução é criar local para a guarda das peças que não estão em exposição: a Reserva Técnica.

Vários autores entendem que essa função integradora da Reserva Técnica às atividades da instituição confere-lhe o "status" de "coração do museu". No museu, a Reserva Técnica é a geradora das atividades museológicas, tais como exposições, pesquisas, atividades educativas com o público, práticas de conservação do acervo, divulgação da instituição através da elaboração e da comercialização de catálogos das peças, entre outras.

O Museu Aeroespacial possui guardado desde o

Vilma Souza dos Santos
Cap. QFO Mus.

botão de uma farda histórica até a aeronave B-17 Boeing de grandes dimensões. Por essa especificidade,

tem-se necessidade de duas reservas técnicas. A primeira, medindo 250m², acondiciona pequenos e médios objetos, tais como: hélices, instrumentos de voo, uniformes, bandeiras, estandartes, medalhas, capacetes; aproximadamente 3.000 itens. A segunda, instalada num hangar com 895m², guarda as grandes peças, principalmente aeronaves - hoje num total de vinte - motores e componentes de aviões; cerca de 500 itens. Em outras palavras, são 3.500 itens aguardando espaço na exposição permanente, alguns necessitando de recursos para restauração, mas todos exigindo cuidados constantes de nossos técnicos, no que tange à sua conservação - acondicionamento em armários próprios, controle da temperatura e umidade ambiente.

A realidade vivenciada atualmente pela maioria dos nossos museus, e isso inclui o MUSAL, mostra-se promissora quanto aos novos modelos de reservas técnicas, integradas e integradoras da atividade museológica. Atento a essa nova tendência, o Museu Aeroespacial demonstra a importância que sua diretoria atribui a essa seção: melhorando a climatização do espaço para guarda do acervo, contratando mais museólogos para o serviço de pesquisa e informatização do acervo, capacitando os profissionais de reserva técnica por meio da realização de cursos, como por exemplo o de conservação de metais, criando atividades conjuntas com outros setores do museu. Com essas ações obtém-se a melhoria da conservação física dos objetos e a maior eficiência no atendimento ao público - razão de existir do Museu Aeroespacial. ✈



Aeronave B-17, aguardando restauração na Reserva Técnica II



Coleção de hélices, na Reserva Técnica I

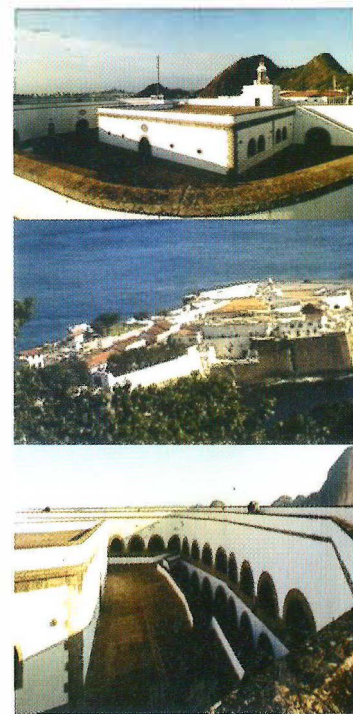
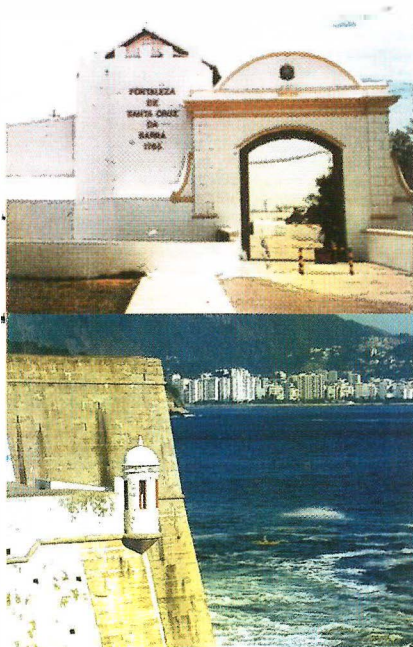


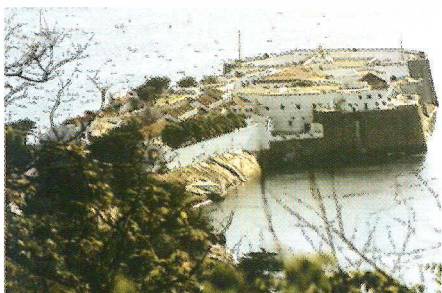
FORTALEZA DE SANTA CRUZ DA BARRA

Síntese
Histórica

Situada sobre o promontório estratégico localizado na extremidade oriental da entrada da Baía de Guanabara, a Fortaleza de Santa Cruz da Barra é um marco registrado em nossa História.

Suas instalações nos fazem voltar ao longínquo ano de 1555, quando o invasor francês Nicolas Durrant de Villegaignon improvisou uma fortificação para a defesa da França Antártica, desdobrando, nesta oportunidade, duas peças de artilharia.





Em 1567, o governo geral, sentindo a necessidade da segurança da cidade do Rio de Janeiro, fez erguer, no local, um fortim, batizado de Bateria de Nossa Senhora da Guia.

Pouco mais de 30 anos depois, a 11 de fevereiro de 1599, a bateria estreava a sua artilharia, em luta contra o famoso corsário holandês Oliver Van Noort, que, tentando forçar a entrada da barra, foi obrigado a retirar-se em virtude da ação eficaz da mesma.

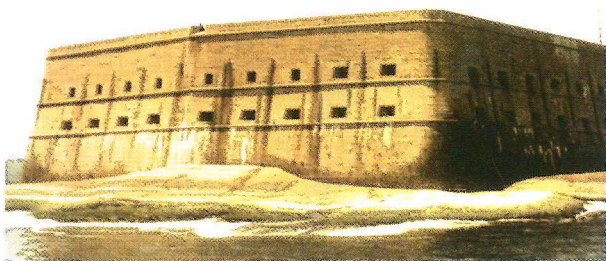


Nos primórdios do século XVII, já com vinte bocas de fogo, passa a denominar-se Fortaleza de Santa Cruz da Barra. Cerca de um século mais tarde, 1710, a Fortaleza repeliu o corsário francês Duclerc, derrubando-lhe o mastro da nau-capitânia.



Já não restava dúvida sobre a importância da imponente fortificação na defesa da barra do Rio de Janeiro, e um reforço de 33 novas peças de artilharia, em 1715, deu-lhe a primazia de poder de fogo entre os fortes.

Anos de paz vieram a seguir; mas o Império, com os brios nacionais ofendidos gravemente pela Questão Christie, no século XIX, dotou-a de potente armamento, instalando outras casamatas e nova bateria – equipavam-na, à época, 135 canhões em constante prontidão.



Suas edificações começam a partir daí a tomar o aspecto atual: muralhas construídas com pedras já cortadas e numeradas oriundas de Portugal, suas celas, os salões de pedra, a capela, o paredão de fuzilamento e o relógio do sol construído em 1820 evidenciam as belezas de seu interior.

