

Revista   
**aeronáutica**

2003 E-mail: [revistaeronautica@caer.org.br](mailto:revistaeronautica@caer.org.br) Número 238

**22 DE ABRIL**



*A Época do Terror*  
*O Tiro de Destruição*  
*Homenagem à Mulher*  
*Co-Gestão sim, e Urgente*  
*Entrevista com um Nobel*  
*Reserva — um Passo à Frente em 2003*

**DIA DA AVIAÇÃO DE CAÇA**

**Presidente:**

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

**1º Vice-Presidente:**

Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro

**2º Vice-Presidente:**

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

**DEPARTAMENTOS**

**Administrativo:**

Cel. Int. R/R Haroldo Prado de Azevedo

**Patrimonial:**

Cel. Av. R/R Fernando Moura Correia

**Social:**

Ten.-Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

**Cultural:**

Cel. Av. R/R Mário F. Pontes Filho

**Finanças:**

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

**Beneficente:**

Cel. Int. R/R Haroldo Prado de Azevedo

**Secretaria Geral:**

Cap. Adm. R/R Ivan Alves Moreira

**Assessoria Jurídica:**

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

**SUPERINTENDÊNCIAS**

**Sede Aerodesportiva:**

Maj. Esp. RR Josias de Freitas Duarte

**Divisão de Ultraleves Motorizados:**

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

**Sede Social:**

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

**Sede Lacustre:**

Sr. Márcio Ganem Álvares

**CHICAER:**

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

**Endereço:**

Pça. 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

**Jornalista Responsável**

J. Marcos Montebello

**Produção Gráfica**

Luiz Ludgerio P. Silva

Márcia Regina I. H. Galhardo

**Revisão**

Dirce Brízida

**Conselho Editorial**

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial, não representando com isto ponto de vista do Clube de Aeronáutica e, sim, dos seus autores. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

**Pigmento** Consultoria, Produção Gráfica e Fotolito  
Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ  
Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485  
pigmento@pigmentofotolito.com.br

# Índice

## NOSSA CAPA



## 04 EDITORIAL

### Clube Temático

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

## 06 ENTREVISTA

### Werther Souza Aguiar Temporal - Cel. Av. Ref.

A Redação

## 09 HOMENAGEM

### Dia Internacional da Mulher

Eliane Nemer

## 10 POLÍTICA DE DEFESA



### O Tiro de Destruição e a Missão da Força Aérea

Brig.-do-Ar RR Delano Teixeira Menezes

## 12 VISÃO DOS FATOS

### A Época do Terror

Sonia Ilich e Carlos Ilich Santos Azambuja

## 15 TECNOLOGIA



### O Uso da Centrifuga na FAB: sua problemática e instalação

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

## 20 ARTE

### O que é Pintura Contemporânea?

Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR

## 22 PREVIDÊNCIA



### Co-gestão Sim, e Urgente!

Renato Paiva Lamounier - Cel. Av. RR

## 24 AVIAÇÃO CIVIL

### A Aviação Civil e os Militares...

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

**26** ENFOQUE



**Outros Olhares sobre o Filme Abril Despedaçado**

*Neyde Lúcia de Freitas Souza - Maj. QFO*  
*Maria Célia Barbosa Reis da Silva*

**29** VELHAS ÁGUIAS



**Bastidores do Correio Aéreo Nacional e o Canto do Cisne**

*Rubens Gonçalves Arruda - Cel. Av. RR*

**32** MOMENTO



**Reserva - um passo à frente em 2003**

*Carlos Alberto de Paiva - Cel. Av. RR*

**34** DECEA

**Revitalização e Aprimoramento de Meios do SISCEAB**

*Telma Penteado*

**36** CENÁRIO INTERNACIONAL



**A Doutrina da Ação Preventiva**

*Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR*

**38** CRÔNICA

**Brasilidade à Flor da Pele**

*Maria Verônica Aguilera*

**39** EXÉRCITO BRASILEIRO



**ASTROS II**

*Hélio Vieira Guerra - Cmt. do 8º G A Cos M*

**42** CONTROVÉRSIA



**Santos-Dumont e as Falsas Primazias**

*Márcio Barbedo Cezar*

**46** MEDICINA E SAÚDE

**Segunda Opinião: prudência ou confusão?**

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

**48** HUMOR



**Papo Rádio entre os Órgãos de Controle e a Aeronave**

*Adaptação da Internet*



# Ironia...?

2003, março, e com ele as águas que fecham o verão.

No ar, um pensamento perdido de um editor para fechar mais uma edição da *Revista*.

Perdido!?

Perdido não estaria o senhor do mundo nos submetendo a uma guerra, contra tudo e contra todos, tentando tirar o óleo do outro?

Perdido não estaria o louco do outro lado do mundo, ao produzir armas químicas e biológicas para usar contra a Humanidade?

Perdido não estaria o governo, cuja corte foi estruturada como um castelo de cartas, de difícil substituição das partes?...onde um sopro do MST e...!?

Perdida não estaria a mídia quando destaca como seu assunto principal uma cachorrinha?

Perdidos estamos nós sitiados por traficantes sem poder distinguir a polícia do bandido.

Perdido está o povo quando pede as Forças Armadas na rua para se sentir seguro, como se elas estivessem preparadas para esta guerra em surdina, corrupta e desumana, onde atuam do menino ao político.

Pensamento perdido!?! Agora já não mais após a reflexão.

A clareza nos mostra ser impossível, nos dias de hoje, ainda que simbolicamente, repetir o feito daqueles heróis do 1º Grupo de Caça em 22 de abril de 1945.

O inimigo era conhecido.

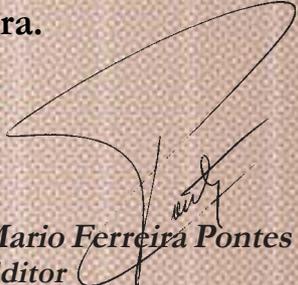
O valor era a dignidade, era a integridade, era a ética. A coragem suplantava o medo. A luta era pela Pátria e pela liberdade. Era a Guerra.

Tempos idos...

2003, abril, 22. Dia da Aviação de Caça.

Saudade daqueles dias?

Que ironia...! ✈



Mario Ferreira Pontes Filho  
Editor

# EDITORIAL

# EDITORIAL

# EDITORIAL

# Um Clube

O Clube de Aeronáutica congrega pessoas que usufruem, usufruíram ou contribuíram para que os homens se iguallassem aos pássaros na utilização dos céus de nosso país.

Houve a época em que os cadetes pretendentes ao usufruto dos céus tinham no Rio de Janeiro o seu ninho e eram freqüentadores dos eventos do clube como convidados especiais.

Houve a época em que as linhas do CAN partiam do Calabouço, como era conhecido o aeroporto e tripulações neste clube pernoitavam. A sede do governo era aqui e para á vinham as aeronaves e suas tripulações para solucionar os problemas administrativos.

Houve a época, no antigo hotel, que havia a sala da televisão em frente a qual se reuniam os hóspedes. A evolução faz com que cada quarto tenha sua própria televisão dispensando os hóspedes do convívio. Já existiu sala de jogos e a quadra de esportes própria do clube que permitiam um maior convívio.

Muitas coisas hoje são só saudosismo. Os roncões dos motores escassearam. As epopéias, que marcam as glórias da aeronáutica, se distanciam no tempo e suas comemorações se enfraquecem a cada dia. As atenções são outras...

Poucos sabem, hoje, que tomava-se conhecimento das escalas do CAN pelos jornais. Os aprovados nos exames médicos do ISC (Instituto de Seleção e Controle – o CEMAL da época) eram publicados na imprensa.

Temos, hoje, um clube com imensas dificul-

dades econômicas/financeiras, porém temos, também que preservá-lo para as novas gerações, deixar registrada, de alguma maneira no Clube, a História da FAB e, principalmente, cultivar os seus mitos. Isto não tem custo em suas diversas conotações.

Nosso Clube lembra a aviação no seu próprio nome: Clube de Aeronáutica. Temos o Salão de nome Demoiselle; a cadeira de avião como cadeira de engraxate; salões Marechal Henrique Fleiuss, Marechal Ignácio Loyola Daher, Brigadeiro Bachá; o cardápio do restaurante lembra antigos termos da aviação; o corredor, por onde tantos passageiros embarcaram nos hidroaviões que serviram de base para a Aviação de hoje, ainda persiste, esquecido, em toda a sua majestade. Vocês sabiam que a sede do Clube, hoje ocupado pelo INCAER (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica), chamava-se Aeroporto Santos-Dumont?

O Clube de Aeronáutica, pelo seu próprio nome, deveria ser um clube temático de aviação. Relembrar o passado de tantos vôos e glórias, permitir que visitantes e turistas sintam um pouco da nossa história, fazer que nossos veteranos sintam orgulho de seus feitos e que a aviação cresceu e chegou aos dias de hoje graças a corajosos e perseverantes aviadores, todos sócios de nosso Clube, que nos antecederam.

Dentro dessa meta, a nossa agremiação pretende, evidentemente com patrocínio, inserir-se no contexto do corredor cultural da Praça Quinze.



# Temático



O projeto vai, com poucas obras, recompor este canto do “Calabouço” como era, originalmente, nos idos da década de 30; vai descobrir o teto de vidro da passarela de embarque; o *pier* flutuante vai voltar a seu lugar de origem; e as cores originais do antigo Aeroporto Santos-Dumont vão voltar a embelezar o nosso Clube, como antigamente. Em complementação a essa volta ao passado, está em franco desenvolvimento um outro projeto, este da RioLuz, que proporcionará a iluminação adequada, ressaltando o que temos de mais belo e histórico na Sede Central.

Porém, não podemos ficar só aí, brevemente, será inaugurada uma sala para os sócios, chamada Brigadeiro Nero Moura, onde será lembrado a maior epopéia em que a Aeronáutica militar brasileira esteve envolvida dentro de suas funções bélicas, a atividades para a qual se mantém preparada: a participação da FAB na Segunda Guerra Mundial, quando ajudamos a trazer a paz ao mundo.

Assim teremos, por exemplo, recantos denominados de Bagatelle, Saint-Cloud, Calabouço, etc. Nesse esforço, o que nós sócios poderíamos ajudar?

Filho de General do Exército Brasileiro, meu pai legou-me ao falecer, inúmeros troféus, maquetes, panóplias, fotografias e lembranças de mais de 50 anos de caserna. Belíssimas peças de uma gloriosa carreira militar. O que fazer com todo esse valioso acervo? Na verdade, embora pudesse guardar, por serem lembranças

personais e de algum valor, achei por bem perpetuar a memória de meu pai em um local onde muitas pessoas pudessem admirá-las. Em minha cidade natal, Bagé (RS), existe um pequeno museu, cujas primeiras peças remontam a Guerra do Paraguai, com as armas e fardamentos de um tio-avô de meu pai, o Soldado Francisco Álvares, mais conhecido como *Chico Diabo*. Foi para lá que enviei todas as lembranças, de cunho militar, legados a mim como herança. Tenho certeza que a memória de meu pai ficará eternizada e ele jamais será esquecido.

Esse pequeno e ilustrativo exemplo, demonstra o que as famílias de nossos antepassados, todos eles heróis e aviadores, poderiam fazer para enriquecer e embelezar as instalações de nosso Clube. Quantos objetos, valiosos para a preservação das histórias da FAB e de seus aviadores estão escondidas no fundo de armários, apenas tomando espaços e deteriorando-se com a passagem do tempo? Este Editorial foi escrito, inspirado em uma doação recente, feita pelas herdeiras do Brigadeiro Feliu Tavares, de uma enorme pintura de um C-47 do CAN ao Clube de Aeronáutica

***Preservar a história é valorizar o presente e construir o futuro.*** ✈

***Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares***  
Presidente

# Um Prêmio Nobel entre Nós

Com uma carreira de mais de trinta anos na FAB e milhares de horas de vôo em diversas aeronaves, o Cel. Av. Werther Souza Aguiar Temporal foi um dos agraciados com o Prêmio Nobel da Paz de 1988.

Historiador, poliglota e dono de um expressivo acervo internacional em sua biblioteca, é colaborador em diversos veículos de comunicação militares, incluindo nosso periódico.

A *Revista aeronáutica* sente-se honrada ao entrevistá-lo.

**RA – Cel. Temporal, quando entrou para a Aeronáutica, e qual foi a sua Turma?**

**CT** – Entrei em 1944 e fiz o curso na Força Aérea Americana. Fui para lá e saí na Turma de 45.

**RA – Era Asa Branca, não?**

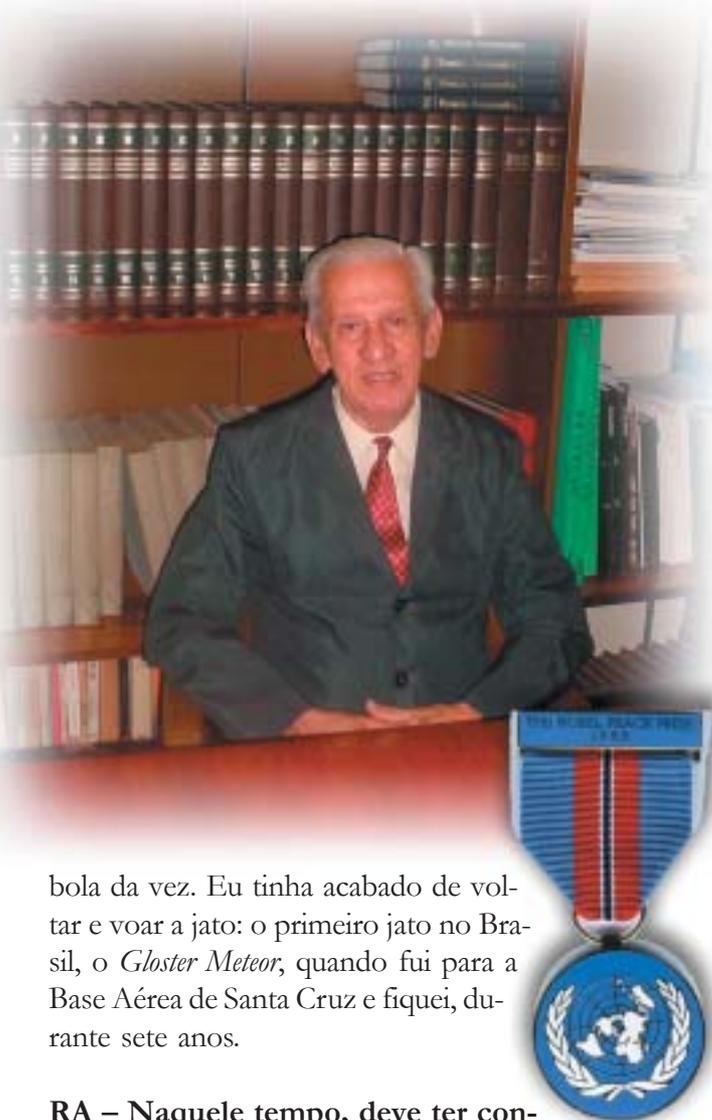
**CT** – Naquele tempo não existia. O *Asa Branca* era todo o esquadrão da Reserva. Constava na platina, não era um curso da Escola. Posteriormente, eu fiz um curso da Escola de Aeronáutica, na Ativa; servi na Patrulha em Paulo Afonso, como oficial da Reserva.

**RA – Quais as funções mais importantes que exerceu?**

**CT** – Bem, no princípio, a gente não tem funções. Eu servi na Patrulha, que, na ocasião, utilizava o avião *PV-02*. Era a melhor aeronave naquela época. O Comandante era o Ivo Gastaldoni. Ele fez muito patrulhamento, escreveu livro e ficou detentor de uma experiência muito grande.

**RA – Chegou a participar de ações anti-submarino?**

**CT** – Não. Quando cheguei, já estava tranqüilo. Fiz apenas os cursos e, como tinha vindo da América, com o curso do *B-25*, dei alguma instrução de instrumento, pois, aqui no Brasil, ainda estava incipiente. Depois, voltei para a Escola. Fiz o curso e, terminado este, fui convidado para ficar como instrutor, pois eu era bastante voado. Dei instrução para diversas turmas, inclusive a de 1954, do Brigadeiro Baptista, do Brigadeiro Gandra, da qual alguns fizeram cursos de seleção para a Caça. Depois, fui para Natal, onde botei tudo em dia. Participei em vôo de Caça, por seleção. Voei para a Itália, junto com o Baptista, mais outros ex-alunos, com a pretensão de voar a jato, que era a



bola da vez. Eu tinha acabado de voltar e voar a jato: o primeiro jato no Brasil, o *Gloster Meteor*, quando fui para a Base Aérea de Santa Cruz e fiquei, durante sete anos.

**RA – Naquele tempo, deve ter convivido com o pessoal do 1º Grupo de Caça.**

**CT** – Aquele pessoal todo que veio da Itália foi servir lá, bem como outros que eu já conhecia anteriormente, portanto, tive muitos contatos com eles.

**RA – Vamos abordar um assunto diverso, já que serviu nas Forças de Paz. É importante a Força de Paz? Acha que, realmente, a Unidade tem forte poder de dissuasão?**

**CT** – Isso é duvidoso, tanto assim, que nós fomos para o Congo como Força de Paz e acabamos participando de uma guerra.