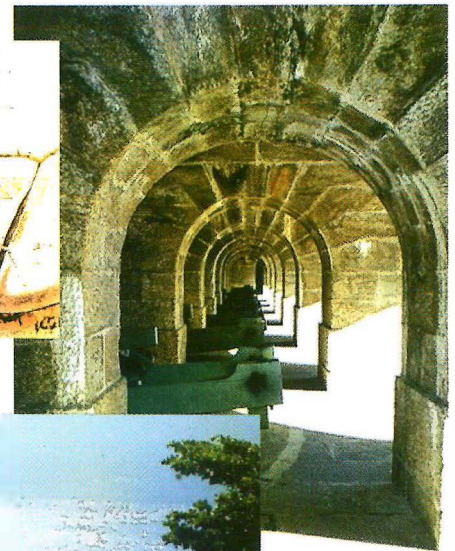
Chegado um novo século, criou-se, a 22 de novembro de 1942, o 5º Grupo Móvel de Artilharia de Costa – numa concepção mais moderna – ocupando as instalações do 1º Grupo de Obuses – atual 21º GAC, em São Cristóvão. Mais tarde, foi transferido para o Estabelecimento Mallet, em Triagem, enquanto aguardava a construção do novo quartel.

Um ano depois, é rebatizado 8º Grupo Móvel de Artilharia de Costa, cuja missão consistia na defesa do porto e do litoral do Rio de Janeiro durante a Segunda Guerra Mundial.

Finda a guerra, passou a denominar-se 8º Grupo de Artilharia de Costa Motorizado, quando em 1983 aquartelou-se entre as muralhas quadricentenárias da histórica Fortaleza de Santa Cruz da Barra.



Percorrer as ameias e casamatas da Fortaleza é fazer uma viagem de volta ao passado; é contemplar as muralhas incólumes guardadas por canhões centenários, os quais presenciaram o processo evolutivo do Brasil.



Tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional em 1939, a Fortaleza tem recebido grande número de visitantes, os quais podem conhecer suas instalações com soldados treinados como guias turísticos que proporcionam informações detalhadas de seu interior. A Fortaleza de Santa Cruz da Barra está aberta à visita de terça-feira a domingo, das 9 às 16h 30.



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

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

Venham participar! Envie seus textos.



Anuncie Tel./FAX (21) 2220-3691 - e-mail: caerorj.cultural@br.inter.net

A “5ª CONAC” consolidou uma nova postura nas relações aerocomerciais brasileiras...

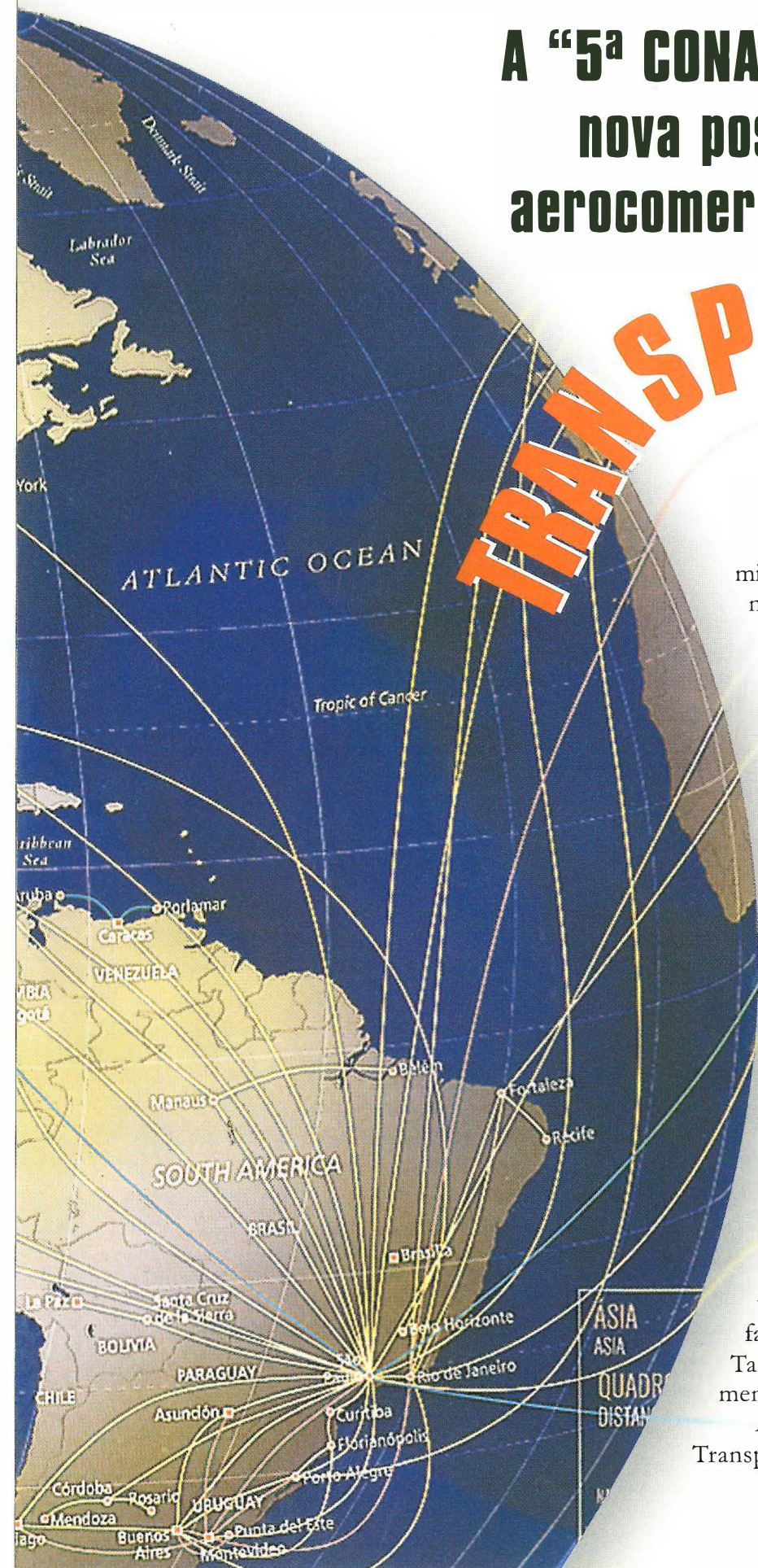
TRANSPORTE AÉREO

Os primórdios do ordenamento econômico e técnico da Aviação Civil internacional remontam ao período final da Segunda Guerra Mundial. No mês de dezembro de 1944, foi realizada, na cidade de Chicago, uma Conferência Internacional, com o objetivo de discutir o futuro do transporte aéreo. Os resultados desta Conferência materializaram-se em um documento que ficou conhecido como “Convenção de Chicago”.