**RA – Como entrou nessa Força de Paz?**

**CT** – Abriram um voluntariado para o pessoal seguir



para lá. Tinha que ser piloto de Transporte, porque a missão seria de fazer transporte de diversas coisas. Os habitantes do Congo, porém, não tinham noção de País nem Estado. Para eles, o Congo era só Província, então eles só tinham conhecimento tribal. Aqueles que recebem Forças de Paz, para evitar a guerra, geralmente não concordam com isso. Por exemplo, o Congo contratou diversos mercenários, com bastante experiência de guerra; comprou cinco aviões de Caça, o tal de *Fouga Magister*, para nos atacar. Esses aviões me atacaram quando eu estava em Elizabethville. Vinham, diariamente, fazer bombardeio. Num desses bombardeios é que eu fui ferido. Também nos atacavam em vôo, com o seguinte inconveniente: nós não tínhamos pára-quadras, eles atiravam usando caças. Nossa sorte é que eles eram pilotos comerciais contratados pelos mercenários. Esses não tinham a mesma tática de guerra dos contratantes, do contrário, nos teriam derrubado. A nossa tática era esperar que viessem por cima, uma vez que existe uma distância de tiros chamada *ranger*, e, quando eles vinham chegando perto, nós bancávamos o avião para cima deles e, então, eles, para não bater, saíam. Nesse meio tempo, nós conseguíamos escapar, mas, mesmo assim, nós fomos bastante furados por balas.

**RA – Foram esses tiros que o deixaram fora da Força?**

**CT** – Não só. Em terra, foram estilhaços, quando eles bombardearam o aeroporto e explodiram os aviões que estavam estacionados. Nós estávamos abastecendo, junto ao avião, e eu peguei alguns estilhaços no peito, na barriga, na cabeça e no braço. Ainda ficou um aí de lembrança. Em vôo também, eles atacaram o avião e alguns dos tiros quebraram o pára-brisa do meu lado, passaram, furaram uma caixa com algumas ferramentas que eu havia comprado, pegaram na minha perna e trespassaram. Por esses dois ferimentos, na volta, me concederam a Cruz de Sangue.

**RA – Quando lhe concederam Medalha e Diploma do Prêmio Nobel da Paz?**

**CT** – Bem, o Prêmio Nobel da Paz não foi individual. Ele foi concedido, em 1988, às Forças de Manutenção da Paz da ONU, concedido à ONU por sua militância em defesa da manutenção da paz, e, concomitantemente, foi estendido a todos os componentes militares das Forças da Paz, até a data de dezembro de 1988. Como não houve entrosamento, e eles não podiam conceder

sem saber quem, realmente, tinha participado, foram necessárias gestões. O mais atuante foi o Coronel do Exército Ivo de Albuquerque, que servia no Paquistão. Ele investigou, sondou e ligou para o Ministério da Aeronáutica, que deu o meu nome. Sabiam que eu estivera no Congo e fora, inclusive, ferido. Houve, também, uma espécie de Conferência no INCAER, na qual me disseram: – “Você foi o que mais participou ativamente no Congo, é você que vai falar.” A Comissão foi formada pelo Coronel Ivo, do Exército, eu, da Aeronáutica, e pelo Comandante Munro, da Marinha, que havia ficado perdido lá na Grécia um bom tempo e contou umas aventuras dele por lá. A Comissão se comunicaria com diversos países da Escandinávia, juntamente com a ONU. Somente depois da manifestação de um Comitê que existe na Noruega, foi que recebemos o nosso prêmio. Eu desconhecia o assunto, mas o Prêmio Nobel concedido pela Suécia é de Medicina, Física, Química e de Literatura. O Prêmio da Paz é concedido pela Noruega. Foi necessário provar com documentos hábeis e oficiais: relação de operações, missões, cópia de Portaria de



*This is to certify that*

*Col. Av. Werther S. A. Temporal*

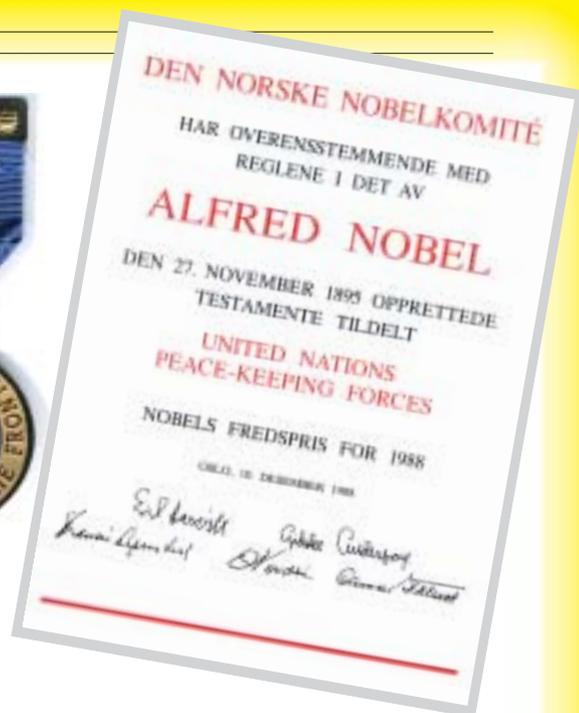
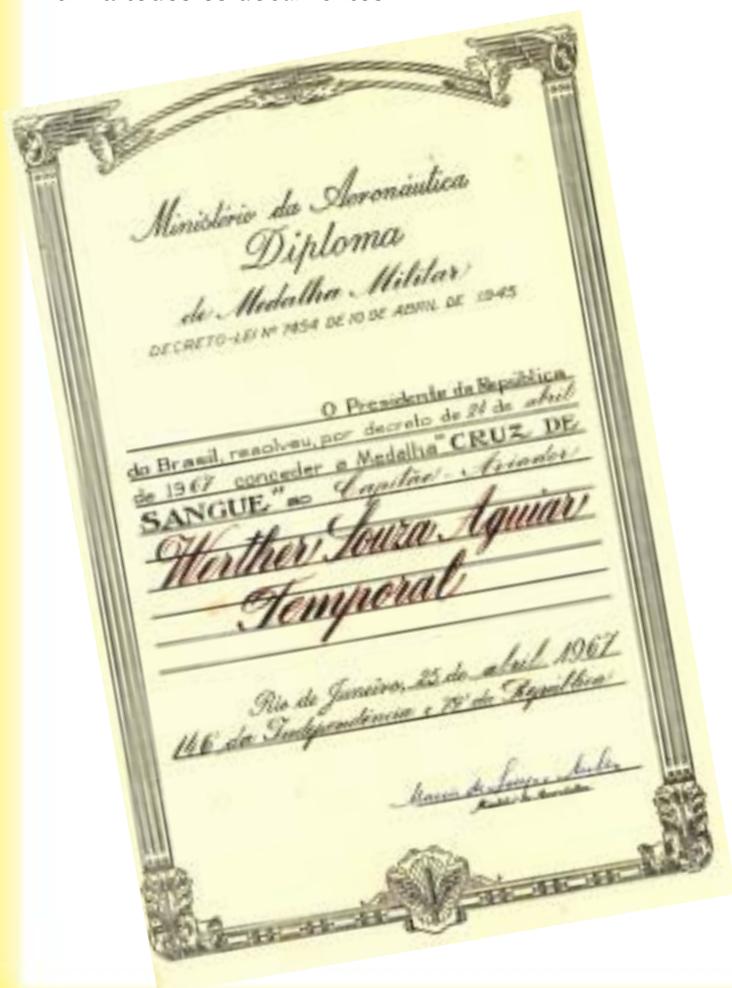
*served as a member of the  
United Nations Peace-keeping Forces,  
prior to the Norwegian Nobel Committee's  
awarding of the Nobel Peace Prize to  
the United Nations Peace-keeping Forces,  
on the 10th Day of December 1988.*

*J. von Lubinski*

*Brigadier/President*

*The Norwegian Association of UN Veterans*

Designação, carta do Comandante do Esquadrão e, no meu caso, eu ainda tinha o brasão e o emblema da ONU no documento que me encaminhara para o hospital para retirar os estilhaços quando fui ferido. Juntei, ainda, uma cópia da carteira de identidade que eles deram aos componentes da Força e da carteira de motorista. Provas mais que suficientes que eu estivera lá. Só então recebi o Certificado, assinado por todos os membros da Comissão, e fizeram a remessa da Medalha e do Certificado da ONU, não só o meu, mas de todos os que participaram até a data limite de dezembro de 1988. Agora não tem mais. Mas eu tirei cópia do formulário e enviei pela Internet para os que tinham esse direito. Não sei quais os que já efetivaram essa remessa da documentação para fazerem jus ao prêmio. Ninguém vai pedir nada, vai apenas provar que estava nas Forças de Paz. Eu levei à DIRAP, para publicar a documentação recebida da ONU e da Noruega, porque tudo o que for estrangeiro deve ficar registrado aqui, nos nossos assentamentos, para comprovar. Foram feitas cópias pelo pessoal de lá. Eu não quero ficar dono do Prêmio Nobel da Paz. Eu sou, apenas, um deles; apenas eu tinha todos os documentos.



**RA – A entrevista está terminando. Alguma mensagem sua para as novas gerações?**

**CT –** A mensagem... numa ocasião, num dos almoços do pessoal da Caça, estava presente o **Maj. Pontes**, que é um astronauta. Ele veio falar comigo: – “Qual é o ensinamento que o Senhor pode me dar?”, e eu disse: – “Você já ultrapassou os nossos conhecimentos, por você ser um astronauta. O único brasileiro. O que eu posso dizer-lhe é que mantenha a humildade, aquela que já possui, característica sua, como oficial do interior, de Bauru. Jamais querer ser mais que os outros. O resto é continuar aprendendo mais, porque aquilo é uma cápsula e não um avião. A pane é morte certa.” Para os mais novos, eu digo para não se preocuparem com esta fase atual de pressão econômica, em que o pessoal da FAB tem menos vôo. Sei que ficam meio decepcionados, porque entraram querendo voar, só pensando no vôo, não interessa o resto. Então, vocês tenham calma, porque o pessoal, não só com o Brig. Baptista, e agora, com o Brig. Bueno, está articulando o máximo possível, sem querer passar a frente dos outros setores, que também estão com seus orçamentos comprimidos, para melhorar, ao máximo possível, para dar-lhes ensinamentos. Que todos eles mantenham a sua humildade e seus treinamentos no tempo máximo. Se não podem voar, pelo menos estudem. Conheçam bem os aviões, a fundo. Por agir assim, apesar de diversas coisas que passei, cheguei aqui, a essa idade, e estou vivo. Eu agradeço à *Revista aeronáutica* e espero que sirva de incentivo para outros.



# Dia Internacional da Mulher

O toque do despertador nos faz acordar para um novo dia. Março de 2003. No ar, o silêncio das manhãs é cortado por ruídos de automóveis e canto de passarinhos. No rádio ouve-se sobre a iminência de uma guerra devastadora no Oriente Médio, declarada pelos americanos e ingleses. Nas ruas das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, a guerra desumana do tráfico contra a população desarmada nos traz pânico e desesperança. O radialista lembra o Dia Internacional da Mulher e, com o coração apertado, sentimos saudade. Sentimos saudade da Paz.

A corrupção é manchete nos jornais. Escutas telefônicas, grampos, atentados, mortes...

Os poderes do Estado estão desacreditados pelo povo sofrido.

O homem está perdendo sua ligação com o senso ético, com a sensibilidade, com o seu interior, integrando-se à vilania do poder econômico, às iniquidades, à sordidez da inveja e da prepotência. Formam-se à nossa volta cortes com seus inumeráveis bufões. Bufões de falsos líderes. Bufões de corte de papel.

Neste ano de muita turbulência que as mulheres possam, unindo forças, continuar com sua postura de guerreiras, enfrentando todo o tipo de opressão.

Que o sentimento de Paz não seja impeditivo para o brado de indignação a tudo que as tem contrariado.

Que a respeitabilidade e a dignidade sejam apenas adjetivos redundantes quando o assunto tratado for mulher. ✈

*Eliane Nemer  
Secretária Geral da 16ª  
Subseção da OAB*



Delano Teixeira Menezes  
Brig.-do-Ar RR

# O TIRO DE DESTRUÍ

“...por que queremos uma lei para abater aeronaves civis, ainda mais em tempo de paz?”

De tempo em tempo volta à pauta de discussões, no âmbito da Força Aérea, a introdução de artigo no Código Brasileiro de Aeronáutica que trata do chamado *tiro de destruição*, agora, mais do que nunca, revigorado com a ampliação da capacidade de detecção do SIVAM em área de grande atividade ilícita no espaço aéreo brasileiro.

“O viés mais forte é o exercido pela pressão dos pilotos que realizam missões de interceptação...”

Essa discussão frequentemente envereda por dois vieses distintos, ambos carregados de

razões e emoções, embora quase ninguém se atenha ao âmago da questão.

O viés mais forte é o exercido pela pressão dos pilotos que realizam missões de interceptação a aeronaves supostamente em atividades ilícitas. Eles estão em contato direto com as ações

de aviões *píratas* que afrontam insolentemente a autoridade de uma aeronave armada da Força Aérea Brasileira, no cumprimento da missão de prover segurança ao espaço aéreo nacional. Esses pilotos sentem-se frustrados e percebem a iniquidade dessa lei, que os autorizaria a destruir uma aeronave que não atendesse às suas ordens quanto ao prosseguimento do seu vôo comprovadamente ilícito. Eles tendem a achar que estão fazendo um papel inútil e que só estão gastando combustível, mas não percebem o risco que eles mesmos correm se fossem autorizados a destruir a aeronave *invasora* do espaço aéreo nessa situação.

A outra linha das discussões gira em torno da responsabilidade da autoridade que vai dar a ordem de destruição e a necessidade de que esteja cercada de uma eficiente rede de inteligência que lhe dê a segurança para decidir. E aí aparece a necessidade da regulamentação da lei que assegure uma cadeia eficiente de articulações entre todos os órgãos envolvidos no combate ao contrabando e ao narcotráfico, extrapolando a esfera de competência do Comando da Aeronáutica e até mesmo do Ministério da Defesa, ao mesmo tempo em que aflora o temor do que aconteceria se houvesse alguma falha nessa enorme e difusa cadeia de informações, colocando-a, se não em situação vexatória, numa situação jurídica/legal complicada.

O que poucos se dão conta, e que eu tive a oportunidade de constatar quando fui designado Chefe do primeiro GT constituído no Estado-Maior para tratar da regulamentação da lei, são as profundas implicações jurídicas, tanto no âmbito do Código Penal Brasileiro, quanto no rompimento com os protocolos da Aviação Civil Internacional, dos quais o Brasil é signatário. Naquela oportunidade, verificou-se que, se alguma aeronave civil for derrubada em vôo por uma aeronave militar, em qualquer situação, o



# ÇÃO E A MISSÃO DA FORÇA AÉREA

piloto seria o principal responsável pelo ato em última instância. Independentemente de quem deu a ordem, o piloto sentaria no banco dos réus para responder por esse ato. Da mesma forma que um policial responde a inquérito quando mata um bandido, mesmo em defesa própria. Daí advém a pergunta: estaria a Instituição preparada para fazer frente a essa situação? Estariam os pilotos preparados para absorver tamanha responsabilidade?

Mas a questão principal, que está escapando à percepção de todos, é a questão da coerência do nosso discurso. Se somos contra o envolvimento direto das Forças Armadas no combate ao contrabando e ao narcotráfico (até porque legalmente não temos autoridade de polícia), por que queremos abater em voo aeronaves civis supostamente envolvidas nessas atividades? Só porque elas não estão cumprindo as regras de tráfego aéreo ou não obedecem à determinação de uma autoridade aeronáutica?

Vejamos a seguinte situação: um caminhão carregado de soja, mas sabidamente transportando cocaína por baixo dela, trafega por uma rodovia paraguaia paralela à fronteira seca que separa o Brasil do Paraguai. Repentinamente esse caminhão abandona a rodovia, invade o território brasileiro e passa a trafegar em rodovia nacional. A perseguição/repressão a esse caminhão é de responsabilidade do Exército Brasileiro, da Polícia Federal ou da Polícia Militar? O Exército poderia atirar ou prender os ocupantes desse caminhão? Ou isso é uma atribuição específica das Polícias? Por que então no ar deveria ser diferente? Se não queremos, com razão, nos envolver diretamente na luta contra esse ou qualquer outro ilícito, por que queremos uma lei para

abater aeronaves civis, ainda mais em tempo de paz? Os nossos anseios imediatos, no afã de cumprir uma missão que nos atribuíram, não estarão indo contra os nossos princípios? Seria essa a missão de uma Força Aérea com letras maiúsculas: perseguir bandidos?

A única maneira pela qual se poderia contornar essa situação, ainda assim com limitações, seria a criação de *Zonas de Identificação de Defesa Aérea* (as ZIDAS ou ADIZ em inglês). Mas a implementação dessas áreas seria possível diante da grande extensão das fronteiras do país? A Força Aérea teria condições de dar conta dessa tarefa? Existiria justificativa legal para a ativação dessas áreas? A que ponto essa ativação afetaria as nossas relações com os países vizinhos?

Todas essas questões devem ser respondidas antes de se partir para a ação. O que mais me parece é que nós mesmos criamos um problema, antes que uma solução, quando insistimos na introdução desse artigo no Código Brasileiro de Aeronáutica. ✈

“...a questão principal, que está escapando à percepção de todos, é a questão da coerência do nosso discurso.”

# A Época do

# Terror

**"A luta contra o terrorismo forjou inicialmente uma coalizão composta por 90 países."**



*Sonia Ilich e Carlos Ilich  
Santos Azambuja  
Historiadores*



**A** definição oficial dos EUA chama “terrorismo” o “uso calculado da violência ou a ameaça de empregá-la para alcançar fins de natureza política, religiosa e ideológica (...) mediante a intimidação, a coerção ou a inculcação do medo”.

O período conhecido como Guerra Fria (de 1945 a 1989) terminou quando o Muro de Berlim foi derrubado pelos próprios cidadãos berlineses. Foi sucedido por uma breve era pós-Guerra Fria, que teve seu fim em 11 de setembro de 2001. A partir de então o mundo entrou em uma nova era, que poderia ser chamada Época do Terror.

Os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, além de destruírem o símbolo da supremacia econômica norte-americana resultaram em um número de norte-americanos mortos quase cinco vezes maior que os de todos os incidentes terroristas das três décadas anteriores somados e cerca de duas vezes maior que as vítimas do ataque japonês a Pearl Harbor. A lista de vítimas do *World Trade Center* incluiu ainda cidadãos de outros 62 países, inclusive alguns brasileiros.

Os atentados desencadearam uma reação do Presidente Bush semelhante à da Primeira-Ministra de Israel, Golda Meir, após o ataque palestino aos atletas de Israel durante as Olimpíadas de Munique, em 1972, o qual ficou conhecido como o Massacre de Munique: “– *Vamos matar os que mataram*”, determinou, e a ordem foi cumprida à risca nos anos seguintes. Bush declarou guerra ao terrorismo de forma ampla, definindo que “*aqueles que acolhem terroristas são terroristas da mesma forma; quem ajuda terroristas é um terrorista, e será tratado como tal*”. Dessa forma, o espaço e a profundidade das ameaças de Bush abrangem o mundo inteiro. E ainda mais: segundo divulgado em 15 de dezembro de 2002 pelo jornal *The New York Times*, objetivando destruir “*ameaças emergentes aos EUA*”, o Presidente Bush teria autorizado a CIA, por escrito, a matar, em qualquer lugar do mundo, os terroristas constantes de uma lista até agora secreta, considerados “*o pior do pior*”.

Com o ataque de 11 de setembro, o Presidente Bush reverteu o quadro de altíssima rejeição ao seu

governo e abafou as acusações de fraude eleitoral, favorecimento de empresas e companheiros de campanha e de corrupção. A atenção dos norte-americanos voltou-se inteiramente para arremeter o país indiscriminadamente contra o mundo árabe, incitando assim os muçulmanos contra o *Grande Satã*. Bush passou de vilão a xerife do mundo, e seus métodos até então questionados passaram a ser entendidos como a alternativa possível.

Fazer da *Segurança Interna* um sinônimo da *Segurança Nacional*, ignorar a soberania dos Estados e transformar os homens do Serviço de Inteligência em pistoleiros foram algumas das práticas do atual governo que conseguiram incompatibilizar os EUA com o resto do mundo e desvanecer o clima de solidariedade criado após os atos terroristas de 11 de setembro, com



as ausências de consenso na ONU e na OTAN. As políticas unilaterais de Bush provocaram um isolamento dos EUA, o que toda a propaganda comunista ao longo de 40 anos de Guerra Fria não conseguiu realizar. Implantando um Estado Policial, Bush está criando exatamente o tipo de situação que os extremistas gostariam que fosse criada,

pois agora têm um inimigo fascista para combater.

Tudo isso parece comprovar que Segurança Nacional requer mais que mera distribuição de tropas, operações militares de Inteligência e criação de departamentos que se superpõem. Ela depende do estabelecimento de um ambiente internacional que esteja de acordo com os interesses da Nação. Esse parece ser o papel da política externa de qualquer país. Parte importante dessa guerra não será travada no campo militar. O terrorismo começará a ser derrotado na medida em que forem sendo reduzidas a opressão, a fome, a miséria, a discriminação, o narcotráfico e a corrupção, sem esquecer que a não criação de um Estado Palestino está na origem da maioria dos atos terroristas.

O problema de combate ao terrorismo não é uma tarefa simples, principalmente quando se lida com antigos aliados. A Al-Qaeda, responsável pelos ataques, e o regime Talibã, duas entidades destinatárias das bombas e mísseis norte-americanos, foram

alimentadas pelos EUA durante a guerra travada contra a invasão do Afeganistão pela União Soviética nos anos 80.

Dentre os muitos erros e desvios cometidos pelos EUA desde o fim da Segunda Guerra Mundial, talvez o mais importante tenha sido o unilateralismo, um risco ocupacional que ronda as superpotências quando são as únicas sobreviventes de sua espécie. Sem um opositor à altura, os EUA tendem a liderar sem ouvir, isto é, a impor um hábito que causa resistências mesmo entre seus aliados. Enquanto os EUA tiveram na União Soviética uma superpotência concorrente, os seus aliados – e até mesmo antigos adversários – toleravam a arrogância, porque havia “algo pior”.

Com o fim da Guerra Fria, o “algo pior” desapareceu e as políticas dos EUA passaram a ser consideradas cada vez mais imperativas ou mesmo imperiais e insensíveis com relação aos interesses alheios, como o não pagamento das quotas devidas à ONU, o não reconhecimento do Tribunal Penal Internacional, a não ratificação do Tratado de Banimento de Testes Nucleares e da Convenção de Otawa, relativa a minas terrestres, bem como do Protocolo de Kyoto sobre Mudanças Climáticas.

Igualmente, as autoridades norte-americanas mostram-se insensíveis na medida em que a opulência e o poder dos EUA vêm sendo apontados como culpados, em grande parte do mundo, pelas iniquidades geradas pela globalização do capital, identificando-se com algo, no exterior, que jamais tolerariam no âmbito interno: os danos causados por um mercado desprovido de regulamentação e de uma rede de segurança social, dando assim razão a Karl Marx, quando este definiu que a riqueza não é distribuída igualmente por todos ao mesmo tempo, o que acarreta alienação.

Outra atitude antipática é a parcialidade com que os EUA toleram as contínuas provações e repressões a que os israelenses submetem os palestinos no Oriente Médio, e com que o Governo Bush, ao contrário de Clinton, ainda incentiva o acirramento do confronto.

Tais deficiências resultam de uma visão estratégica equivocada, cuja base é a ilusão de que é possí-

vel pôr em prática qualquer política em qualquer lugar sem provocar consequências.

O Departamento de Segurança Interna, criado em novembro de 2002 por Lei do Congresso, tem como principal objetivo evitar ações terroristas em território norte-americano. Constará com um orçamento de US\$ 38 bilhões e 170 mil funcionários que atualmente trabalham em 22 Departamentos e Agências, como a Guarda-Costeira, a Polícia de Fronteiras, os Serviços de Imigração, assim como a nova Agência de Segurança do Transporte Aéreo. Esse novo Departamento atuará independentemente do FBI e da

CIA e será dotado de meios para que todos os tipos de telefones, receitas médicas e até passagens em pedágios automáticos sejam registrados em um grande computador, responsável pela identificação de terroristas em potencial. A luta contra o terrorismo forjou inicialmente uma coalizão composta por 90 países. Estados Unidos, União Européia, Chi-

na, Rússia, Japão, Paquistão, Uzbequistão e até, talvez, o Irã, tornaram-se aliados contra o desafio à autoridade e à segurança que o terrorismo traz a todos os Estados. Assim reapareceu o “algo pior”. Os tempos, entretanto, parecem ser outros! Na era da informação é preciso tolerar a diversidade, abrir mão do unilateralismo e saber lidar com os ressentimentos que, em última análise, alimentam o terrorismo. Princípios que o governo do Presidente Bush parece desconhecer. Com isso, o período da Época do Terror – chamemo-lo assim – está destinado a ser mais doloroso que os anteriores – vide o atentado em Bali, Indonésia – pois na medida em que as reações passarem a mais retaliações a coalizão antiterrorista decerto sofrerá pressões e defecções. Sabendo-se que o antiterrorismo consiste em levar a guerra aos terroristas ANTES que eles levem a cabo qualquer ataque e, portanto, que sejam causados quaisquer tipos de danos, sempre existirá o perigo de que os que se pretendem antiterroristas apareçam perante a opinião pública como os terroristas de fato, por darem *resposta* a algo que não ocorreu e a defenderem interesses particulares à custa de vidas de inocentes cidadãos. E isso parece estar em vias de ocorrer.



Francisco da Costa e Silva Júnior  
Cel. An. RR

**“...indispensável  
equipamento de  
treinamento  
para os pilotos  
de caça da  
FAB do XXI.”**

Centrífuga  
humana brasileira.

# O Uso da Centrífuga na FAB: sua problemática e instalação

Faz aproximadamente 15 anos que a FAB adquiriu uma centrífuga humana para treinamento e experiências com pilotos e equipamentos em ambientes de elevada carga **G**, através de um processo de compra, envolvendo um empréstimo de recursos do Governo francês ao Governo brasileiro, com cláusulas que nos impunham a aquisição de equipamentos produzidos pela indústria francesa.

Como a instalação dos equipamentos exigia uma apreciável quantia de recursos, e não havendo a priorização nos orçamentos da Aeronáutica e uma demanda justificável da área operacional para o seu uso, optou-se por estocá-los por tempo indeterminado nas instalações do Depósito de Aeronáutica do Rio de Janeiro – DARJ, onde permaneceram, praticamente intocados, desde 1987 até os dias atuais.

Com a possibilidade aberta pelo Governo brasileiro da aquisição de modernos caças de última geração, que desenvolvem acelerações da ordem de 9 até 12 **G** sustentados, a problemática da utilização da centrífuga voltou à baila, pois as equipagens que guarnecerão estes aviões, como veremos a seguir, necessitam obrigatoriamente passar por processos de seleção e treinamento, a fim de

aprenderem a identificar e conviver de maneira aceitavelmente segura, isto é, com baixo risco de suas vidas e dos equipamentos, com as elevadíssimas cargas **G** desenvolvidas por estes sofisticados aviões de combate.

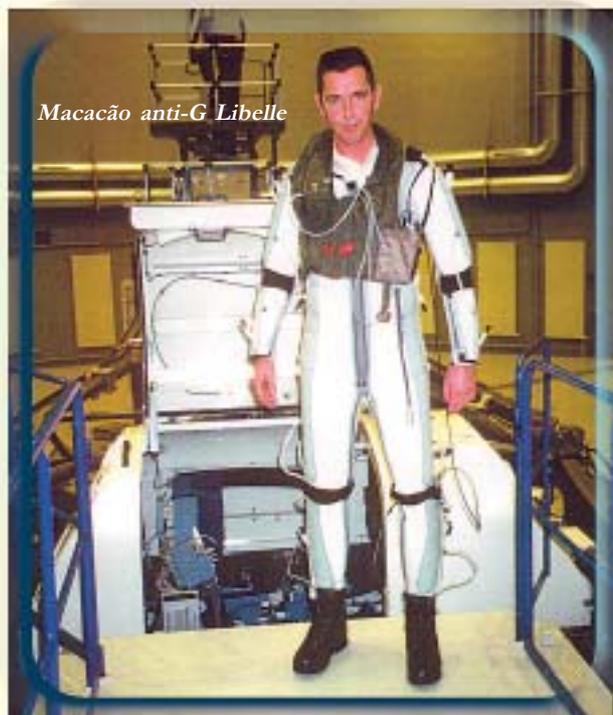
## A Perda de Consciência Induzida por Carga **G** e sua Fenomenologia

Os acidentes com aeronaves, associados à exposição de acelerações de **G** positivos, têm sido relatados desde 1930. Grandes cargas **G** interrompem o fluxo de alimentação sanguínea normal, sobrevivendo desta maneira a perda de consciência induzida pela carga **G** (GLC ou G-LOC, do inglês **G** *Induced Loss of Consciousness*), a qual é provocada pela hipóxia dos tecidos nervosos cerebrais, que são extremamente sensíveis à falta de oxigênio. Da mesma forma, ocorre inicialmente a interrupção do fluxo de sangue na artéria da retina, que alimenta as células nervosas do fundo do olho. Em seguida vem a perda de consciência, pelo fato de a pressão sanguínea ter de sobrepor-se à pressão ocular, o que se manifesta pelo embaçamento ou visão escurecida (*grey-out*) e apagamento da visão (*black-out*), caracterizando-se o último pela completa perda da visão,

permanecendo o piloto, no entanto, consciente.

A USAF (*United States Air Force*) reconhece que a GLC operacional já não é mais um fato incomum. Mais de 20% das equipagens táticas americanas já relataram terem experimentado a GLC. Isto ocorreu com cargas **G** relativamente baixas (menos de 4 **G**) e durante aproximações de razões elevadas de carga **G**, sem que se manifestassem os sintomas normais de aviso da visão turva ou apagada.

Tem havido sem dúvida um aumento da tolerância à carga **G** em virtude do desenvolvimento de equipamentos anti-**G**, tais como macacões anti-**G**, com válvulas anti-**G** *inteligentes* e de alto fluxo, e mais recentemente dos macacões *combat edge*, dos *libelle* desenvolvidos pela *Luftwaffe*, de assentos inclinados, para diminuir a altura da coluna de sangue entre o coração e a cabeça; e de métodos físicos – como as manobras M1/L1, de esforço, que consistem na contração de todos os músculos esqueléticos, enquanto se força a saída bloqueada de ar dos pulmões no sentido de aumentar a pressão sanguínea e diminuir o calibre dos vasos sanguíneos – utilizados usualmente na melhora das condições físicas



Macacão anti-G Libelle

ele se expõe a cargas particularmente elevadas e com o aumento da sua frequência num dado dia.

A razão para este fenômeno é explicada como sendo fruto da diminuição dos hormônios autônomos do estresse (adrenalina) ou da energia armazenada nos tecidos (glicogênio), ou de ambos, com o tempo de exposição ao **G**. Muitos acidentes creditados à GLC, senão a maioria dos sofridos pela USAF, têm ocorrido em circunstâncias em que havia evidências seguras de fadiga do piloto.

Outros fatores que reduzem a tolerância ao **G** são: hipertensão crônica ou aguda, hipoglicemia, estresse ambiental ou auto-imposto (preocupação, tabagismo, alcoolismo etc.), desidratação ou doenças. Estudos em centrífugas na USAF têm demonstrado também que, em alguns casos, pilotos com baixo batimento cardíaco (bradicárdico) podem ter uma redução da tolerância ao **G**.

Nos primeiros meses de 1985, a USAF perdeu cinco aeronaves táticas F-16 em um curto período de tempo. A Northrop perdeu, em curto espaço de tempo, os dois primeiros caças F-20 (protótipos) e seus pilotos em demonstrações de elevadas cargas **G**. Todos esses acidentes foram creditados à GLC. Outros incidentes ocorreram com GLC sem, no entanto, resultarem em fatalidades, porque as aeronaves encontravam-se em altitudes tais que propiciaram a recuperação do piloto em tempo.

Estudos em centrífugas têm demonstrado que, uma vez perdida a consciência pelo piloto, segue-se a ela um período de incapacitação funcional. Este período es-



Macacão anti-G Combat Edge

dos treinamentos em centrífuga. Entretanto, apesar do aumento da tolerância à carga **G**, esses novos equipamentos têm provado ser ineficientes na prevenção total da GLC.

Os efeitos fisiológicos do **G** são uma função da razão de aproximação do nível de carga e da sua duração. A tolerância do piloto deteriora-se devido ao período de ambas as exposições: ao **G**-sustentado e à repetição de altas cargas **G**. Isto nos possibilita dizer que a tolerância à carga **G** é maior quando o piloto ainda não se submeteu a ela, e se torna menor quando



tende-se em média por 15 segundos (a abrangência é de 9 a 20,5 segundos). Gravações de imagens das experiências daqueles que experimentaram a GLC nas centrífugas mostraram movimentos descoordenados de cabeça e braços, de maneira fortuita, com grunhidos ou resmungos incoerentes, como se o piloto despertasse repentinamente de um pesadelo.

O tempo que decorre entre o comandamento da GLC e uma razoável recuperação das capacidades funcionais do piloto é de 15 a 30 segundos.

Um outro efeito paralelo da exposição à carga **G** e à GLC é a perda temporária da visão (*black-out*) e da sensação de equilíbrio provida pelo ouvido médio (labirinto), propiciando a oportunidade de o piloto desenvolver, na recuperação da GLC, uma desorientação espacial.

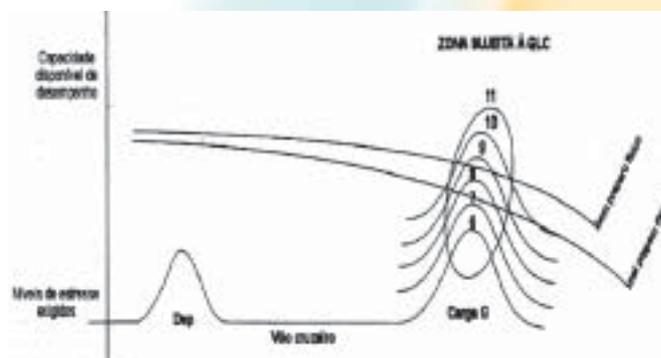
Os caças da nova geração, como os F-16, F-18, F-22, Mirage 2000, MIG-29, SUKOY-27, Gripen, Eurofighter e outros são capazes de desenvolver razões maiores de aproximação a altas cargas **G** e manter cargas sustentadas mais altas (9 a 12 **G**) do que as gerações de caças anteriores (7,33 **G**), o que os torna mais suscetíveis à GLC.