Durante a Conferência foram propostos dois Acordos: o “Acordo de Trânsito dos Serviços Aéreos” e o “Acordo de Transporte Aéreo Internacional”. O primeiro, aprovado pela maioria dos participantes, tratava da autorização para sobrevôo e pouso técnico. O segundo, que pregava uma liberalização ampla do transporte aéreo comercial, não obteve a adesão necessária à sua aprovação.

Na verdade, o “Acordo de Transporte Aéreo Internacional” representou a primeira tentativa de implantação de uma política global de céus abertos, que favorecia unicamente os Estados Unidos. Tais termos do referido Acordo foram veementemente rechaçados pela Grã-Bretanha.

A não adesão dos países ao “Acordo de Transporte Aéreo Internacional” resultou na





Luiz Adonis Batista Pinheiro
Cel. Au.

Estas diretrizes têm sido tradicionalmente estabelecidas a partir de discussões realizadas em Conferências e Seminários técnicos específicos. Neste tocante, a “3ª Conferência Nacional de Aviação Comercial” - CONAC - realizada em 1968, no Rio de Janeiro, representa um marco, destacando-se os seguintes resultados:

1. estímulo à fusão de empresas, visando somente à existência de duas empresas nas linhas internacionais e três nas domésticas;
2. estabelecimento de uma política de tráfego internacional, definindo-se uma empresa para o “Tráfego de Longo Curso” e uma para o “Tráfego Regional”.

Em 1982, a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional - CERNAI, realizou o “Seminário de Transporte Aéreo Internacional”, definindo as seguintes recomendações: estimular a participação ativa e eficiente nos Organismos Internacionais de Aviação Civil em defesa dos interesses nacionais; preservar o regime de iniciativa privada e o da designação de apenas duas empresas brasileiras para exploração do transporte aéreo internacional (Longo Curso e Regional); e permitir o voo internacional de outras empresas, porém apenas para operações não-regulares.

Em 1987, através da Nota n.º 001 (distribuição de Linhas Aéreas Regulares Internacionais), o Ministro da Aeronáutica decidiu estender a distribuição de linhas aéreas regulares internacionais a outras concessionárias, além das já autorizadas - VARIG e Cruzeiro - definindo as seguintes regras principais:

1. considerar a VARIG e a Cruzeiro como concessionárias não concorrentes entre si;
2. Evitar a superposição de concessionárias concorrentes em uma mesma rota;
3. Dar prioridade, na distribuição de linhas, para as empresas de capital privado;
4. Prever negociações ou consultas aeronáuticas, visando às modificações e à exploração de novos serviços aéreos brasileiros;
5. Incentivar a abertura de novos mercados.

necessidade de se implementarem acordos bilaterais entre países interessados em estabelecer operações aéreas comerciais. Assim, em fevereiro de 1946, Estados Unidos e Grã-Bretanha reuniram-se em Bermudas para manter duras negociações. As posições iniciais foram similares às apresentadas em Chicago: os primeiros desejavam tudo livre, enquanto o segundo buscava regular tudo. No final, prevaleceu o princípio da reciprocidade consubstanciado na pré-determinação da capacidade, no estabelecimento de um quadro de rotas, na definição dos direitos de tráfego e na aprovação das tarifas. A partir de então, o “Acordo de Bermudas”, conhecido hoje como “Bermudas I”, passou a ser exemplo para milhares de negociações similares que vieram com o tempo.

O Brasil, a exemplo do que ocorre com a grande maioria dos países, também adota o modelo do “Acordo de Bermudas”, aperfeiçoado ao longo dos anos e adaptado para as condições específicas de cada negociação, sujeita ainda às diretrizes emanadas da Política de Aviação Comercial vigente no Brasil.

Um fato importante na “Política do Transporte Aéreo Brasileiro” foi a assinatura do “Acordo entre o Brasil e os Estados Unidos”, em 19 de março de 1989, que havia sido denunciado pelo Brasil, influenciando tanto o segmento internacional quanto o doméstico. Este Acordo introduziu o conceito de bandas tarifárias, a aceitação da multidesignação e o reconhecimento da existência dos vôos não-regulares (vôos “charter”), tanto de carga como de passageiros.

O “Acordo entre o Brasil e os Estados Unidos” gerou, entre as empresas brasileiras, um movimento muito forte na indústria do transporte brasileiro, que passava por um processo de grandes transformações do ponto de vista empresarial e tecnológico, gerando as condições necessárias para a convocação, por parte do Ministério da Aeronáutica, de uma nova Conferência Nacional de Aviação Comercial.

Assim, em 1991, sob a égide de uma política de maior liberalidade econômica no País, realizou-se a “5ª CONAC”, cujos resultados levaram ao estabelecimento de uma nova “Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial” no Brasil.

Com base nesta Política, batizada de “Política de Flexibilização do Transporte Aéreo”, foram definidas as seguintes Diretrizes específicas para o segmento internacional:

- *Manter os princípios de negociação e acordos bilaterais;*
- *Preservar o equilíbrio de oportunidades e condições justas de concorrência;*
- *Manter os princípios da pré-determinação da capacidade e da aprovação de tarifas;*
- *Adotar como princípio, nas negociações de acordos aéreos, a múltipla designação;*
- *Estimular as empresas aéreas brasileiras designadas a explorar os mercados internacionais em cooperação entre si.*

A “5ª CONAC” consolidou uma nova postura nas relações aerocomerciais brasileiras, caracterizada por uma maior abertura, trazendo, conseqüentemente, maior competitividade neste segmento de mercado. Com algumas adaptações, tem servido de inspiração para um novo mode-

lo de “Política de Transporte Aéreo Internacional”, conforme será mostrado posteriormente. Antes, entretanto, faz-se necessário que sejam tecidos alguns comentários quanto às características dos “Acordos sobre Serviços Aéreos”.

Os “Acordos sobre Serviços Aéreos” estão divididos em duas partes: Corpo (artigos) e seus Anexos. Como já foi comentado anteriormente, eles seguem uma estrutura inspirada no “Acordo de Bermudas”. Assim, a primeira parte é composta, basicamente, de 18 artigos, onde estão estabelecidas todas as regras gerais que irão nortear o relacionamento aerocomercial bilateral em questão, conhecido como “doing business”, inclusive quanto aos aspectos técnicos de segurança de vôo (“safety”) e segurança da Aviação Civil (“security”), além dos aspectos comerciais propriamente ditos.

Na segunda parte - Anexos - é onde estão estabelecidas as características específicas dos serviços aéreos pretendidos. Nesta parte, costumam ser definidos: o quadro de rotas, a designação de empresas, a capacidade dos serviços (frequência, tipo de aeronave ou oferta de assentos), as tarifas a serem aplicadas e as regras para os serviços aéreos não regulares (“charters”).

Plenário da CERNAI

A Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional - CERNAI - é o órgão do Comando da Aeronáutica, criado em 1949, com a finalidade de estudar, planejar, orientar e coordenar os assuntos relativos à Aviação Civil Internacional. O Plenário da CERNAI é parte integrante da Comissão, tendo como atribuição a apreciação e a deliberação sobre todas as matérias de Aviação Civil Internacional definidas pelo Presidente da Comissão. O Plenário é composto pelo Presidente, por membros efetivos e por membros suplentes. Como membros efetivos, e respectivos suplentes, estão representados o Ministério da Defesa, o Comando da Aeronáutica, o Ministério da Fazenda (Secretaria de Acompanhamento Econômico - SAE), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o Ministério das Relações Exteriores (Divisão de Transportes, Comunicações e Serviços - DSF), a INFRAERO e a EMBRATUR, juntamente



com assessores do DAC e da própria CERNAI. Participam, na qualidade de observadores, representantes das empresas aéreas brasileiras designadas para serviços internacionais.

Política em Vigor

A política para o mercado de transporte aéreo internacional, que está sendo atualmente implementada pelo Brasil, pode ser dividida em três vertentes: “Longo Curso”, “Regional” e “Charter”. A adoção de políticas diferenciadas justifica-se devido às diferentes características apresentadas por cada um desses segmentos de mercado, conforme mostrado a seguir.

Longo Curso

Para os serviços de “Longo Curso”, que envolvem os vôos que se destinam aos Estados Unidos, Canadá e México, e aos continentes da Europa, Ásia, África e Oceânia, segue-se a postura de se manter negociações bilaterais no contexto dos “Acordos sobre Serviços Aéreos” específicos. Dessa forma, defende-se a manutenção dos princípios “bermudianos” (pré-determinação da capacidade, definição de um quadro de rotas, negociação dos direitos de tráfego e aprovação de tarifas).

No que tange à alocação de frequências (capacidade), busca-se obter um equilíbrio na concessão, considerando-se o potencial da demanda. Outro aspecto que precisa ser levado em consideração, e que tem se tornado cada vez mais importante, é a questão das Alianças Globais, a fim de se evitar uma situação de monopólio numa determinada linha.

A presente “Política de Transporte Aéreo Internacional”, para os serviços de “Longo Curso”, visa garantir oportunidades iguais para as nossas empresas, dentro do espírito do Art. 178 da Constituição Federal. Neste contexto também está embutido o conceito de reciprocidade, considerando-se que boa parte do tráfego internacional é gerado no próprio país, o que, no caso de não haver um equilíbrio, poderia caracterizar uma situação de evasão de divisas.

Regional

No âmbito “Regional”, formado pelos países da América do Sul, América Central e Caribe, a política em vigor é a de fomentar o transporte aéreo brasileiro, fortalecendo sua presença no continente, visando garantir uma efetiva presença, de modo a preparar-se para as futuras discussões de blocos regionais.

Busca-se, assim, atender ao espírito do que é preconizado no Parágrafo Único, do Artigo 4º da Constituição Federal (“... integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.”). Essa política procura proporcionar:

A presente “Política de Transporte Aéreo Internacional”, para os serviços de “Longo Curso”, visa garantir oportunidades iguais para as nossas empresas...

- melhores condições de competitividade para as empresas brasileiras;
- uma proteção contra os interesses extra-regionais (americanos e europeus, principalmente);
- um melhor preparo frente aos desafios futuros do “Acordo de Livre Comércio das Américas” - ALCA.

Nesse sentido, a estratégia preconizada envolve:

- buscar, no contexto das negociações bilaterais, liberdade de rotas no sentido de incrementar o tráfego intra-regional, com oportunidades para as nossas empresas de bandeira;
- incentivar a participação/aquisição em empresas aéreas da região;
- rever os Acordos com países do “Pacto Andino”, buscando novas rotas para o Pacífico e acesso ao mercado americano, com a inclusão de cláusulas de “5ª Liberdade”;
- ampliar os termos do “Acordo de Fortaleza”

(Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai), reduzindo as restrições impostas no documento original, estendendo os serviços entre os países membros, com uma flexibilização de capacidade a mais ampla possível nos vôos intra-regionais.

Esta estratégia apresenta-se particularmente oportuna, tendo em vista os exemplos dos Estados Unidos com a sua política de céus abertos e, mais recentemente, a União Européia, evidenciados a partir das últimas "Reuniões de Consulta" com Portugal (2000), Escandinávia (2001) e Inglaterra (2002), durante as quais os negociadores brasileiros se defrontaram com uma postura nitidamente protecionista de cunho regional.



Brasil "Business"



**Brasil "Tour",
devem ser objeto
de políticas distintas**



"Charter"

Quanto a este segmento de mercado, a política em vigor é a de incentivar os vôos não-regulares, receptivos. Dessa forma busca-se contribuir para a implementação da "Política Nacional de Turismo" e da "Balança Comercial Brasileira", com a entrada de divisas fortes. A estratégia é a de aumentar a quantidade e o tempo de permanência de turistas estrangeiros no país, fomentando a

venda de serviços em território brasileiro e a oferta de empregos.

As justificativas e diretrizes básicas para a implementação desta política estão consubstanciadas em um documento denominado "Política de Transporte Aéreo para os Vôos Charter Receptivos", no qual estão definidas as seguintes linhas de ação:

- *diferenciar as autorizações para vôos regulares e não-regulares para o Sul/Sudeste e o Nordeste - Brasil "Business" x Brasil "Tour", devem ser objeto de políticas distintas, devido ao perfil diferenciado do público usuário. Enquanto no primeiro o tráfego é formado por passageiros voando a negócios, no segundo tem-se a grande massa de turistas, principalmente europeus, em busca do sol do Nordeste;*
- *autorizar o "stop-over", isto é, a interrupção de viagem, de modo a possibilitar que os turistas possam ter acesso a diferentes pontos do país em uma mesma viagem.*

Através desta rápida visão panorâmica, pudemos acompanhar as evoluções experimentadas pelo Brasil no segmento internacional do transporte aéreo.

A competência apresentada pelos nossos órgãos governamentais (DAC, CERNAI, DECEA e CTA-IFI), juntamente com a indústria do transporte aéreo, ao longo desses anos, permitiu uma maior inserção do Brasil no cenário internacional.

Isso está atestado pelos Estados Contratantes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que vem nos elegendo, ininterruptamente, desde 1947, de três em três anos, como um dos dez países pertencentes ao chamado Grupo I da OACI.