Efetuada uma abordagem rápida da fenomenologia geral da GLC, resta-nos dizer ainda que a suscetibilidade à ação da força **G** é universal, ou seja, qualquer pessoa submetida a ela irá entrar em inconsciência, dependendo, apenas, de que se exceda o limite de tolerância, e retornará a consciência com o cessar da carga.

Essa tolerância poderá apresentar variações significativas de piloto para piloto, dependendo da *altura* – pilotos mais baixos são mais tolerantes – em

consequência da menor distância cérebro-coração; da *pressão arterial* – pilotos portadores de hipertensão arterial sistêmica são mais tolerantes, isto é, se o piloto inicia a experiência com excesso de pressão arterial, disporá de mais tempo útil; da *idade*; do *peso* e *outros*.

No entanto, algumas condicionantes abordadas, que diminuem a capacidade à tolerância, como fadiga e baixa reserva de glicogênio armazenado nos tecidos, ligadas diretamente à capacidade aeróbica, bem como à massa muscular, e relacionadas ainda à capacidade anaeróbica, são passíveis de alterações, desde que modifiquemos com programas de treinamento físico específicos a qualidade do desempenho (vide figura gráfica abaixo), alterando a curva de máxima performance individual, colocando-a em níveis tais que diminua significativamente a suscetibilidade à GLC.



Há trabalhos, como por exemplo, os de Per Tech, H. Dort e Balldin (1983), para a Força Aérea Sueca, demonstrando que o treinamento da força muscular, principalmente através do uso de halteres, pode melhorar significativamente a tolerância às forças **G**. Os resultados, após onze semanas de treinamento, demonstraram que houve aumento de 39% na tolerância dos pilotos após o treinamento. Notou-se, também, aumento da força anaeróbica, tendo permanecido inalterada a capacidade aeróbica.

Epperson (1982), nos Estados Unidos, constatou um aumento de 77,2% na tolerância ao **G**, após doze semanas de treinamento com musculação.

Trabalhos de Cooper e Leverett (1966), Klein (1969) e Epperson (1982), apesar de terem elevado a capacidade aeróbica de um grupo de pessoas, não conseguiram melhorar as suas resistências à GLC.

Tais trabalhos deixam claro que a tolerância à GLC não é função da capacidade

Caça Mig-29





Centrífuga humana alemã



aeróbica. Burton (1980) mostrou em suas experiências que a capacidade anaeróbica é a principal base fisiológica para a tolerância à GLC.

No entanto, quando o piloto se vale das manobras M1/L1 para aumentar a sua tolerância à GLC, esta será tanto maior quanto melhor for o seu treinamento anaeróbico (musculação) em um dado momento, porém, a capacidade de sustentação dessa manobra e a sua repetição seguida, graças aos grandes esforços musculares necessários, estarão diretamente ligadas à capacidade do piloto em permanecer no esforço ao longo do tempo. E isto está diretamente ligado à sua reserva de glicogênio nos tecidos, que será tanto maior quanto maior for a sua capacidade aeróbica.

Portanto, a capacidade de resistir ao estresse provocado pela GLC está ligada a um equilibrado trabalho aeróbico (resistência ao estresse causado pela repetição da carga **G**) e anaeróbico (resistência ao estresse causado pelo pico máximo de **G** gerado).

Experiências têm demonstrado, também, que a exposição freqüente à carga **G** aumenta a tolerância a ela. Isto quer dizer que o treinamento em vôo ou em centrífuga eleva a capacidade orgânica de suportá-la. Em contrapartida o inverso também é verdadeiro. Tem-se observado que pilotos destreinados, por se encontrarem há bastante tempo afastados por causa de férias ou outros motivos, ficam mais sujeitos à GLC.

Conhecida a problemática geral dos fatores estressantes incidentes na profissão do piloto de combate,

como as modernas Forças Aéreas enfrentam esse problema na busca da sua melhor eficiência operacional?

Os modernos pilotos de combate precisam ser, hoje em dia, verdadeiros *atletas profissionais*, pois deles se exige um preparo físico profissional compatível com os dos grandes atletas e sobretudo com a performance extremada das suas aeronaves. A sobrevivência e a capacidade de superar o inimigo residem também, e sobretudo, no preparo e treinamento desses pilotos, pois nas modernas arenas de guerra, a diferença não se faz só

pela qualidade dos seus armamentos!

Nesse moderno cenário, o treinamento em centrífugas tem um papel crucial. Nelas é possível selecionar aqueles pilotos que têm baixa tolerância à carga **G**, fato que só se manifesta quando os submetemos a essas acelerações. Como verificamos anteriormente, a GLC pode se manifestar mesmo com cargas **G** extremamente baixas. No processo de seleção de pilotos de caça, a Força Aérea Alemã (*Luftwaffe*) relatou, recentemente, um caso de GLC acompanhado de parada cardíaca quando a centrífuga desenvolvia 2,5 **G**. A pronta ação da equipe médica evitou uma fatalidade, que certamente poderia ter ocorrido se fosse em vôo.

Outro cenário importantíssimo para o uso da centrífuga é no reconhecimento da fenomenologia da carga **G** e da GLC nesse importante treinador, pois ele permite simular altas razões de aproximação totalmente controladas e com baixíssimo risco para o piloto. Nele é possível treinar e corrigir as manobras M1/L1 que aumentam a resistência ao **G**. Treinar em centrífugas permite aos pilotos aprimorar as suas resistências à carga **G**, que aumentam com a repetição sistemática, e baixar o alto risco das operações aéreas de combate nas arenas de domínio das altas cargas **G** com baixíssimo custo.

Outro uso precioso das centrífugas, agora naquelas de última geração, com sistema de *gôndolas* com três graus de liberdade (possuem três eixos de movimento e se comportam como giroscópios), é a sua utilização como simuladores de combate, com possibilidade



plena de manobra, o que remete o piloto para uma arena muito próxima daquela que ele encontrará nas missões de emprego reais.

As Forças Aéreas européias – dentre elas, Holanda, Alemanha, Suécia, Suíça, Inglaterra, Finlândia, França e outras, as dos EUA – *USAF*, Navy e *Mariners* – e outras Forças Aéreas mundo afora possuem centrífugas ou programas de treinamento em centrífugas de países vizinhos, que são considerados por eles indispensáveis ou mesmo mandatórios para vôos em aeronaves de alta performance.

### O Comando da Aeronáutica e a Centrífuga da FAB

Considerando os fatores técnicos expostos e a compra, pelo Brasil, de modernos caças de última geração, temos que admitir também ser mandatória a instalação, pela FAB, de uma centrífuga para treinamento e capacitação operacional dos seus pilotos de caça.

Nesse sentido, houve uma perfeita compreensão do Comando-Geral do Pessoal da Aeronáutica – responsável até o final do ano de 2002 pelo preparo físico dos militares da FAB (hoje a missão está entregue ao DEPENS) –

dessa importante problemática, com a formação de um grupo de trabalho constituído por profissionais militares e civis da DIRSA, do CTA, da DIRENG, do NUICAF e da OACI, que estudaram o assunto, visitaram instalações operacionais e um fabricante de centrífugas na Alemanha e na Áustria (maior fabricante do mundo destes equipamentos). Sugeriram então algumas linhas de ação que resultaram, em primeira instância, num contrato para desmontar e verificar as reais condições da nossa centrífuga estocada, efetuar a classificação geral dos seus equipamentos e propor um programa de modernização, instalação e treinamento para a FAB.

O resultado inicial foi que no início do mês de fevereiro de 2003, foram desencaixotados os equipamentos, revelando-se aí o excelente estado de conservação, apesar do longo tempo de estocagem. Isso demonstrou o cuidado que o DARJ teve na preservação do material ao longo destes anos.

Caberá agora ao COMAER decidir o próximo passo a ser dado após o recebimento das propostas: que ação deverá ser adotada para a implantação e operacionalização desse importante e indispensável equipamento de treinamento para os pilotos de caça da FAB do XXI.



## 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 *Comitê Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.

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

Venham participar! Envie seus textos.

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

Araken Hipólito da Costa  
Cel. Av. RR

# O que é pintura

Tanto para curiosos como para amantes das artes, este tema é sempre polêmico por sua complexidade e atualidade. Por isso, a partir desta edição, vamos abordá-lo em partes, para unilas no final. Assim, podemos distinguir três importantes tópicos: contemporâneo, pintura e juízo de valor.

O termo contemporâneo quer conceituar aquilo que é feito hoje e num passado recente. Entende-se passado recente o período em que os pintores atuaram ou estejam atuando, incluindo os especialistas e discípulos que conviveram ou convivem com eles, sejam capazes de elaborar uma crítica viva, por serem uma fonte primária. Em decorrência, há um consenso entre os historiadores da arte em considerar os anos 50/60 como o início da contemporaneidade. Dentro desse tempo, evidencia-se a importância dos colecionadores e curadores de museus, pois, pela aquisição das obras co-participam do enriquecimento e fortalecimento culturais da época.

Com relação à pintura, observamos quatro aspectos constitutivos: o artista, o objeto da pintura, as faculdades da sensibilidade e a obra. Considerando a premissa pela qual o belo é objeto da pintura, é por meio das faculdades da sensibilidade que o artista materializa na obra a imagem, cujo significado encontra-se em função de sua capacidade de perceber o belo. Sendo assim, importa caracterizar as diversidades destes significados para evidenciar com maior clareza o desembocar da arte contemporânea. O pintor suíço Paul Klee (1879–1940) afirmava que “a arte não reproduz o visível, mas torna visível”. Essa assertiva nos conduz à abrangência da arte, que não se limita ao universo da imanência, mas atinge a transcendência.

A percepção do belo não se faz por substituição e nem meramente pelo somatório de experiências tão bem retratadas nos períodos da História da Arte. A pintura, embora inserida na História, não é dependente dela, pois seu aperfeiçoamento é por aprofundamento. Do exposto, dedu-

zimos que o artista, ao concluir sua obra, a deixará impregnada de significados, demonstrando seu nível de aproximação da beleza e, por conseguinte, da verdade.

Existem, então, alguns significados mais preponderantes no transcorrer da História da Arte. No alvorecer da pintura e permeando as primeiras civilizações encontraremos o simbólico como caracterização do homem na sua maneira mítica de entender o mundo. Na Grécia Antiga incorpora-se o realismo, decorrente do pensar filosófico. Na Idade Média, de contexto teocêntrico, os artistas buscam na transcendência alcançar as qualidades do Absoluto. No Renascimento, fruto de um movimento antropocêntrico, a arte caminha junto com as ciências, surgindo a perspectiva, a quantificação e a humanização na pintura, possibilitando uma representação social. Com o progressivo avanço da tecnologia, surge a descoberta da fotografia (1839) liberando o artista da representação social e deslocando o olhar para as impressões do momento. Mais adiante, o gesto na pintura se torna mais livre, exterioriza

*Anselm Liefer - Homme??????*



# contemporânea?

sentimentos e emoções profundas encontradas no expressionismo, bem a gosto da psicanálise, oriunda da mesma época, na tentativa de explicar o inconsciente. Nesse caminhar, a pintura mostra estes e outros significados, mas é o artista que torna o belo visível pela sua compreensão da realidade imanente e transcendente, pois a sensibilidade é uma das formas de conhecer a realidade.

Chegamos, então, à necessidade de avaliar uma obra de arte. Reveste-se de singular importância o juízo de valor, que é a negação ou afirmação de uma proposição, portanto, é a sede da verdade. No entanto, no mundo atual, a prevalência do relativismo ge-

rou um *vale tudo* nas artes. Por isso, urge resgatar os valores absolutos em empreender estudo das artes, pois o homem só ama aquilo que conhece.

Concluindo, a pintura contemporânea é caracterizada pela grande liberdade de expressão do artista, mas, em contrapartida, aumenta sua responsabilidade. Ao pintor, é obrigatório conhecer técnicas e tradições pictóricas, alicerçando na razão a sensibilidade para não se transformar em um fundamentalista da arte. Ao apreciador das artes, não basta uma posição contemplativa e passiva, dizendo *gosto* ou *não gosto* desta obra, mas compreender que é fundamental estudar e aprofundar-se na sensibilidade, uma vez que a arte nos ensina a perceber a beleza e nos prepara para ver a face de Deus. 

*Los Besos?????*



*Yan Pei-Ming*



# Co-gestão **SIM**, e **URGENTE!**

Renato Paiva Lamounier  
Cel. Av. RR

**“...o Governo gere mal o fruto das contribuições e dele faz mau uso...”**

**Q**uanto à Reforma Previdenciária, e no que diz respeito aos militares, já tem sido produzida uma quantidade apreciável de matérias de muito boa qualidade, como bem o atestam a validade dos argumentos e a serenidade da abordagem. Há que se observar, como vitória do espírito de justiça e do amor à verdade, serem muitos destes artigos escritos por não militares, mas sim por cidadãos lúcidos tão-somente preocupados com as reais intenções da proposta governamental e as conseqüências dela advindas, caso seja aprovada. O assunto é complexo e extenso. Tratá-lo com profundidade não é possível no exíguo espaço de que dispomos. Entretanto, mesmo sem condições de apresentar tabelas, gráficos, valores reais de arrecadação e desembolso do sistema especial de Reserva/Reforma e Pensão dos Militares, é preciso lembrar existirem estudos sérios nunca mencionados pelos forjadores desta campanha. Sob o manto da necessidade, mais do que óbvia, de sanear o sistema como um todo, esconde-se a má intenção quando falam em injustiça social, desigualdade e em privilégios, procurando dividir para enfraquecer uma sociedade ávida por mudanças, mas ainda incapaz de distinguir causas e efeitos, em que a sonegação e a corrupção são, de

fato, o que deve ser erradicado, não só no Sistema previdenciário, mas em muitos outros que estão a sangrar a nação, entre eles o tributário e fiscal, o bancário, o da concessão e fiscalização de serviços públicos etc.

Para bem entender esta questão deve ser levado em conta, antes de mais nada, o conceito de igualdade na definição magistral dado a ele pelo Águia de Haia, como sendo o tratamento desigual para os desiguais, na medida em que eles se desiguam. O militar não é melhor nem pior do que qualquer outro membro da sociedade na qual tem sua origem e à qual pertence e serve. Ele não tem privilégio algum, mas tão-somente COMPENSAÇÃO pelo que se compromete a dar. Este compromisso inclui sacrifício e renúncia, dele e de sua família, só possível por ser baseado num IDEAL, este sentimento desconhecido por quem não é capaz de aceitar condições especiais de trabalho, onde está a oferta do bem supremo da própria vida. Daí terem e merecerem um tratamento especial, desigual sim, mas nunca injusto e muito menos indevido, porque por ele pagam 11% do total de seus vencimentos (e não sobre um teto como o prefixado da Previdência Oficial), mesmo na inatividade.

Se a idéia é nivelar por baixo, em busca da igualdade absoluta, não podem ser esquecidos, por exemplo, os Fundos de Pensão das estatais. Quanto custou aos cofres públicos a formação do imenso patrimônio dos mesmos? As contribuições patronais exageradamente desproporcionais e generosas, as coberturas dos rombos pelos seus patrocinadores, a

**“...por ele pagam 11% do total de seus vencimentos..., mesmo na inatividade.”**



# A Aviação Civil

## Uma sintonização dos interesses públicos com os privados.

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

O grande tema do cenário aeronáutico, neste começo de ano, reporta-se à postura e posição a serem tomadas pelo Governo e pela Aeronáutica naquilo que se refere à administração da Aviação Civil brasileira, *vis-à-vis* a reforma do Estado que o Governo Federal patrocina e pretende agilizar. O fulcro da questão passa por duas vertentes, convergentes entre si.

A primeira delas é função da criação e instalação do MINISTÉRIO da DEFESA, iniciativa essa que inclui a administração da Aviação Civil no escopo de responsabilidades da nova Pasta e, por consequência, excluída da Administração Militar (DAC).

A outra prende-se à descentralização da administração de atividades específicas do Governo (e de interesse sócio-econômico e não militar) para AGÊNCIAS vinculadas à Presidência da República, sendo, uma delas, a AGÊNCIA NACIONAL de AVIAÇÃO CIVIL – ANAC (que parece ser o próprio DAC extraído da Aeronáutica).

Para uma análise mais completa do cenário cumpre acrescentar, aos membros da equação em pauta, a **posição das Empresas** (e, talvez, a do SNEA), as quais vêm mantendo uma postura de **atenção e cautela** na análise da matéria e, até hoje, deixaram de se manifestar ostensivamente. Fácil de compreender.

A querela envolve, fundamentalmente, o Poder Concedente, ou seja, o Governo (e suas Agências) e sua visão da administração dos negócios da Indústria do Transporte Aéreo, em face dos interesses do Estado.

Entretanto, agindo à brasileira e pretendendo *não*

instalar a tranca na porta após sua queda, parece ser imprescindível buscar uma forma de participação no processo decisório por parte das Empresas e dos usuários, já que – ao final de tudo – os resultados (principalmente os **negativos**) terão que ser por elas *administrados* ou *deglutidos*...