Que os ventos da modernidade, que vêm impulsionando a atual estrutura de nossa Aviação Civil, continuem a soprar com a mesma intensidade que permitiu à Aviação Civil brasileira operar até hoje com segurança, regularidade e eficácia, fruto do trabalho eficiente desenvolvido sob a égide do Comando da Aeronáutica. ✈



Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. RR

AS RELAÇÕES

SINO-BRASILEIRAS

Devemos libertar a nossa imaginação em relação às cooperações bilaterais

O Brasil e a República Popular da China, separados geograficamente por vastos oceanos, contam com acentuadas diferenças no processo histórico, no regime político, no sistema social, na tradição cultural e nas condições naturais. Porém, possuem muito em comum no sentido da salvaguarda da independência e da soberania nacional, na luta pela construção da Pátria e da própria identidade. A China, desde o século XIX, durante a gestão da Dinastia Qing, estabeleceu relações diplomáticas com o Brasil. Muitos chineses, vencendo todos os tipos de dificuldades, atravessaram os oceanos para chegar até o Brasil e se juntarem ao povo local para ajudar a construir, com o seu trabalho, a Nação brasileira. Os dados estatísticos demonstram que, na atualidade, existem no Brasil cerca de 200 mil chineses e seus descendentes. Eles criaram amizades e estabeleceram profundas raízes com o povo brasileiro, compartilhando o mesmo destino, as mesmas alegrias e agruras. Desde o estabelecimento de relações diplomáticas entre a China e o Brasil, as relações bilaterais, em todas as áreas, vêm se desenvolvendo de maneira bastante satisfatória e evidenciam resultados al-

tamente compensadores. Nos primeiros anos da década de 1990, os líderes dos dois países chegaram ao consenso de estabelecer uma união duradoura, estável e de benefício mútuo. Assim, o Brasil tornou-se o primeiro país em desenvolvimento com quem a China estabeleceu uma sólida parceria estratégica. Desde então a cooperação amistosa entre os dois países entrou numa nova época. Altas autoridades brasileiras e chinesas trocaram visitas, com relativa frequência, o que aumentou o conhecimento e a confiança mútuos. O Presidente da China, Jiang Zemin, visitou duas vezes o Brasil, nos anos de 1993 e 2001. O Presidente Fernando Henrique Cardoso também visitou a China no ano de 1995. Os dois países compartilham visões e posições idênticas ou semelhantes em importantes temas internacionais, e, através de uma excelente coordenação de suas ações e apoios recíprocos, lograram alcançar excelentes resultados junto à Organização das Nações Unidas e demais organismos internacionais.

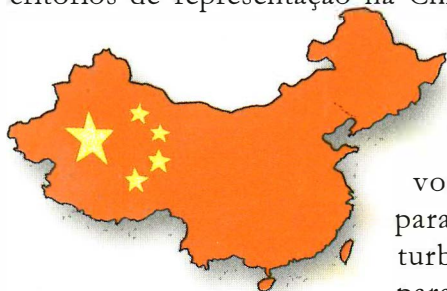
As cooperações econômico-comercial e científico-tecnológica são dois fortes pilares na construção da parceria estratégica sino-brasileira, e vêm se aprofundando de forma crescente. Na área econômica e comercial, as estatísticas chinesas demons-





tram que o volume total do comércio entre a China e o Brasil atingiu a expressiva cifra de 2,8 bilhões de dólares no ano 2000, o que representa 160 vezes mais do que o volume registrado em 1974, ano em que se restabeleceram as relações diplomáticas entre os dois países, durante a gestão do Presidente Ernesto Geisel. As estatísticas brasileiras mostram que, no primeiro semestre de 2001, a exportação brasileira para a China cresceu 91,4% em relação ao mesmo período do ano anterior. O Brasil já é o maior parceiro comercial da China na

América Latina há vários anos consecutivos, e a China também se tornou um dos dez maiores mercados para a exportação brasileira. A cooperação econômica e os investimentos mútuos vêm aumentando, progressivamente, a cada ano. As empresas chinesas nas áreas de processamento de madeira, siderurgia, eletrodomésticos e telecomunicações estão realizando investimentos maciços para se instalarem no Brasil. A título de exemplo, a empresa chinesa "Gree" investiu 20 milhões de dólares em Manaus e instalou uma unidade montadora de aparelhos de ar-condicionado, de última geração, com capacidade de produção anual na ordem de 200 mil unidades. A "Usina Siderúrgica Baoshan" acabou de assinar um acordo com a "Companhia Vale do Rio Doce" para explorar, na modalidade de "joint-venture", minas de ferro em Minas Gerais. A parte chinesa investirá 20 milhões de dólares e comprará todo o minério de ferro extraído dessa mina. Alguns empresários brasileiros também fizeram investimentos na China. Empresas brasileiras famosas como a "CVRD", a "CBMM" e a "Embraer" mantêm boas relações de cooperação com a parte chinesa e instalaram escritórios de representação na China. As coopera-



A China e o Brasil são os maiores países emergentes situados, respectivamente, a leste e oeste do globo terrestre.

ções na área hidrelétrica já tiveram progressos significativos. Na licitação para a instalação de turbinas geradoras para o projeto "Três

Gargantas", empresas brasileiras ganharam a concorrência para a instalação de seis turbinas, colaborando, desta maneira, na construção da maior hidrelétrica do mundo.

Na área de ciência e tecnologia, o primeiro satélite de sensoriamento de recursos terrestres - desenvolvido e fabricado em parceria pelos dois países - foi lançado com sucesso, em outubro de 1999, e teve sua vida útil prolongada, em face dos excelentes resultados tecnológicos alcançados. O segundo satélite está sendo montado no Brasil,

conforme havia sido planejado. Durante a visita do Chanceler chinês Tang Jiaxuan ao Brasil, no ano 2000, as duas partes assinaram acordos sobre o desenvolvimento e fabricação, em conjunto, dos terceiro e quarto satélites. Na área espacial, a cooperação entre os dois países já se tornou um edificante exemplo para os países em de-

seenvolvimento, no estabelecimento de parcerias objetivando o domínio de alta tecnologia. Além disso, os dois países estão incrementando novas e profícuas cooperações nas áreas de tecnologia de informática, biotecnologia e desenvolvimento de novos materiais avançados.

A China e o Brasil são os maiores países emergentes situados, respectivamente, a leste e oeste do globo terrestre. Ambos estão se dedicando ao desenvolvimento de suas economias e à melhoria do padrão da vida de seus povos, carreando, primordialmente, grandes responsabilidades para o progresso e a prosperidade de suas respectivas regiões, e, secundariamente, para o desfrute de toda a humanidade. O aprofundamento e o fortalecimento constantes da parceria estratégica entre os dois países não apenas correspondem aos interesses fundamentais dos seus povos, como também ajudam na defesa da paz e no desenvolvimento em níveis regional e mundial. O governo chinês tem atribuído muita importância a isso. Em abril de 2001, o Presidente Jiang Zemin visitou o Brasil pela segunda vez, e teve uma proveitosa conversa e troca de opiniões com o presidente brasileiro, sobre o desenvolvimento contínuo da parceria estratégica entre os dois países no alvore-



cer deste século. Os dois presidentes chegaram a um acordo abrangente, o que ergueu um novo e significativo marco no avanço do relacionamento entre as duas Nações. Nessa oportunidade, foram propostas algumas iniciativas para aquecer o relacionamento entre a China e o Brasil e que, ao nosso ver, servem como diretrizes para incrementar, substancialmente, as relações sino-brasileiras:

* desenvolver a confiança mútua, através do aumento do entendimento e da igualdade de oportunidades nas parcerias entre brasileiros e chineses;

* continuar o estreitamento das relações políticas entre a China e o Brasil, intensificando diálogos e cooperações bilaterais, em todos os níveis e em todas as áreas. Embora, na atualidade, a tecnologia das telecomunicações e da informática faculta que as pessoas saibam o que está acontecendo no outro lado do mundo, sem sair de casa, o velho ditado “mais vale ver uma vez do que ouvir cem vezes” continua valendo. É assaz importante que mais brasileiros, de diferentes setores de atividades, possam ir dar uma minuciosa olhada na China, para testemunhar a gigantesca mudança que lá ocorre, e ouvir os sentimentos e pensamentos dos cidadãos chineses comuns. Também devemos estimular as visitas de chineses ao Brasil, para conhecerem e entenderem, com maior profundidade, o nosso País;

* salvaguardar os direitos e interesses legítimos dos países em desenvolvimento, no cenário internacional, através da intensificação de consultas bilaterais e apoios mútuos. Os dois países devem continuar os amplos diálogos sobre os importantes temas internacionais, coordenar as posições, valorizarem-se e apoiarem-se reciprocamente em ações concatenadas. Em organismos ou organizações internacionais tais como a ONU e o FMI, devem engendrar esforços no sentido de buscar consensos e ampliar as cooperações. A China tornou-se, recentemente, membro formal da Organização Mundial do Comércio (OMC). Isto, certamente, abrirá um novo e importante nicho para as cooperações econômicas e comerciais internacionais entre a China e o Brasil. A China está disposta a intensi-

ficar a coordenação com o Brasil na OMC, a fim de que todos os países possam tirar benefícios em comum no processo da globalização econômica;

* ampliar as cooperações econômicas e comerciais na base de benefício e desenvolvimento comuns. A China e o Brasil possuem imensos recursos naturais, eficiente controle dos setores produtivos, domínio de tecnologia-de-ponta e mercado interno com enorme potencialidade. As perspectivas de cooperação entre os dois países são vastas. As duas partes devem explorar as suas potencialidades e promover o crescimento gradual do comércio, elevando o valor agregado dos produtos exportados, dando maior importância à ampliação do investimento mútuo e ao desenvolvimento de parcerias que envolvam alta tecnologia. O governo brasileiro já classificou a China como um dos países mais importantes para

a expansão da sua pauta de exportações. É importante que empresários brasileiros conheçam o mercado chinês e negociem cooperações e parcerias, ao mesmo tempo que devemos estimular que empresas chinesas explorem a potencialidade do mercado brasileiro.

Finalizando, entendemos que se faz mister estabelecer, com ênfase, um abrangente e completo relacionamento de cooperação com a China, visualizando um futuro de médio e longo prazos. Brasileiros e chineses têm realidades muito semelhantes e compartilham muitos interesses comuns. Devemos libertar a nossa imaginação em relação às cooperações bilaterais, diversificando as formas e ampliando as áreas de atuação. Por um imperativo geoestratégico, torna-se imprescindível enriquecer e aprofundar o conteúdo da parceria estratégica sino-brasileira, aumentando os intercâmbios e as cooperações bilaterais, em todas as áreas e em todos os níveis, criando benefícios, tendo como meta atingir os objetivos colimados, ou seja, o progresso e o bem-comum de ambos os povos.

Finalizando, entendemos que se faz mister estabelecer, com ênfase, um abrangente e completo relacionamento de cooperação com a China, visualizando um futuro de médio e longo prazos. Brasileiros e chineses têm realidades muito semelhantes e compartilham muitos interesses comuns. Devemos libertar a nossa imaginação em relação às cooperações bilaterais, diversificando as formas e ampliando as áreas de atuação. Por um imperativo geoestratégico, torna-se imprescindível enriquecer e aprofundar o conteúdo da parceria estratégica sino-brasileira, aumentando os intercâmbios e as cooperações bilaterais, em todas as áreas e em todos os níveis, criando benefícios, tendo como meta atingir os objetivos colimados, ou seja, o progresso e o bem-comum de ambos os povos.



**... a ONU e o FMI,
devem engendrar
esforços no sentido
de buscar consensos
e ampliar as
cooperações.**

GESTÃO DE TEM

Paulo Sérgio Barbosa Esteves
Cel. Au. RR

"MATRIZ TEMPERAMENTAL?" SIM, ISTO MESMO: MATRIZ TEMPERAMENTAL.

A espécie humana está experimentando níveis de dor emocional e psicológica tremendos. As drogas mais receitadas são aquelas relacionadas à ansiedade e à depressão.

Cresce rapidamente o número de psicólogos, psiquiatras, videntes, astrólogos, "gurus", serviços de atendimento por telefone, métodos de determinação de personalidade, perfis de comportamento, métodos de autoterapia, e o que mais possa oferecer alívio da confusão e do desconforto associados ao conflito emocional.

Pessoas de todas as lidas, incluindo administradores, diretores de pessoal, consultores, educadores, famílias e indivíduos estão procurando curas para os relacionamentos, as crises de identidade, indecisões profissionais, confusões e conflitos.

Muito embora a Psicologia, entendida como a ciência que pretende desvendar o espírito humano, tenha evoluído significativamente nas últimas décadas, o mundo moderno globalizado e imediatista continua desejando, quando não necessitando, de respostas práticas a muitos dilemas com os quais se defronta no cotidiano.

Mais do que captar, entender e orientar as pessoas na busca da solução de problemas individuais, a moderna Psicologia vem sendo permanentemente exigida para acudir as empresas e instituições em suas multifacetadas e, muitas vezes, intrincadas conjunções humanas.

As ferramentas de avaliação psico-





PERAMENTOS

lógica tradicionalmente empregadas nos processos de gestão de pessoal, em particular na seleção, na alocação de cargos e nas promoções, não oferecem o grau de precisão que se desejaria, sendo, de fato, ineficazes.

No entanto, as empresas não abrem mão de utilizá-las, porque: “ruim com elas, pior sem elas”.

De qualquer forma, ainda que imprecisas, as avaliações psicológicas correntes já admitem a perspectiva de chegar perto, o que é melhor do que errar por muito.

De modo geral, o que se tem conseguido é uma rota de aproximação que conduz ao deslindamento do caráter e da personalidade das pessoas, o que, embora possa servir como indicador para o arranjo ou o “rearranjo” de recursos humanos no cenário das instituições ou das empresas, ainda é pouco para quem não deseja arriscar seus lucros ou até mesmo seu pescoço num mercado cada vez mais competitivo.

A grande novidade chega dos Estados Unidos, pelas mãos de um conhecido psicólogo Ph. D. americano: Dr. John Wayne Worley, da cidade de Gorton, em Massachusetts, cuja ferramenta de avaliação (prática e rápida) consumiu anos de estudo e muitos milhares de dólares em pesquisa, aliada a uma poderosa experiência de prática clínica que comprova sua eficácia.

Trata-se de um questionário que consome em média não mais que 10 minutos para ser preenchido e, uma vez tabulado no software do Dr. Worley, vai indicar a matriz temperamental do indivíduo pesquisado.