O clima de debate sobre a matéria é de interesse da sociedade, e por si só, estimulante. Em uma visão realista, o que aí está e vem sendo apresentado à apreciação da opinião pública é, indiscutivelmente, fruto

de uma complexa tarefa de acomodação de obrigações nacionais e internacionais (normativas, acordos, regulamentos), assim como uma sintonização dos interesses públicos com os privados. Acomodação que já dura mais de cinquenta anos e que, por consequente,

gerou aceites tácitos e cultura de todas as partes: Governo/Empresas/Sociedade. Portanto, em termos de interesse brasileiro, é fundamental **REPENSAR** antes de permitir um mecânico e impensado **AGIR**.

É sabido que todas as Empresas Aéreas temem que essa tão advogada *passagem de bastão* da área militar para a civil venha, no futuro, custar-lhes mais caro, política e financeiramente. O que pode ser facilmente demonstrável. E é, sob essa *rationale*, que parece

**"...em termos de interesse brasileiro, é fundamental REPENSAR antes de permitir um mecânico e impensado AGIR."**





# e os Militares...

ser imperioso recomendar que os artífices do mister aeronáutico (empresários), busquem uma via de comunicação hábil e efetiva, capaz de fazer permear, no tecido do processo decisório, sua participação e opinião contributivas. Antes que venha a lhes ser imposto administrar uma **possível** dificuldade. Mesmo que venha a ocorrer por curto período.

É fundamental, também, não esquecer que se as decisões tomadas durante esse meio século foram, de alguma forma, muito mais a orquestração de **interesses e responsabilidades**. E aí está mais uma razão para que, qualquer mudança seja feita com análise retrospectiva, com decisões e ações prospectadas...e não **inopinadas**. O **ônus** poderá ser elevado demais; os resultados, com **danos** irreparáveis para a indústria. E a situação vir a se tornar pior do que a atual...

Como definir **AVIAÇÃO CIVIL** sem considerá-la total e completamente vinculada e integrada à **ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA**, ao **CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**, às **TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS**, às **RELAÇÕES INTERNACIONAIS AERONÁUTICAS**, à **AVIAÇÃO GERAL E AERODESPORTIVA**, à **SEGURANÇA**, à **HOMOLOGAÇÃO** e, principalmente, à **INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO**, uma das maiores atividades de interesse sócio-econômico mundial que se globalizou, fatura centenas de bilhões de reais/ano e transporta bilhões de passageiros/ano, e que incide enormemente nos *custos dos Estados*! Essa

**"...essa Indústria do Transporte Aéreo impõe a existência de legisladores e gestores bastante peculiares."**

atividade industrial, já com *rationale* própria, alarman-te, repetidamente *explode*, crescendo na faixa de 6 a 7% ao ano nos últimos 20 anos e – prevêm os analis-tas – assim continuará durante este novo século.

Fácil fica também demonstrar que – em sendo uma atividade completamente globalizada, que de forma mandatória exige *expertise* para manobrar suas

tecnicidades e características intrínsecas, seus meios aéreos e sua infra-estrutura, sua gestão econômica extremamente delicada, sua fragilidade perante a mutabilidade das leis de mercado etc. – essa **Indústria do Transporte Aéreo** impõe a existência de legisladores

e gestores bastante peculiares. Mercê dessa complexidade, fica também fácil demonstrar que o aprendizado desse *métier* demanda **tempo** para a absorção e maturação dos elementos basilares da atividade. Em suma, o gestor da Indústria de Transporte Aéreo – antes de mais nada – aplica as normativas internacionais, a macrogestão, a engenharia aeronáutica, a engenharia econômica, a mercadologia específica, a engenharia de logística e manutenção etc. Tudo isso sinaliza, portanto, uma característica de atuação gestonária cuja competência de atuação dependerá de **preparação** para o exercício do *management* do **tempo** de convívio com a criticidade na aplicação de seus parâmetros, e da **reciclagem** constante de todos os envolvidos. Em síntese, os gestores da Indústria de Transporte Aéreo representam uma categoria econômica distinta, cuja eficácia no exercício de suas tarefas é função do **preparo** e do **tempo** vivido

**"Em síntese, os gestores da Indústria de Transporte Aéreo representam uma categoria econômica distinta..."**

no contexto da indústria, nada tendo a ver, portanto, com o *métier* militar...que as exerceu apenas por herança histórica...e fê-lo bem... ✈





**“Não há saída, senão pular de uma roda para outra, até achar o equilíbrio. O balanço impulsiona para o equilíbrio, trazendo a possibilidade de olhar a mesma história sob novos ângulos.”**

O filme, inspirado no livro homônimo do albanês Ismail Kadaré, ratifica a competência de Walter Salles em dirigir crianças, mas vai muito além. Permite uma leitura simbólica, mitológica e instiga profundas reflexões.

O círculo (a mandala junguiana?) aparece em duas cenas, cada uma delas indicando uma interpretação diferente: a roda de bois, que é forçada a manter a mesma direção e produzir os mesmos resultados; e a roda da menina do circo, que a eleva às alturas, deixando fluir sonhos e desejos.

Essa última roda dura mais, dura um dia inteiro, não quer parar, quer ser eterna. A outra, a dos bois, está esgotada, mostra sinais de fadiga e de fracasso, sinaliza que é tempo de parar, enquanto seu *dono* (ego?)

teima em mantê-la sob controle rigoroso e desprovida de autonomia, embora talvez de antemão já saiba que um dia vai falhar...

Naquela casa no meio do Sertão, não há alegria nem felicidade. Só a mesmice de ações e de comportamentos repetitivos. A casa do Sertão é suja, as roupas dos moradores encardidas, o chão barrento, não há tempo para o si mesmo. A vida estancou. Há repetição de gestos, atos e palavras, e nada avança, pelo contrário, o que ocorre é estagnação ou regressão: aos mesmos atos se responde do mesmo modo.

Nem a criança, com sua natural espontaneidade, consegue se expandir. Os sonhos do Menino são tolhidos, suas fantasias abafadas, não há permissão para mudar a roda dos bois domados.



Só resta ao menino trocar de lugar com o irmão, e seguir o destino que a ele também será imputado: ser morto em uma disputa de família. Substituindo o irmão, ele entrega-se logo a uma fatalidade que o espera ao crescer. Entrega-se ao destino, mesmo preferindo ter trocado com o irmão: queria ter a sua se-reia, o seu mar, a sua liberdade.

Quanto ao Tonho, não concorda com a roda da vida que lhe é traçada, mas faz parte dela. E dá asas aos seus desejos, permitindo-se escutá-los, quando se abre para outros mundos, quando encontra alguém tão preso ao destino quanto ele, e aí se reflete no outro.

Sua tarja negra cai quando ele está pronto para deixar fluir seu inconsciente, buscar seu próprio destino. Não importa se ele e Clara vão ficar juntos. Provavelmente não ficarão. Importa é que cada um impulsione o outro para olhar para si mesmo. Agora o que Tonho quer é ir ao encontro do mar, mergulhar em seu inconsciente e dele puxar seu destino.

Não há saída, senão pular de uma roda para outra, até achar o equilíbrio. O balanço impulsiona para o equilíbrio, trazendo a possibilidade de olhar a mesma história sob novos ângulos.

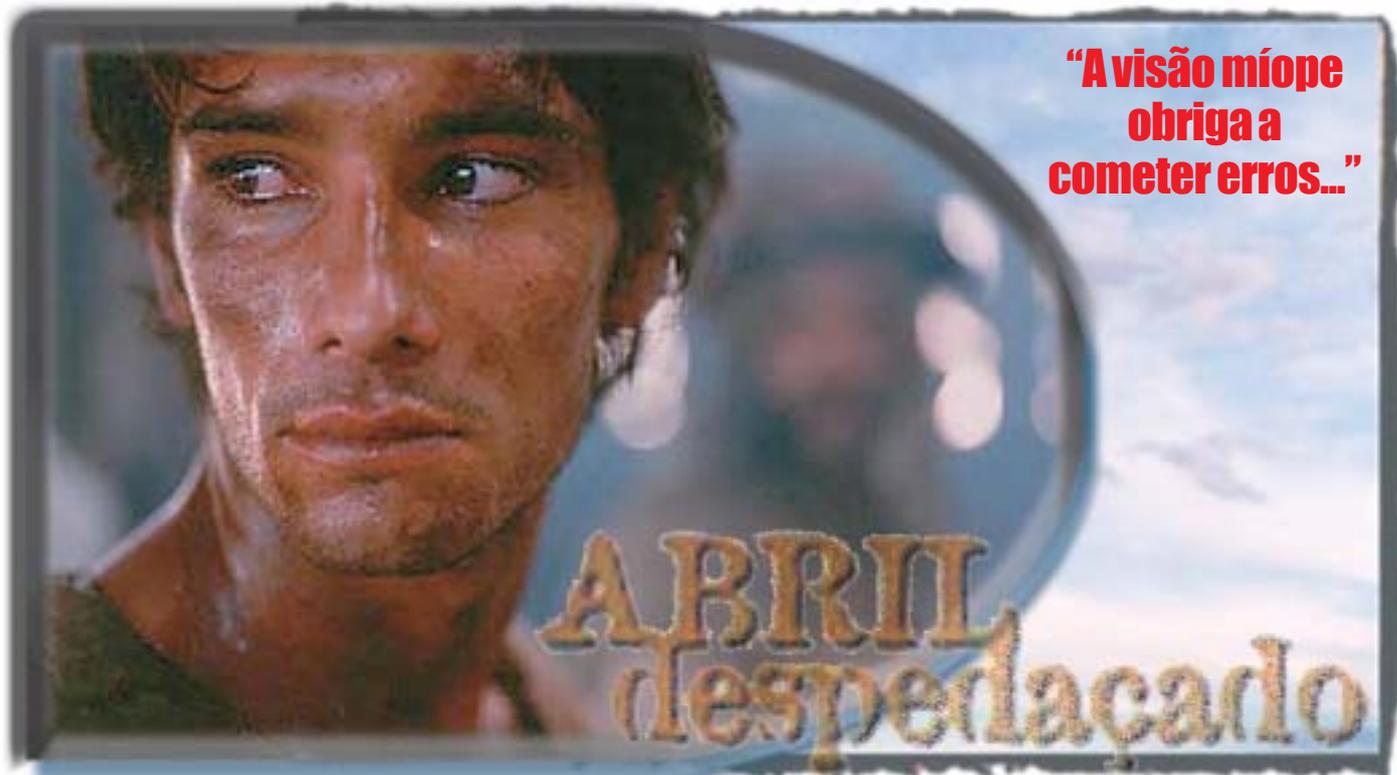
A visão míope obriga a cometer erros, desconcerta, dá medo, e o sangue exposto amarela, desbota,

descolore, começa a perder o sentido, que precisa ser reavivado com novo sangue, para que a vida continue a pulsar.

Dito assim, pegando símbolos aqui e acolá, pode parecer que **Abril Despedaçado** é uma colcha de retalhos, como o título sugere. Mas não o é. São pedaços que se unem em um todo coerente, com suas partes que precisam ser reunidas para compor um sentido, como num sonho. E essa composição é feita por cada um, individualmente, reunindo os símbolos e dando-lhes o seu sentido, a seu tempo e a sua hora.

O fio capaz de unir esses pedaços encontra-se na Grécia Antiga. Lá, segundo a *thémis*, direito antigo – substituída, com a democracia ateniense pela *dike*, direito profano – os crimes de sangue não eram julgados pelo Estado. Seu desfecho (ou continuação?) era determinado pelas famílias, clãs em conflito. A ausência do Estado, portanto, até hoje, enseja a arbitrariedade, a violência, a desmedida. É, foi assim na Albânia, cenário do romance de Kadaré; no Nordeste do Brasil do filme de Salles e na periferia das grandes cidades onde o poder paralelo, ilegítimo, impõe suas próprias leis para reparação do sangue derramado.

**Abril Despedaçado** narra a rivalidade entre as famílias Breve, cujo engenho está em decadência, e



**“A visão míope  
obriga a  
cometer erros...”**

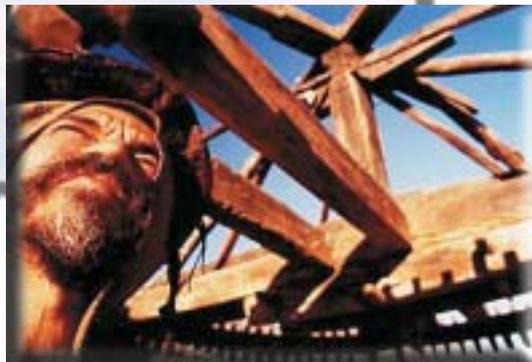


Ferreira, cuja criação de gado está em expansão. A disputa pela posse de terra justifica o assassinio cíclico entre os guénos, grupos unidos pelos laços de sangue.

Retomando o fio grego, há um rito familiar traçado pelos seus membros que realizam o papel, outrora, dos deuses: zelar pelo cumprimento da *moira*, destino cego, e inibir qualquer desmedida do herói da vez – como fazem os pais de Tonho quando ele leva Pacu ao circo.

Como sustentava Ésquilo, dramaturgo grego, no caso das vendetas, alimentadas pelas Erínias – deusas violentas, vingadoras do crime de sangue parental derramado – o direito não estava nunca dos dois lados. Migrava de um lado para outro de acordo com a morte perpetrada.

O ciclo é conhecido e pactuado pelas duas famí-



lias. Cada uma sabe qual a sua função, e o seu cumprimento é uma questão de honra e de ética. As vinganças são sucessivas, e alternam-se os papéis de vítima e algoz.

Tonho vinga a morte do irmão mais velho, é o herói; mas sabe que está tarjado para morrer, é o próximo *pharmakós*, o bode paciente, como nas tragédias e rituais gregos, a ser imolado em nome da tradição para que a vendeta seja reequilibrada, quando a mancha de sangue da camisa do rival morto amarelecer.

Tudo segue a norma, a tradição. Tudo ali é consuetudinário, previsível, cíclico: o trabalho na bolandeira, os bois e os homens que nela trabalham, os gestos, os ritos sempre repetidos. Não há lugar para o novo. A criação corrói a tradição e liberta o ser.

No curto período de trégua entre os guénos, enquanto a camisa ensangüentada balança no varal, surgem os brincantes Clara e Salustiano: viajantes, agentes da mudança. Eles passam pela casa dos Breve desarticulam o estabelecido, entortam a rigidez da tradição. Clara leva a luz do livro e a singularidade do nome ao irmão mais novo de Tonho: agora nomeado Pacu.

Pacu, inconformado com a *moira*, instiga Tonho a transgredir, a cometer a *hýbris*, desmedida, e, assim, questionar, quebrar a lógica da tradição. Rompem a algema paterna e vão ao lugarejo em que Clara apresenta seu espetáculo.

O tempo é curto para Clara e Tonho. O alumbramento envolve-os. Giram na roda que a vida lhes oferece. Libertam-se, liberam-se, integram-se, descobrem-se.

Enquanto Eros, deus do amor, dança em torno dos amantes, Tanatos, soberano do reino dos mortos, travestido de membro da família Ferreira, acometido pela *áte*, cegueira da razão, arrasta Pacu. A tarja induz a *hamartía*, o erro. O engano desfaz o ciclo. A família Breve desarticula-se: os pais em desespero lamentam a *moira*; Tonho, libertado pelo irmão, segue ao encontro do sonho: seu e de Pacu.

Com a morte de Pacu, a história flui sem narrador, movida pelos sonhos dele, rumo à imensidão do mar, da liberdade.





# Bastidores do Correio Aéreo Nacional...

Rubens Gonçalves Arruda  
Cel. Av. RR

“...conseguiu integrar operacionalmente aquele heterogêneo e aquele homogêneo.”

No ostracismo ficamos restritos a eventos festivos, quando somos lembrados. Toda uma vivência em comum, de trinta ou mais anos, é repentinamente interrompida com a passagem para a reserva. Dissemos certa vez que consistíamos na turma do maior abandonado; estávamos certos.

Talvez até pensando assim, alguém teve a idéia de promover um conagraçamento anual, comemorando o Dia do Correio Aéreo Nacional, precisamente a 12 de junho, por coincidência também o Dia dos Namorados.

A idéia *encaixou*, porque cada qual que servira nesta ou naquela Unidade Aérea ou em Organizações da Força Aérea teve participação ativa nas rotas do Correio Aéreo.

Apesar da grande maioria ter aceito a idéia e de prestigiá-la, a festa já não era a mesma. O número de oficiais em forma ia diminuindo e observava-se que o Palanque Ministerial transbordava de veteranos.

Alguns quantos guardavam resquícios de arrogância trazidos da ativa, e não aceitavam a unificação do Grupamento de Veteranos e nem a patente do comandante que os conduzia, e nem por isto se

apresentavam para ocupar o posto.

Eram apenas fósforos queimados como todos nós, mas a vaidade os impelia contra a correnteza, buscando a sombra acolhedora do Palanque.

A estes chamamos de heterogêneos.

Aos que desfilam, chamamos de homogêneos. São os adeptos da disciplina consciente, e que fazem jus ao binômio *o avião e sua equipagem*.

Este conagraçamento teve um começo que nos atinge diretamente, e explica o porquê um Coronel esteve tantos anos à testa do Grupamento.

Contaremos esta historiazinha. Uma historiazinha sem pretensões literárias, mas com objetivo definido, à qual demos um título: o jargão *A Primeira Vez, Ninguém Esquece*.