“Matriz temperamental?” Sim, isto mesmo: matriz temperamental.

Segundo a experiência do Dr. Worley, cada ser humano carrega a sua matriz temperamental como se fosse uma impressão digital.



Portanto, não há como existir uma pessoa exatamente igual a outra.

De certa forma, é o fim da chamada “avaliação psicológica pasteurizada”.

O processo, de uma simplicidade espantosa, é capaz de atravessar a máscara que todos nós portamos para enfrentar a vida e descobrir nossa verdadeira identidade. Tanto é assim que o método chama-se “MÉTODO WORLEY DE DESCOBERTA DA IDENTIDADE”.

A boa nova desperta agradável surpresa, mesmo naqueles que têm vasta experiência em prática clínica, além daqueles setores de recursos humanos de grandes empresas, pelas quase infinitas possibilidades de aplicação prática.

O sucesso de uma empresa depende da seleção de pessoas com as qualificações certas para o trabalho e da motivação destas pessoas para a busca perene da excelência. Isto se aplica tanto à contratação de um novo diretor executivo, quanto de um novo recepcionista de estacionamento. Qual-

quer que seja o caso, não é fácil encontrar as pessoas certas, pois mesmo que o candidato seja tecnicamente ou academicamente “perfeito”, nem sempre seu temperamento é adequado para o cargo.

Quando isto acontece,

**O SUCESSO DE UMA EMPRESA
DEPENDE DA SELEÇÃO
DE PESSOAS COM AS
QUALIFICAÇÕES CERTAS
PARA O TRABALHO E DA
MOTIVAÇÃO DESTAS PESSOAS
PARA A BUSCA PERENE
DA EXCELÊNCIA.**



zonte de previsibilidade das organizações enraíza toda sorte de “surpresas previsíveis” pertinentes à área de RH, as quais prejudicam a produtividade: desempenhos subótimos, limítrofes ou insatisfatórios; conflitos pessoais; desarmonia no ambiente de trabalho; afastamentos por problemas de fundo emocional, e pelo terror dos terrores - as demissões.

Haverá esperança? Poderá esta arte, tão necessária ao empreendedor, adquirir contornos científicos?

A desconcertante intangibilidade do espírito humano encontra sua origem no fato, surpreendentemente simples, de as pessoas nem sempre para muitos, quase nunca revelarem suas necessidades e desejos interiores, ou seja, aquilo que verdadeiramente as “motiva à ação”.

Isto ocorre porque tais necessidades e desejos são ocultos pela máscara da personalidade, que permite que as pessoas representem os papéis que delas é esperado para em troca receberem sua remuneração.

Porém, se a máscara que a pessoa é obrigada a usar for muito diferente de seu verdadeiro “eu”; se sua situação de vida diferir radicalmente de sua realidade interior; e, se as interações com o meio não lhe propiciarem a satisfação das necessidades e desejos de seu coração, os problemas funcionais, emocionais e de saúde não tardarão a ocorrer.

Crises como estas ocorrem porque, até o presente, a relação empresa-funcionário tem se voltado exclusivamente para a concordância dos descritores funcionais do cargo com as qualificações funcionais do pretendente.

Pode-se treinar uma pessoa para agir em conformidade com as necessidades de um cargo, mas se o cargo não fornecer o alimento emocional de que ela necessita, seu desempenho não se sustentará por muito tempo, e logo os comportamentos indesejáveis surgirão como tentativa para obter tal alimento.

Se fosse possível penetrar a máscara da personalidade, atravessar o condicionamento do caráter e chegar ao âmago do temperamento, esta imutável matriz a orientar incessantemente as necessidades e desejos de cada pessoa, seria uma história muito diferente!

A concordância entre repertórios comportamentais e requisitos funcionais não mais se daria



**OLHAR POR TRÁS DA
MÁSCARA DAS PESSOAS
PODE SER, ALÉM DE
OPORTUNAMENTE
REVELADOR,
EXTREMAMENTE
ECONÔMICO.**

de forma unidirecional, saciando-se apenas as necessidades do cargo, mas bidirecionalmente, identificando as oportunidades comportamentais e inter-relacionais que o cargo oferece à satisfação das necessidades subjetivas de quem o ocupa.

Por que será que você e sua mulher frequentemente se desentendem? Exatamente, por que seu filho do meio reage negativamente a tudo que você fala e que leva ao confronto? Por que será que aquele personagem na sua empresa, ao ser promovido ao cargo de gerente, com um salário melhor e mais prestígio, acabou adoecendo e se mostrando ora agressivo ora apático e, repentinamente, infeliz? Qual o melhor candidato para aquele cargo? As aparências enganam. Olhar por trás da máscara das pessoas pode ser, além de oportunamente revelador, extremamente econômico. Afinal, demitir funcionários de uma grande empresa ou desligar de vôo cadetes da Aeronáutica baseando-se apenas numa avaliação de desempenho, pode ser uma abordagem administrativa penosa e cara.

Conhecendo a matriz temperamental do indivíduo, pode-se recolocá-lo na empresa e destiná-lo a um setor que combine melhor com ele. Da mesma forma, é possível escalar um instrutor ideal para aquele “tipo” de cadete, “extraíndo” e realizando, deste modo, todo o seu potencial de profissional do ar. Nos dois casos, a economia seria substantiva. ✈

Sylvio Luiz Costa de Moraes
Maj. Dent. Aer.

O "stress", as tensões, as frustrações e até mesmo "a pressa" acabam por constituir um ingrediente catastrófico.

Trauma

A evolução da sociedade trouxe, além do progresso tecnológico, um estilo de vida moderno, fabuloso. Contudo, houve um crescimento significativo das diferenças sociais, da carência de solidariedade, da intolerância e da violência. Parece que as pessoas vivem em busca de uma "válvula de escape". O problema é que, em geral, o "stress", as tensões, as frustrações e até mesmo "a pressa" acabam por constituir um ingrediente catastrófico quando associados à prática da condução de veículos.

Os acidentes automobilísticos, de proporções cada vez maiores, vêm originando traumas progressivamente mais graves.

É importante deixar claro que, no trauma, o indivíduo sofre os efeitos da desaceleração. Nos casos de envolvimento crânio-maxilo-facial, podemos citar como exemplo clássico, os efeitos sobre o cérebro humano que pesa, em média, 1,2 kg. Num impacto frontal a 60 km/h, o cérebro tem seu peso representado por 25 kg. Num impacto a 100 km/h, "o peso" passa para 42 kg. Vale ressaltar que o mesmo efeito da desaceleração sobre o encéfalo também poderá produzir, ainda, lesões raquimedulares (na coluna vertebral), de quaisquer níveis; de mem-

bras; torácicas; abdominais; e, obviamente, faciais.

O trauma facial, no nosso meio, em tempo de paz, abrange a faixa etária, na sua maioria, compreendida entre 5 e 60 anos de idade, na proporção entre sexo masculino e feminino na ordem de 2:1.

A maioria dos indivíduos acometidos de trauma facial constitui o grupo envolvido em acidentes automobilísticos (que gira em torno de 70 %). Esses indivíduos encontram-se na faixa conceituada como "economicamente ativa", ou seja, entre 18 e 45 anos, e constituem um importante

problema social, tanto no meio civil quanto no meio militar, quando, em decorrência do trauma advém: o falecimento; a convalescença por período prolongado; ou ainda, a incapacitação definitiva para o trabalho.

Nos últimos 20 anos, pode-se observar uma conquista importante: a adesão, mais obrigatória do que consciente, ao uso do cinto de segurança. Adicionalmente, pode-se observar que a indústria automobilística vem envidando esforços no sentido de oferecer produtos de melhor qualidade e dispositivos de segurança mais efetivos.

Em que pese o singelo progresso alcançado, parece ainda distante de solução a questão cerne: educação e conscientização coletiva, pontos que deverão ser prioriza-

"...uma conquista importante: a adesão, mais obrigatória do que consciente, ao uso do cinto de segurança."

Um problema (in)evitável ou (in)controlável?

Crânio-Maxilo-Facial

dos, desde o período da educação básica, pelas autoridades governamentais. Entretanto nós, cidadãos integrantes da sociedade, temos a responsabilidade moral de participar deste processo de reeducação.

A experiência nos mostra que um outro aspecto que tem elencado o trauma facial nos dias de hoje é a “sensação de extrema segurança” que fantasia a imprudência e a irresponsabilidade de alguns motoristas, que, sob a influência de uma gama importante de problemas sociais, prosseguem abusando da velocidade. Neste particular tem sido observada a ocorrência de traumas muito mais graves, envolvendo, agora, de maneira mais expressiva, indivíduos de faixas etárias “extremas”, ou seja, crianças e idosos, naturalmente mais resistentes ao uso de dispositivos de segurança por iniciativa própria - principalmente o uso

de cintos de segurança. Assim, esse segmento populacional “especial” vem determinando uma forma de abordagem específica.

Graças à atuação exemplar do Corpo de Bombeiros, no atendimento pré-hospitalar (socorro em via pública), muitos pacientes que perderiam suas vidas nos locais dos acidentes chegam agora aos hospitais de emergência vivos, mas como graves politraumatizados.

Com base em 21 anos de experiência profissional e 15 anos à frente da chefia do “Serviço de Cirurgia e Traumatologia Crânio-Maxilo-Facial e Reparadora da Face do HCA”, valemo-nos do presente artigo para conclamar o leitor a ombrear esforços no sentido de contribuir socialmente com uma campanha de conscientização coletiva, seguindo alguns passos:

1. utilizar sempre os dispositivos de segurança, principalmente o cinto de três pontas, até mesmo para os passageiros dos bancos traseiros;
2. diminuir a velocidade de condução dos veículos, tanto em vias urbanas quanto em auto-estradas;
3. obedecer a sinalização de trânsito em todas as suas modalidades (luminosas, escritas e sonoras);
4. manter-se calmo durante a condução de veículos; a agressividade, a violência e a insensatez poderão gerar consequências dramáticas;
5. procurar proceder de forma serena, lembrando sempre que “você poderá ser o melhor ou o pior exem-

plo” para uma criança ou um adolescente, principalmente para aqueles que nutrem grande admiração por você, seja lá por que motivo for;

6. tenha cuidado com os transeuntes; a despeito da “despreocupação de alguns”, é oportuno enfatizar que em quaisquer circunstâncias eles sempre serão as vítimas (de fato ou de direito);
7. não combine direção com consumo de bebidas alcoólicas; você sempre terá seus reflexos diminuídos – seja humilde e reconheça este fato.

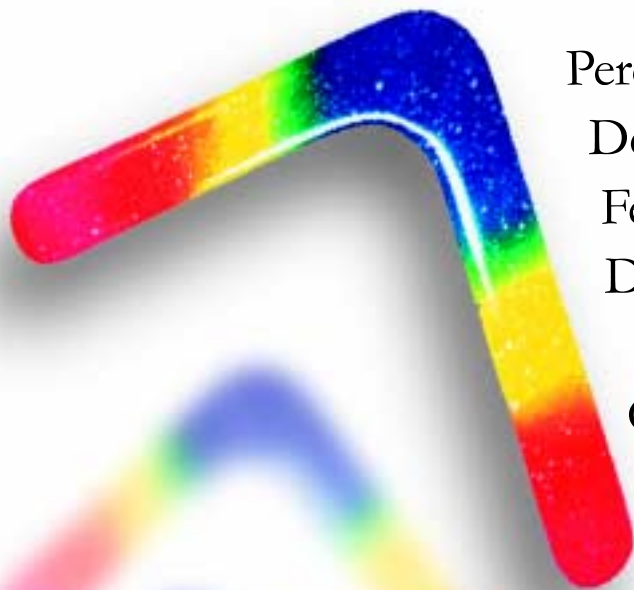


Acreditamos que, com a diminuição progressiva dos traumas da região crânio-maxilo-facial, num futuro próximo poderemos nos dedicar, cada vez mais, à pesquisa, ao tratamento e à cura de outras condições que assolam muitos pacientes: as deformidades congênitas e as doenças malignas.



BUMERANGUE

Lannes de Aguiar Garcia
Cel. Int. RR



Perdoei todo o mal que me fizeram.
Deixei todos os projetos de vingança
Fenecerem. Não mais empunho a lança
Do ódio. Os motivos se perderam.

Os invernos da vida me trouxeram
Com todo brilho que minha alma alcança
Um proceder diverso de alma mansa
Quando os cabelos que ficaram
embranqueceram.

Se tens raiva, resfria bem teu sangue
Se não, o desespero te afoga
E te transforma em um
farrapo exangue.

A praga, como diz ditado em voga,
Roda, roda, tal qual um bumerangue
Pra cair na cabeça de quem roga. ✦



Vigilância Aérea

Segurança e Confiabilidade são importantes. É necessário saber o que está acontecendo. Precisa ter certeza. Imediatamente. Lockheed Martin pode fornecer sistemas exhaustivamente testados, de última geração para auxiliar países a monitorarem seus espaços aéreos e suas fronteiras. O Radar AN/TPS 117 transportável proporciona uma vigilância aérea de longo alcance. O radar móvel MMSR fornece cobertura em 3D de médio alcance, enquanto o Sky Tracker™ atende à vigilância na área dos aeroportos. O TPS-B34, versão brasileira do TPS-117 será uma das peças chaves do Projeto SIVAM. Lockheed Martin, a número um do mundo na integração de sistemas, poderá instalar e integrar o sistema existente com um novo para atender aos requisitos desejados de Controle e Comando e estará presente com treinamento e apoio ao produto pelo tempo de sua vida útil.



Radar de Vigilância de Multi-Missão (MMSR)



Sky Tracker™

Vigilância Aérea:

Quando você necessita.

Aonde você necessita.