Está lá sob o emblema da Força Aérea Brasileira: Pioneirismo – Segurança – Integração.

Para efeito interno firma-se nossa historiazinha em Pioneirismo e Integração.

O CAN conseguiu integrar operacionalmente aquele heterogêneo e aquele homogêneo. Não poderia ser de outra maneira, pois seria inimaginável con-



ceber-se o *avião e sua equipagem* sem a harmonia de pensamentos, profissionalismo, condutas e companheirismo, para a consecução do almejado objetivo: a integração em prol do CAN e do Brasil.

Apesar deste conceito básico, homogêneos e heterogêneos ocuparam lugares distintos após o início da tradição.

Foi assim:

**12 de junho de 1981 - Cinquentenário do CAN**

**Local: Base Aérea do Galeão**

**9h - Missa**

**10h - Solenidade Militar (Desfile dos Pioneiros do CAN)**

**11h - Confraternização**

**Traje: Passeio Completo**

Tinham acabado de inventar o desfile dos *coroas*.

Pululando em frente à Pérgula, um aglomerado de Veteranos. Presente toda a linhagem da FAB. Uma euforia jamais vista, um efetivo na casa dos duzentos.

Era o afloramento de uma saudade incontida, o prazer, a satisfação de participar. Era a oportunidade de ver de perto o que fora plantado.

Pareciam crianças com brinquedo novo.

Em meio àquela agitação, em que cada qual contava uma história sobre esta ou aquela rota, percebemos que o inventor do desfile esquecera-se de determinar quem dirigiria o grupamento recém-criado (nem ele queria se comprometer).

O tempo passando, o sol escaldando, e as estrelas começaram a pesar nos ombros. Tudo o que vivemos e aprendemos corria o risco de se desintegrar. O que se ouvia era preocupante. Quem é o mais pioneiro? Quem é o mais veterano? Quem é o mais antigo? Quem irá à frente?

Busca daqui, busca dali...e nada.

Aventaram a hipótese de colocar um da ativa para comandar, mas a idéia logo abortou, pois não tinha nada a ver.

Os mais pioneiros, de fala fanha e rouquenha, não estavam à vontade, mas queriam desfilar. Dos menos pioneiros a vontade falava. mais alto, mas não

agradavam porque eram mais veteranos do que pioneiros.

De repente, o Brig. Vinhais (que Deus o tenha) na sua respeitada liberalidade dirigiu-se a nós e disse:

– Arruda, assume este negócio ou não haverá desfile.

Atendendo aos reclamos do Brigadeiro, demos as vozes de comando necessárias, colocamos o mais pioneiro à frente e, ao lado dele, iniciamos a tradição.

Pioneiros e veteranos tinham agora um lenitivo para amenizar as agruras do ostracismo. Louvamos o inventor.

Passou-se um ano e ninguém se mexeu: um novo

12 de junho. A mesma confusão e, na hora aprazada, o Brig. Vinhais olhou-nos, deu de ombros, e disse:

– Arruda, vai de novo.

Assim, ficamos por estes longos anos. Alguns heterogêneos foram para o palanque e lá ficaram.

As marchas e contramarchas continuavam. Nem todos eram pioneiros, mas todos eram veteranos e, por força destas conceituações, os inventores nos passaram da categoria de *Pioneiros do CAN* à categoria de *Velhas Águias*.

Novamente o heterogêneo tomou força; tínhamos aí o *avião*, mas não a *equipagem*. A *turma da graxa* ficou discriminada. Os bonés eram de cor diferente e compúnhamos um grupamento misto, que não refletia a vivência do CAN e tampouco o que se desejava: um grupamento único, uniforme e de veteranos. Enfim, a integração dos que voavam e os que faziam voar. A hierarquia ficaria por conta do respeito de cada um por cada qual.

O bom senso prevaleceu e passamos em definitivo para a categoria de *VETERANOS DO CORREIO AÉREO NACIONAL*.

Superada a fase de acomodação, voltamos a ter o heterogêneo a destoar. Alguns se recusavam a desfilar comandados por um coronel e a compor um grupamento único, preferindo a sombra do Palanque Ministerial.

Não lembravam eles que não nos

**“ – Arruda, assume este negócio ou não haverá desfile.”**



**“Era o afloramento de uma saudade incontida, o prazer, a satisfação de participar. Era a oportunidade de ver de perto o que fora plantado.”**



deram as estrelas, mas nos concederam os mesmos direitos, o que vale dizer que os valores eram e são iguais (a vaidade é traiçoeira).

Em contrapartida, temos companheiros com estrelas e que, por terem participado de missões do CAN, embora de especialidades distintas, mas correlatas, solicitam suas presenças nas fileiras do grupamento.

Isto é grandiosidade. Isto é companheirismo. Isto é o CAN.

Mas o tempo vai passando, a conjuntura se modificando, e vamos sentindo uma certa tristeza. A realidade é madrasta. O espírito aventureiro esvaiu-se, dando lugar à tecnologia fria. Hoje o ideal objetiva a sobrevivência.

Nem por isto sejamos tão pessimistas. Sabemos que os companheiros da ativa, apesar de não terem participado do dilúvio, escorregaram na lama, isto é, não vivenciaram nossos primórdios mas têm consciência do valor do *Velho CAN*; têm a árdua tarefa de manter acesa a chama e inculcar na juventude a mentalidade básica de tudo isto: o homogêneo, o *avião e sua tripulação*, dentro e fora da cabine.

Esperamos sinceramente que o consigam. Torcemos por eles. O Brasil e a FAB precisam desta mentalidade.

Entretanto o velho CAN extinguiu-se. O pioneiro e o veterano do *Velho CAN* constituem uma espécie em extinção.

Caros homogêneos e heterogêneos, vamos chegando ao fim de nossa historiazinha e, sinceramente, não gostaríamos que fosse este o desfecho.

Estamos realmente sensibilizados e tristes por termos que abrir mão de nosso concurso nas fileiras

**“Mas o tempo vai passando, a conjuntura se modificando, e vamos sentindo uma certa tristeza.”**

do grupamento, por outro lado, orgulhosos e agradecidos por terem permitido que representássemos os homogêneos por todos estes longos anos.

Já lá se vão mais de quatorze anos e não só as seqüelas que assolam os longevos vão nos atingindo; nossa vida é conjugada e não dependemos só de nossa saúde para levarmos avante aquilo que desejamos.

Forçosamente, no bom sentido, teremos que procurar a sombra acolhedora dos palanques. Sabemos que lá se encontram tantos outros com restrições equivalentes e com eles vibraremos ao ver a banda passar.

Foi muito bom enquanto durou.

Ao iluminado inventor, que trouxe à tona os submersos veteranos, abrindo espaço para um conagração lado a lado com os que traçavam ou traçam os rumos da FAB, o nosso agradecimento.

Aos homogêneos, um fraterno abraço, e até 12 de junho.

Aos heterogêneos, a nossa compreensão, e um *sejam bem-vindos*.

Afinal, o que vale é o CAN.

Enquanto vivos estivermos, em condições de locomoção e/ou as forças das circunstâncias o permitirem, estaremos envergando o nosso boné.

Que o último homogêneo, já à sombra do palanque, erga o nosso estandarte ao som da *Valsa do Adens* e, ao final, entregue-o ao *AEROESPACIAL*.



**“Foi muito bom enquanto durou.”**



# Reserva

Já lá se foram vários meses. Um pouco mais de dois anos. Para trás, ficou o alerta, clamado pelo Brigadeiro Paulo C. de Assis em artigo na *Revista aeronáutica* n.º 226, de setembro/outubro de 2000: *Esqueceram de nós!* – disse ele.

Agora, mais uma vez, releio suas palavras. Há três anos na Reserva, vêm-me as recordações...o alerta voltou a somar-se às inúmeras expectativas que eu sempre alimentara. Aguardei por um resultado. Por dois dezembros, esperei comemorar o *Dia do Reservista*. Em vão!

Entretanto, *caminho se faz ao caminhar!* Por isso, junto-me ao coro: – ESQUECERAM DE NÓS!

Por um instante, deixei-me levar pela magia da saudade. Meus pensamentos fluíram, desvendando o que eu ainda não me preocupara em rever. Recordei-me dos inúmeros projetos que tinha em vista caso prosseguisse na carreira. Havia um Plano Estratégico para a Aeronáutica, refeito várias vezes, fruto do que a docência e a experiência proporcionaram. Foram horas e horas de estudos sobre o *Preparo e o Emprego do Poder Aeroespacial*. Devia ser capaz de tratar de assuntos que fossem do *alfinete ao foguete, passando pelas pequenas cirurgias*. Ah! Essa expressão traduzia, de maneira carinhosa e sutil, a potencialidade com que devia revestir-se um oficial de Estado-Maior. Afinal, o conjunto dos cursos da carreira militar deveriam ser suficientemente amplos e profundos para conduzir a tanto. Bem...e depois, para onde iriam tais conhecimentos e tanta competência voltados para as lides castrenses?...de repente, retornei da minha viagem ao passado. Agora, realidade, estou do outro lado e não vejo nada

diferente do que eu previra. Esqueceram de nós!...

Isso é importante, porque, na fração do segundo que marca a transição para a Reserva, o mundo pára: acredite, pára mesmo!... desliga-se o magneto, as chaves são retiradas e devolvidas, seguindo-se a imediata constatação da *radical mudança que se impõe ao pessoal que passa para a Reserva*.

É como desligar a luz num ambiente e, logo após, religá-la e comprovarmos que tal ambiente já não nos é familiar.

Mas o que construímos na nossa vida particular não conta? Claro que conta, e é o que permitirá que prossigamos com altivez: mas isso é assunto para outra discussão!...e o que dizer de quem prossegue em outra atividade ou num emprego? Também é outra história, digna de uma profunda análise, numa outra abordagem.

## Um Passo à Frente em...

*caminho se faz ao caminhar!...*



## “...na fração do segundo que marca a transição para a Reserva, o mundo pára...”

Assim, não se trata de choque pessoal por des-preparo para essa *passagem*. Não se trata de dor por alguma perda ou qualquer coisa do gênero. Trata-se da constatação da inexistência de qualquer atitude ou medida que promova a ação, e da inexistência de informações necessárias à manutenção da integridade do *Preparo* para o possível *Emprego* do reservista. Por isso, torna-se mais forte o clamor: – *Esqueceram de nós!*, perdido, numa página, e sem resposta.

Mais um dezembro passou!...e, sem nos apercebermos, vamos nos aproximando de mais um meio de ano. Rapidamente, estaremos diante de outro dezembro. Questões e mais questões se apresentam. Mas o que estará reservado para nós, os militares da Reserva da Aeronáutica, de um país que almeja as condições de vida de um *Primeiro Mundo*? Para que servem centenas de inteligências privilegiadas na Reserva, potencialmente capazes de prover múltiplas soluções para o desenvolvimento do Poder Aeroespacial? Como transformar o Brasil numa grande potência se, dentre outras soluções, não tivermos a capacidade de mobilizar uma Reserva que esteja adequadamente atualizada e adestrada? E isso faz parte da mais elementar *Análise Estratégica*. Enfim, para que serve a Reserva das Forças Armadas?

Não seria necessário lembrar que a Reserva difere tanto da Reforma militar como da aposentadoria na vida civil, porque pressupõe a possível convocação para o serviço ativo. Todavia, diante da inércia em propor soluções para os *reservistas*, faz-se necessário chamar a atenção, porque impõe mantê-los atualizados, adestrados e com a sua saúde compatível com o grau de resposta que devam prover no quadro das ações militares.

Então, o que fazer?...clássica pergunta de Estado-Maior!

Isso se fará, com o estabelecimento de um processo de acompanhamento médico, que reduza as *sur-*

*presas com problemas de saúde que acometem o pessoal, os quais se agravam com o passar dos anos, por não serem mais obrigados ao exame médico-impõe seríssimas o Serviço de Assis-a Mobilização Aero-dificuldade da ma-*

*mas de saúde que al quando na Reserva serão com o passar serem mais obriga-co anual. Tal fato conseqüências para tência Médica e para espacial, tanto pela nutenção das me-*

lhores condições de saúde dos reservistas, quanto pela evasão dos elevados recursos financeiros no tratamento médico-hospitalar; além disso, deverão ser adotadas medidas para que sejam mantidos atualizados o conhecimento dos oficiais de Estado-Maior, da Reserva, com o Planejamento da Ação Política do Poder Aeroespacial; e, ainda, que se atualize o conhecimento especializado dos oficiais e dos graduados da Reserva. Finalmente, mas sem pretender esgotar o assunto, deverá ser implementado o exercício de quadros ou especialidades, em todos os níveis, garantindo a capacidade de mobilização.

Desse modo, são essenciais para o reservista a informação atualizada, o pleno gozo da saúde e o adequado adestramento para o seu possível emprego, assegurando à Mobilização Aeroespacial como um todo, nos diversos níveis, o conhecimento pela informação atualizada; a manutenção da saúde, pelo estabelecimento de um programa de acompanhamento e manutenção da higiene, com exames médicos periódicos; e a capacidade de pronta-resposta, pelo adestramento nas atividades específicas das diversas especializações.

Mas, se tudo isso for de difícil execução, ficaremos aguardando que, no mínimo, os portões de nossas Organizações Militares sejam abertos, no dia 16 de dezembro, para comemorarmos o *Dia do Reservista*, como propôs o Brigadeiro Assis.

Que seja neste 2003!...um passo à frente!



# Revitalização e aprimoramento de meios do SISCEAB

Telma Penteado  
Jornalista

“É a garantia da segurança nacional.”

Capacitação e modernização. Estes são alguns dos atuais objetivos do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que, através da Comissão para Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA), vem concretizando as etapas iniciais das reformas das Bases Aéreas de Fortaleza, Natal, Salvador e Campo Grande.

Em Fortaleza (CE), o aeródromo compartilhado (civil e militar) apresenta duas problemáticas: expansão do aeródromo e incremento dos meios tecnológicos do SISCEAB – Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

A expansão do aeródromo implica, primeiramente, na rediagramação das instalações da Base Aérea, uma vez que a área do radar de rota seria invadida pelas obras civis.

O DECEA, planejando o aprimoramento da in-

fra-estrutura de proteção ao voo e controle do espaço aéreo, busca solucionar esta questão atendendo aos interesses de acomodação do aeródromo e sua posterior expansão, e ampliando a capacidade operacional do aeroporto.

Sendo assim, após a realização de estudos e levantamento de dados da região, foram adquiridos um novo Radar de Área Terminal para ser instalado na área conhecida como *Alto da Balança*, uma nova Torre de Controle (TWR) e um novo destacamento, onde estaria o Controle de Aproximação Radar (APP).

A fase atual deste processo de reforma e modernização resume-se na elaboração de projetos e nas contratações para a realização das obras. A previsão de término destas obras e de pleno funcionamento do aeroporto é final de 2004.

Vale ressaltar que a Seção de Controle de Operações Aéreas Militares – SCOAM – já está em operação no local há seis meses.

Desde a constatação da necessidade de reformas, modernizações e reestruturações até o término das obras – passando por estudos da região a ser trabalhada, levantamento de dados, concepções, contratações, entre outras etapas do processo – passam cerca de três anos. A logística destas operações deve ser precisa e detalhada, uma vez que qualquer alteração proposta nos projetos elaborados interfere, de alguma forma, na segurança de todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente no transporte aéreo (militar e civil).



“Reestruturação significa, na maioria das vezes, melhoria e aprimoramento.”



No caso da Base Aérea de Fortaleza, estão sendo realizadas tratativas junto à Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária), no intuito de acomodar o aeródromo modernizado. Nestas tratativas fica acordado que cabe à Infraero a responsabilidade em relação aos custos e execução das obras civis, enquanto cabe ao DECEA a responsabilidade sobre a parte técnica do processo – que engloba a instalação dos radares e demais equipamentos correlatos, tratamento e visualização de dados coletados pelos radares e enviados às consoles dos controladores, cabos eletrônicos, entre outros.

As tratativas entre DECEA e Infraero também se realizam em relação à Base Aérea de Salvador (BA). A modernização deste aeródromo comporta a edificação de um novo DVP – Destacamento de Proteção ao Vôo – com sua Torre de Controle (TWR).

Um novo Radar de Terminal, destinado ao Controle de Aproximação Radar (APP), fundamental para garantir a segurança dos pilotos e passageiros durante sua circulação no aeródromo, também foi adquirido.

Na Base Aérea de Natal (RN), por sua vez, os projetos de modernização envolvem apenas o DECEA. Dentre as modificações e os aprimoramentos deste aeródromo estão a aquisição de um novo radar de área terminal, um sítio de telecomunicações que permite o canal de comunicação terra-avião e um novo Controle de Aproximação Radar (APP).

Por fim, a Base Aérea de Campo Grande (MS), que, assim como a de Natal, é de total responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Como resultado final do processo de incremento desta Base, serão implantados um Radar de Área Terminal, um novo Departamento de Proteção ao Vôo (DPV) com a Torre de Controle (TWR), acrescidos do APP.

Todas estas obras estão em processo de concepção e contratação e têm previsão de término para o final do ano que vem (2004).

No entanto não devemos somente atentar para a qualidade das obras de ampliação e modernização destes aeródromos, o que é de incomensurável importân-



cia. Faz-se necessário ressaltar as benesses trazidas pelos clientes destes aeródromos: passageiros, pilotos (civis e militares), tripulação, funcionários dos aeroportos e, numa escala maior, a comunidade local.

A segurança trazida pelos novos radares, os DPV e o aumento dos aeroportos proporcionam maior conforto para todos que usufruem do transporte aéreo civil e/ou militar. Por consequência, há uma procura maior destes serviços, o que por sua vez acarreta um incremento da economia a ele atrelada. Falamos aqui de consumidores *diretos* – passageiros e empresas que enviam encomendas – e *indiretos* – aqueles que consomem alimentos e bebidas das lanchonetes, os que se utilizam do estacionamento do aeroporto, os que pegam táxis ou ônibus para chegar ao aeroporto, os que compram livros e/ou revistas nas bancas, entre tantos outros consumidores. Todos estão sendo agraciados com tais reformas.

Reestruturação significa, na maioria das vezes, melhoria e aprimoramento. Incute nos usuários dos serviços modernizados a noção de que estão circulando em aeronaves seguras, que percorrem áreas de controle seguras. Tal satisfação da necessidade de confiança e segurança repercute positivamente na admiração e no respeito pela Força Aérea Brasileira.

É a garantia da segurança nacional. Segurança proporcionada àqueles que voam e àqueles que estão em terra.

É, também, a percepção de uma Força Aérea atuante e presente nas questões de relevância para a proteção dos brasileiros.



Manuel Cambeses Júnior  
Cel. Ar. RR

# A Doutrina da

**“Como dissuadir o terrorismo fundamentalista...”**

**Q**uando os criadores da primeira bomba atômica tomaram conhecimento dos terríveis efeitos devastadores do novo invento, assinalaram que o *relógio do dia do juízo final* havia começado a mover-se, inexoravelmente, para a meia-noite da Humanidade. Poucos anos depois, quando a União Soviética detonou o seu primeiro petardo atômico, esta afirmação veio a ser cabalmente corroborada.

A partir daí, o mundo passaria a assistir, estupefato, a duas superpotências nucleares enfrentarem-se em um conflito existencial dispendioso de uma imensa capacidade para se destruírem reciprocamente e, por via de consequência, o mundo inteiro.

Curiosamente, o equilíbrio do terror nuclear, daí resultante, conduziu a um dos períodos de maior estabilidade da História Contemporânea, ou seja, a paz nuclear conseguiu igualar a longevidade dos grandes modelos de estabilidade do século XIX: os sistemas internacionais de Matternich e Bismarck.

Obviamente, sob a dinâmica da confrontação bipolar, o mundo não conseguiu superar as guerras. Muito pelo contrário, em decorrência dessa rivalidade dual, a Humanidade assistiu à ocorrência de várias contendas regionais, a milhões de mortes e ao maior processo de criação de arsenais de destruição em massa da História. Entretanto, por mais paradoxal que possa parecer, a existência do equilíbrio do terror acarretou, como corolário, que fosse evitada uma confrontação direta entre os Estados Unidos e a União Soviética e, conseqüentemente, o desencadear de uma nova guerra mundial. O êxito do sistema bipolar teve uma explicação: o medo

da destruição recíproca por parte das monopólicas superpotências, ou seja, a lógica da dissuasão.

O colapso da União Soviética fez a Humanidade respirar aliviada. Entretanto, a partir daí começaram a surgir novos e intrincados problemas. A vulnerabilidade do portentoso arsenal de destruição em massa russo colocou em movimento, novamente, o *relógio do dia do juízo final*.

Desde 1992, uma grande quantidade de material de fissão nuclear tem sido desviado da antiga União Soviética. Estima-se que este montante sobrepuja a produção dos três primeiros anos do Projeto Manhattan. Faz-se mister ressaltar que, além da subtração de material nuclear, a disseminação indiscriminada de *know-how* tecnológico tem contribuído para açular não somente o medo ao terrorismo nuclear, mas, também, ao químico e bacteriológico, em todos os rincões do planeta.

Segundo Anthony Lake, ex-Assessor de Segurança Nacional do governo norte-americano, desde 1998, vinte e sete nações possuem armamento nuclear, biológico e químico. Como fazer para funcionar a lógica da dissuasão em meio a este cenário fragmentado? Como dissuadir o terrorismo fundamentalista que poderá, a qualquer momento, recorrer a armas de destruição em massa, em resposta a atos de retaliação perpetrados pelas superpotências mundiais?

Para enfrentar essa nova realidade, os Estados Unidos declararam inoperante a velha doutrina da dissuasão – nascida no governo do Presidente Harry Truman – e passaram a adotar a

**“É necessário que a ameaça seja real e imediata, ou basta que seja simplesmente hipotética?”**

# Ação Preventiva



**“...a doutrina  
de contenção,  
não parecem estar  
sepultadas para  
sempre, como  
quiseram nos  
fazer crer...”**

tese da ação preventiva. Desta forma, fundamentalmente, quem se converter em uma ameaça potencial ou eminente para os estadunidenses deve ser imediatamente neutralizado.

O problema mais evidente desta nova doutrina é a grande lista de países os quais deveriam ser, *a priori*, neutralizados. Depois do Iraque, viriam o Irã e a Coreia do Norte, pois foram catalogados como países pertencentes ao *eixo do mal* e que, também, estão a caminho de dotarem-se de armamento nuclear. Igualmente caberia supor que, caso se produzam mudanças no regime do Paquistão – e que não estejam em consonância com os interesses ocidentais – poderia ser perpetrada uma intervenção preventiva. E

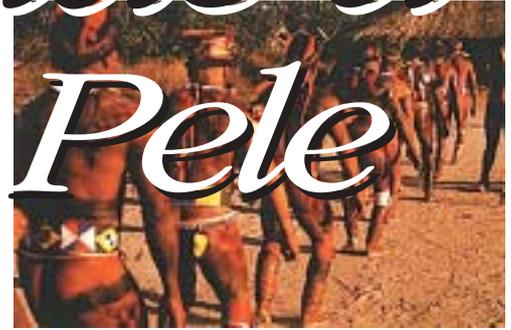
mais, como definir os limites dessa ação? Por acaso a China seria incluída na *relação dos malditos* no caso de suspeitar-se de uma invasão desta a Taiwan? É necessário que a ameaça seja real e imediata, ou basta que seja simplesmente hipotética? Ou, uma vez aberto um precedente, como evitar que outros membros da comunidade internacional também o invoquem, alegando igual direito? Como negar à Índia a prerrogativa de um ataque surpresa ao Paquistão, em aplicação ao mesmo princípio?

Toda política externa busca projetar graus razoáveis de certeza dentro das incertezas naturais que entranham uma ordem internacional complexa e em permanente estado de fluidez. Entretanto, quando a busca da segurança absoluta parece transformar-se no objetivo da superpotência dominante, existem razões válidas para preocupações.

Como bem dizia o ex-Secretário de Estado norte-americano Henry Kissinger, em célebre frase “a busca da segurança absoluta por parte de um Estado, acarreta a insegurança absoluta por parte dos demais”. Este axioma de política externa assume caráter superlativo quando gira em torno de uma potência hegemônica. O garrote discricionário da ação preventiva, não somente propiciará paranóias e desconfianças, mas, certamente, introduzirá importantes elementos de desordem e anarquia dentro do sistema internacional.

Diante desta constatação podemos inferir que a dissuasão e sua irmã gêmea, a doutrina de contenção, não parecem estar sepultadas para sempre, como quiseram nos fazer crer alguns analistas políticos e estrategistas militares estadunidenses. Definitivamente, a tese da ação preventiva poderá, em princípio, limitar-se a ser a desculpa conceitual para acabar, de forma peremptória, com uma tarefa inconclusa e iniciada no princípio dos anos noventa do século passado, durante a gestão presidencial de George Bush (pai); o afastamento definitivo do Presidente iraquiano Saddam Hussein do poder.

# Brasilidade à Flor da Pele



Maria Veronica Aguilera  
Jornalista



**Além**, muito além da dispersão da passarela, ressoam os ecos de mais um carnaval que passou. Mestre Alencar que me perdoe a irreverência de lhe parodiar o intróito ao romance *Iracema* (a que nasceu “além, muito além daquela serra”...lembram-se?). A intenção é nobre e, certamente, alguém que tanto amou nossa língua e nossa cultura a compartilharia conosco. Pois não é de língua que se trata também (e, talvez, sobretudo (quando o assunto é o batuque da alegria?

Tudo bem, o visual é estonteante e quem há de negar a sedução do desfile em sua apoteose de brilho, cor, ritmo e sensualidade? Mas todo mundo que foi ao Sambódromo, uma vez ao menos, sabe o que significa o canto no desfile das escolas de samba, desde o grito de guerra do puxador ao coral de milhares de vozes unificadas pela batida e cadência da bateria. É a alegoria máxima do sentimento da linguagem, que pulsa, ri e chora com o homem; é a força da palavra em todo o seu poder de congregar e reunir. Espécie de fio condutor, rumo Norte, em meio ao caos do delírio que o jogo de quadris prenuncia.

Palavras em ebulição. Mistura de linguagens, raças e credos tão bem traduzida pelas próprias escolas e nas letras dos sambas-enredos. Frases a se confundir na sintaxe desordenada da vida.

Ensino de língua, em sua mais perfeita acepção, tal como a que lhe conferia Gladstone Chaves de Mello, um de nossos maiores filólogos, observador atento e sensível dessa relação visceral entre homem e linguagem, “expressão não apenas do pensamento, mas também do sentimento, da vontade, das emoções”.

Em tempo: Gladstone se foi há pouco mais de um ano, deixando uma lacuna contundente. Não deu capa de revista, nem manchete em jornal. Também

se poderia dizer (quem vai querer saber de filologia, com a alta do dólar, desemprego, inflação, guerra, violência urbana, beira-isso e mais aquilo...?)

Acontece que tudo tem a ver com o que e como se diz e não é preciso ir muito longe para aferir a extensão desse pequeno verbo, dizer. Basta consultar o Aurélio no computador mesmo: duas sílabas apenas e um leque de significados que vão da fofoca miúda do disse me disse ao “Diz-me com quem andas e te direi quem és”; do dizer do poeta à voz de comando; do entredito ao indizível; da narração à profecia.

Eis que tais instâncias nos remetem, ambas, agora, ao épico maior de nossa literatura, Y-Juca-Pirama.

***Tu choraste em presença da morte?***

***Na presença de estranhos choraste?***

***Não descende o cobarde do forte.***

***Pois choraste, meu filho não és!***

***Possas tu, descendente maldito  
de uma tribo de nobres guerreiros,  
implorando cruéis forasteiros,  
seres presa de vis Aimorés.***

Cadenciado como a batida de pés de tribo a dançar, em rituais indígenas, Y-Juca-Pirama é uma das obras-primas de Gonçalves Dias (1823-1864). A maldição do velho índio ao filho que recebera a clemência do inimigo é canto de grandeza e dor, pura mestria de um escritor que se immortalizou também como um dedicado pesquisador de nossa língua.

Vejam só! Do carnaval carioca de 2003 à literatura indianista do grande poeta maranhense do século XIX! Menos estranho do que possa parecer à primeira vista. Quando mais não seja, pela mistura de três raças da qual tanto se orgulhava Gonçalves Dias, filho de um comerciante português com uma mestiça de índios e negros. Ou, quem sabe, pela cadência. ✈



# ASTROS II

Hélio Vieira Guerra  
Cel. Ex.

O ASTROS II é um sistema de lançadores multi-calibre, projetado por brasileiros e constitui-se num dos mais poderosos meios de apoio de fogo superfície-superfície.

É capaz de realizar a saturação de área pelo fogo, destruindo alvos que, até então, a artilharia de tubo não poderia eficientemente bater, devido às suas dimensões, natureza e localização serem superiores às possibilidades daqueles meios.

Normalmente uma linha de fogo é composta por quatro lançadores múltiplos universais (AV-LMU), uma unidade controladora de fogos (AV-UCF), duas remuniçadoras (AV-RMD) e uma viatura posto meteorológico (AV-MET).

As viaturas, com exceção da AV-MET, utilizam o mesmo veículo básico:

- chassis *daimler benz*;
- motor *diesel* V-8, de 280 HP;
- tração 6x6, 10 toneladas;
- autonomia de 600 km.

Os componentes específicos de cada equipamento são montados sobre a viatura básica, permitindo que sejam intercambiados.

A guarnição de cada veículo é composta por quatro homens.

O lançador múltiplo universal pode transportar e disparar 32 foguetes superfície – superfície SS-30,

dezesesseis SS-40, ou quatro SS-60, podendo alcançar distâncias entre 10 e 70 km quando atiramos ao nível do mar.

O lançador múltiplo universal, quando carregado, pesa 26 toneladas.

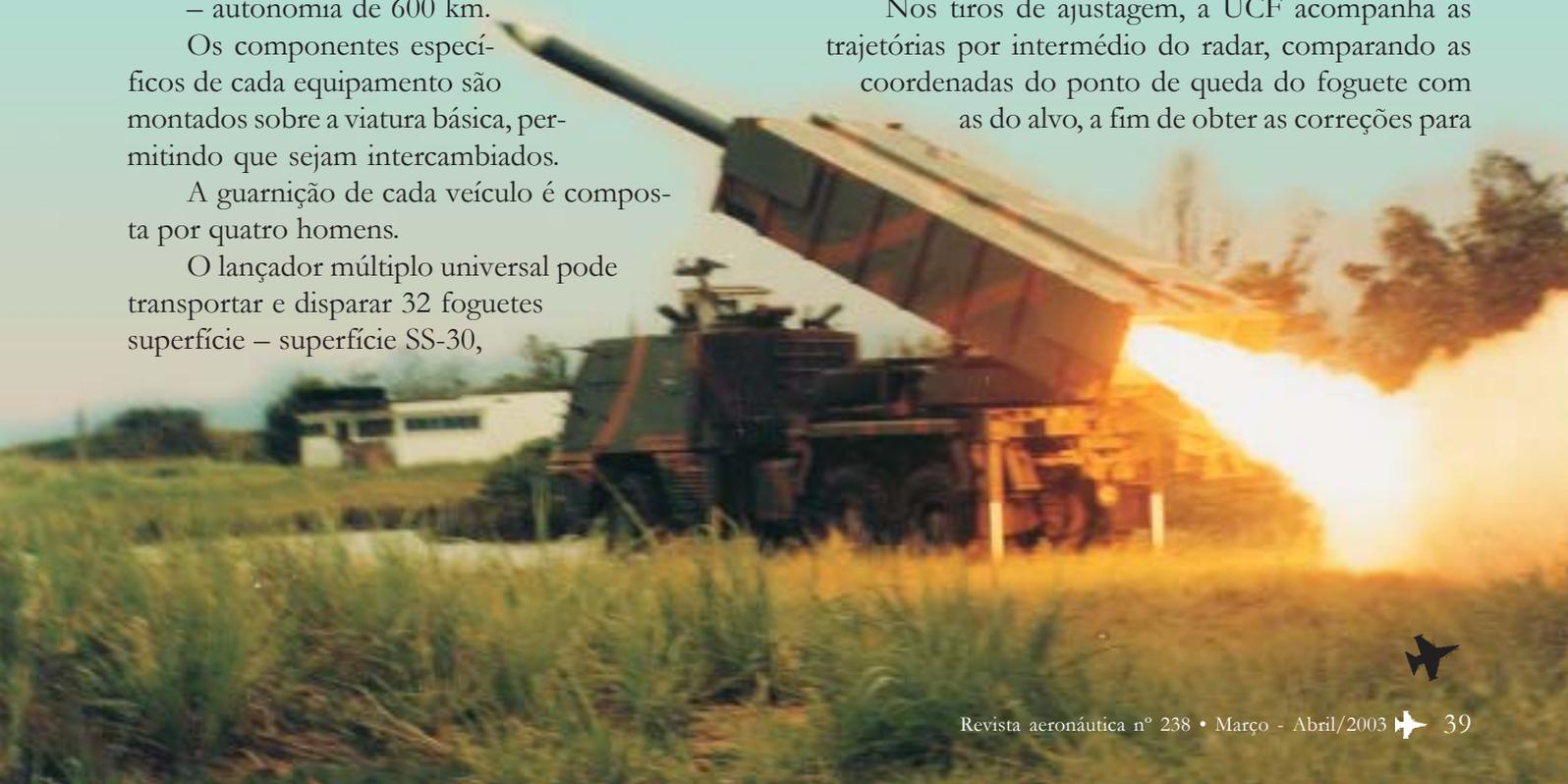
A viatura remuniçadora pode transportar oito *container* lançadores de foguetes, que correspondem a duas rajadas completas por lançador. Possui um guindaste hidráulico que realiza a movimentação da munição dos *container* para os lançadores e vice-versa. O guincho suporta até 900 kg.

A viatura, quando totalmente carregada, pesa cerca de 25 toneladas.

A unidade de controle de fogo – UCF, é um conjunto de subsistemas, onde se destacam o computador de tiro e o radar de acompanhamento.

Ela realiza, sob quaisquer condições meteorológicas, a ajustagem do tiro, quando necessário, para assegurar maior precisão dos disparos.

Nos tiros de ajustagem, a UCF acompanha as trajetórias por intermédio do radar, comparando as coordenadas do ponto de queda do foguete com as do alvo, a fim de obter as correções para



os disparos subseqüentes.

Normalmente, é empregada na dosagem de uma UCF para um conjunto de até oito lançadores múltiplos.

A viatura posto meteorológico é capaz de efetuar o levantamento das condições meteorológicas nas altas camadas da atmosfera, visando à utilização destas informações para a direção de tiro dos foguetes do sistema ASTROS II e, também, para outros sistemas de artilharia.

A bateria LMF, composta por quatro, seis ou oito lançadores e uma UCF possui forte poder de dissuasão, constituindo-se em imenso poder de fogo à disposição do comandante da Força para intervir no combate.

Algumas unidades de artilharia do Exército Brasileiro estão dotadas com o sistema ASTROS II, com as seguintes finalidades:

- realizar a interdição de áreas marítimas pela saturação, negando ao inimigo acesso a uma área;
- realizar fogos sobre as embarcações com os *top attacks* (chuva de submunições), avariando equipamentos e sensores instalados sobre o convés, neutralizando-as e, conseqüentemente, deixando-as inoperantes e indefesas;



Viatura Meteorológica.

- realizar fogos sobre a força-tarefa anfíbia inimiga, de modo a dificultar o desembarque anfíbio;
- caso este ocorra, impedir a consolidação da cabeça de praia;
- aprofundar os fogos da divisão de exército, atirando sobre alvos compensadores como PC e bases logísticas.

O sistema destina-se à saturação de áreas, o que se constitui em processo intenso e contínuo, exigindo um grande volume de fogo. Devido a isso, essa grande massa de foguetes deve ser empregada contra alvos altamente compensadores.

As necessidades de levantamentos topográficos para bateria LMF são bastante reduzidas, limitando-se à obtenção das coordenadas da UCF e dos lançadores e de uma direção de referência. É imperioso que a trama topográfica da área de posição seja bastante precisa, pois a própria UCF, por meio de seu equipamento, realiza a verificação do levantamento.

Não há trabalhos topográficos na área de conexão e os alvos têm suas coordenadas fornecidas pe-



Bateria ASTROS II em posição de repouso.

Linha de Fogo com execução do tiro real, usando foguetes SS-60.





Unidade controladora de fogos (UCF).



Execução do tiro real com foguetes SS-40.

los elementos de busca de alvos.

Nos tiros de ajustagem, a UCF acompanha as trajetórias por intermédio de seus equipamentos, calculando as coordenadas do ponto de queda do foguete e, em confronto com as do alvo, realiza as correções para os disparos subseqüentes.

A rajada completa de uma bateria com quatro

peças é de 128 foguetes SS-30 ou 64 foguetes SS-40, ou, ainda, 16 foguetes SS-60. Este impressionante volume de fogo pode ser disparado em até 16 segundos.

A utilização do sistema ASTROS II não se destina, de maneira alguma, a substituir a artilharia de tubo, nem os mísseis, mas sim, complementá-los.



**AMAERO**

**Santos Dumont:**  
**Vôo mais pesado que o ar por meios próprios.**  
**É o Brasil criando tecnologia de ponta.**  
**Ajude a preservar a nossa história.**

**SEJA SÓCIO DA AMAERO.**  
**ASSOCIAÇÃO DO MUSEU AEROESPACIAL**

[www.Musal.aer.mil.br](http://www.Musal.aer.mil.br) ; Tel: ( xx 21) 3357-5814; e-mail: [musal@maerj.gov.br](mailto:musal@maerj.gov.br)

Santos-Dumont

Márcio Barbedo Cezar  
Comandante

“Os historiadores da Aviação não têm o direito de ignorar ou esquecer esse fato.”

# e as Falsas Primazias

**E**m 23 de outubro de 1906, precisamente às 16 horas, no Campo de Bagatelle, na França, Alberto Santos-Dumont, com o seu *14-bis*, elevava-se cerca de dois metros do solo e percorria uma distância aproximada de 60 metros.

Era a primeira vez que o Homem vencia a lei da gravidade, voando no mais-pesado-que-o-ar.

Entretanto, a partir deste notável feito, várias questões surgiram com referência à primazia da Aviação, todas elas procurando roubar a Santos-Dumont a glória de ter sido o *Pai da Aviação*.

Pretendemos expor, de maneira clara e concisa, as falsas primazias decorrentes do feito do nosso genial patriota pois, na expressão de um de seus biógrafos, foi Santos-Dumont “quem deu asas ao mundo e glória ao Brasil”.

Todos os jornais do mundo noticiaram e fotografias autênticas perpetuaram a ocorrência. Um monumento foi erguido no local do vôo, para comemorá-lo.

A prioridade do vôo em favor dos irmãos Wright (Wilbur e Orville) é a que atualmente tem provocado maiores controvérsias. Os norte-americanos reconhecem ter sido Santos-Dumont o primeiro homem que voou no mais-pesado-que-o-ar na Europa, entretanto, não o admitem como o autor do primeiro vôo realizado no mundo inteiro.

A argumentação levantada pelos norte-americanos é de que os irmãos Wright *voaram*, pela primeira vez, em 17 de dezembro de 1903, ou seja, dois anos e dez meses antes do famoso vôo de Santos-Dumont, em 23 de outubro de 1906.

Já que o assunto é muito mais vasto, citaremos alguns quesitos, nos quais está evidenciado, de maneira clara e insofismável, que os norte-americanos não possuem provas oficiais para reivindicarem a paternidade da Aviação.

Citaremos abaixo um trecho da obra *O que eu vi o que nós veremos*, livro escrito pelo próprio Santos-Dumont, seguido de alguns comentários:

“Eu não quero tirar em nada o mérito dos irmãos Wright, por quem tenho a maior admiração; mas é inegável que, só depois de nós, se apresentaram eles com um aparelho superior aos nossos, dizendo que era cópia de um que tinham construído antes dos nossos.

Logo depois dos irmãos Wright, aparece Levavasseur com o aeroplano *Antoinette*, superior a tudo, quanto, então, existia; Levavasseur havia já 20 anos que trabalhava em resolver o problema do vôo; poderia, pois, dizer que o seu aparelho era cópia de outro cons-



truído muitos anos antes. Mas não o fez.

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 havia construído antes deles?!

A quem a humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas (eles são os próprios a dizer que fizeram todo o possível para que não transpirasse nada dos resultados de suas experiências) e que estavam tão ignorados do mundo, que vemos todos qualificarem os meus 220 metros de ‘minuto memorável na história da aviação’, ou é aos Farman, Blériot e a mim que fizemos todas as nossas demonstrações diante de comissões científicas e em plena *lux do sol*?

Dessas declarações deduz-se, claramente, que Santos-Dumont não acreditava no alegado pelos irmãos Wright.

Os vôos de Santos-Dumont, realizados em 1906, tiveram, como já vimos, uma repercussão universal, e nos é grato recordar aqui as palavras do Capitão Ferber, um dos maiores entusiastas e estudiosos da Aeronáutica em França, e o homem que defendeu os Wright, e sempre acreditou nas experiências dos irmãos de Dayton.

Por elas se evidencia o ambiente da época e delas poderemos partir para a argumentação que se seguirá e representará a defesa da prioridade de Santos-Dumont: “O recorde foi aumentado para 220 metros um mês depois e a novidade se espalhou pelo mundo inteiro com a rapidez do raio. Uma nova era começou a partir desta data, porque o encanto tinha sido rompido.”

Guardem-se bem as palavras que se seguem às anteriores: “FOI PROVADO QUE AS MÁQUINAS VOADORAS PODIAM VOAR.”

É o caso de se perguntar: por que essa rapidez, por que essa divulgação relâmpago pelo mundo inteiro, quando em 1903, 1904 e 1905 – pelas declarações dos Wright em 1908 – estes mesmos haviam voado?

E por que, naquelas datas, o mundo inteiro ignorava a existência daqueles vôos, que só eram noticiados com ares de mistério e de lenda? Que razões tinha o Capitão Ferber para dizer que uma nova era começara a partir daquela data (vôo de Bagatelle), justificando-a pelo *encanto perdido*? Ele não conhecia os vôos dos Wright pelas notícias e pelas cartas que recebia dos irmãos norte-americanos? Por que, então, *uma nova era*, se havia uma data anterior definitiva? Por que o *encanto perdido*, se o Campo de Kitty Hawk servira de local ao primeiro vôo de um homem em uma máquina mais-pesada-que-o-ar?

E por que, para concluir as indagações, *ficara provado*, de 1906 em diante, e não de 1903, que as *máquinas aéreas podiam voar*?

São as perguntas que nos acodem ao ler o maior defensor dos Wright na França.

Exibe-se como única prova do vôo dos irmãos Wright, em 1903, uma fotografia que só foi publicada cinco anos mais tarde.

A televisão brasileira exibiu, em 1995, um filmdocumentário intitulado *As Guerras do Século*, mostrando o primeiro vôo dos Wright em 1903; esse filme na realidade mostra um vôo realizado em Fort Myer, em 1908, e não o pretense vôo de Kitty Hawk em 1903.

Não existe registro cinematográfico dos Wright anterior a 1908.

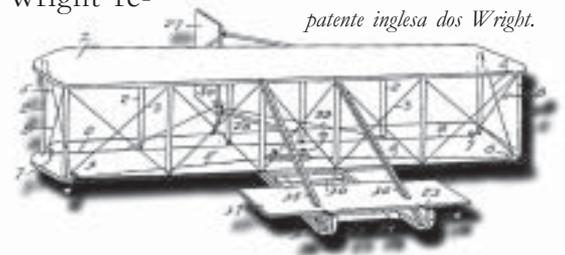
Em 19 de março de 1904, os Wright re-

queriam, na Inglaterra, patente para um planador (sem motor)

de sua invenção. Fato estranho para quem alega ter voado com motor um ano antes. Essa patente tomou o número 6.732, conforme consta na revista *Flight*, nº 774.

Outra patente foi obtida pelos Wright em 1906,

Desenhos da patente inglesa dos Wright.



**“Os vôos de Santos-Dumont do dia 12 de novembro de 1906 foram filmados por uma companhia cinematográfica.”**



dessa vez nos Estados Unidos, para uma *máquina voadora* – outro planador. A patente foi concedida em 22 de maio do referido ano, sob o número 821.393.

Os irmãos Wright nunca obtiveram patente para o avião.

Do jornal *O Globo*, de 27 de maio de 1973, transcrevemos o seguinte trecho do discurso proferido por Pierre Clostermann, herói da Aviação francesa na RAF, durante a Segunda Guerra Mundial: “A história, que às vezes é injusta, escreveu que numa parte da costa deserta do Atlântico, dentro da clandestinidade, sem testemunhas, dois jovens americanos tinham conseguido, em 1903, efetuar um vôo em planador motorizado lançado por catapulta. Mas finalmente, o primeiro vôo de um mais-pesado-que-o-ar que se eleva por seus próprios meios, oficialmente controlado e homologado, e foi este, sem discussão possível, o de Santos-Dumont.”

Os vôos de Santos-Dumont do dia 12 de novembro de 1906 foram filmados por uma companhia cinematográfica. Esse filme constitui uma das diversas provas oficiais que dão a primazia do vôo, em avião, ao brasileiro Santos-Dumont.

O problema essencial era levantar vôo do solo, exclusivamente com os próprios meios do aparelho, sem outro recurso senão o do motor que acionava a hélice. Foi, pois, Santos-Dumont o primeiro homem que resolveu integralmente o problema do mais-pesado-que-o-ar. Ainda em 1909 escrevia Anatole France: “Wright é o detentor do recorde de distância, só e com passageiro. Mas ele não ergueu vôo pelos meios do próprio aparelho.”

Os historiadores da Aviação não têm o direito de ignorar ou esquecer esse fato.

Os Wright escreveram ao Capitão Ferdinand Ferber, aeronauta francês, e pediram uma *descrição minuciosa e esquemática* do avião de Santos-Dumont (*14-bis*),

cujos feitos notáveis já eram amplamente divulgados. Ambos desejaram obter *notícias exatas* a respeito das *experiências de Bagatelle*. Ainda solicitaram *um relatório fiel dos ensaios e uma descrição da máquina voadora, acompanhada de um esquema*; todavia o detalhe que mais os preocupava, que mais os deixava curiosos era como o *14-bis* decolava sem o auxílio de catapultas e torres providas com discos de metal. Outro pormenor importante é que Wilbur Wright não assegurou, nessas palavras dirigidas ao Capitão Ferber, que ele e Orville foram os primeiros que voaram num mais-pesado-que-o-ar com motor. Quanto a este fato, silenciaram por completo, não apresentando nenhuma reivindicação.

Finalmente, em 8 de agosto de 1908, fazem os Wright a primeira exibição, em público, na França. Verificou-se, então, que eles precisavam, para levantar vôo, de uma catapulta, torre, trilho, *pilone* etc. Somente o *pilone* tinha 700 kg e o trilho de madeira comprimento de 24 metros.

Nos vôos efetuados em Le Mans (França) a partir de agosto de 1908, os irmãos Wright utilizaram um motor de fabricação francesa, *Barriquand et Marre*, bem mais leve e potente do que fora utilizado em suas experiências precedentes.

Segundo o jornal *The New York Times* de 17 de dezembro de 1951, o telegrafista Alpheus W. Drinkwater, que tinha trabalhado em uma estação telegráfica próxima ao local das experiências que os Wright fizeram em 1903, na Carolina do Norte, declarou que em 17 de dezembro de 1903 os Wright apenas *planaram*, e que o seu primeiro vôo real teve lugar somente em 6 de maio de 1908.

Segundo o livro *Geschichte der Luftfahrt*, de autoria de Kurt W. Streit, que constitui a mais recente e completa obra sobre a História da Navegação Aérea em idioma alemão, a relação potência/massa comparativa entre os aviões de Santos-Dumont (*14-bis*) e dos irmãos Wright (*Flyer*) é a seguinte:

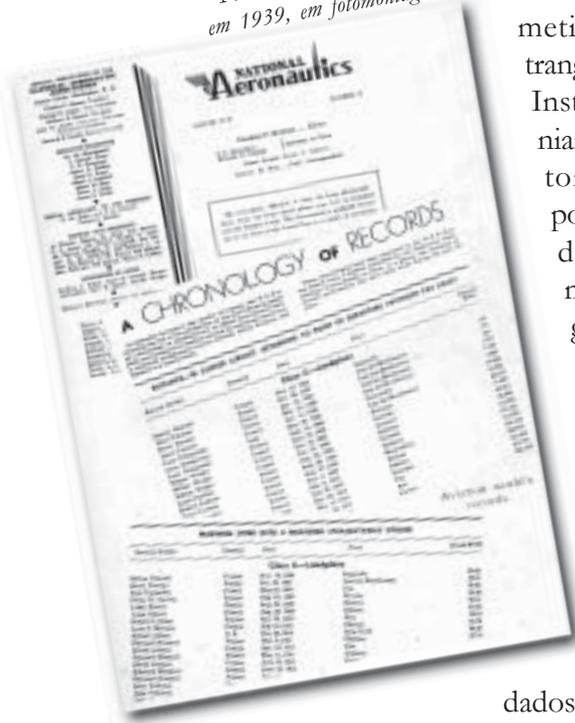
Ano	Piloto	Máquina voadora	Relação potência/massa
1903	Wright	Flyer	1 cv para cada 28,3kg
1906	Santos-Dumont	14-bis	1 cv para cada 6kg

Com tal relação potência/massa, a aeronave dos Wright jamais teria condições de alçar vôo mecânico.

O aparelho original dos Wright esteve durante vinte anos depositado no Museu de Ciências de South Kensington, na Inglaterra. Teria sido para lá enviado



Recordes publicados pela National Aeronautics em 1939, em fotomontagem.



por Orville Wright. O inventor o havia remetido para o estrangeiro, porque o Instituto Smithsonian, de Washington, o recusara, porque não considerava devidamente homologados os vôos que os dois irmãos americanos alegavam ter realizado, nos Estados Unidos, no referido aparelho.

Eis os dados publicados no número 12, do volume 17, de 1939, da revista norte-americana *National Aeronautics*, órgão oficial da *National Aeronautics Association*, de Washington:

Recordista	País	Data	Lugar	Recorde em milhas
Santos-Dumont	França	12/11/1906	Bagatelle	0,136
Henri Farman	França	26/10/1907	Issy-les-Moulineaux	0,478
Henri Farman	França	13/1/1908	Issy-les-Moulineaux	0,621
Henri Farman	França	21/3/1908	Issy-les-Moulineaux	1,242
Leon Delagrange	França	11/4/1908	Issy-les-Moulineaux	2,438
Leon Delagrange	Itália	30/5/1908	Cantocelle	7,922
Leon Delagrange	França	16/9/1908	Issy-les-Moulineaux	14,989
Wilbur Wright	França	21/9/1908	Auvours	41,382
Wilbur Wright	França	19/12/1908	Auvours	62,012
Wilbur Wright	França	31/12/1908	Auvours	77,485

Vê-se que nesse quadro Santos-Dumont detém o primeiro lugar, e os Wright somente o oitavo.

**Conclusão:** fatos não mentem. A primazia do vôo mecânico é, incontestavelmente, do nosso Santos-Dumont. Entretanto, para roubar essa glória, os norte-americanos desencadearam uma grande campanha em favor dos irmãos Wright.

A culpa não cabe, propriamente, aos norte-ame-

**“ É necessário que a vida e a obra do grande brasileiro saiam do elemento especializado e penetrem nas escolas...”**

ricanos, e sim, aos brasileiros, que não souberam aproveitar a oportunidade do sucesso alcançado por Santos-Dumont.

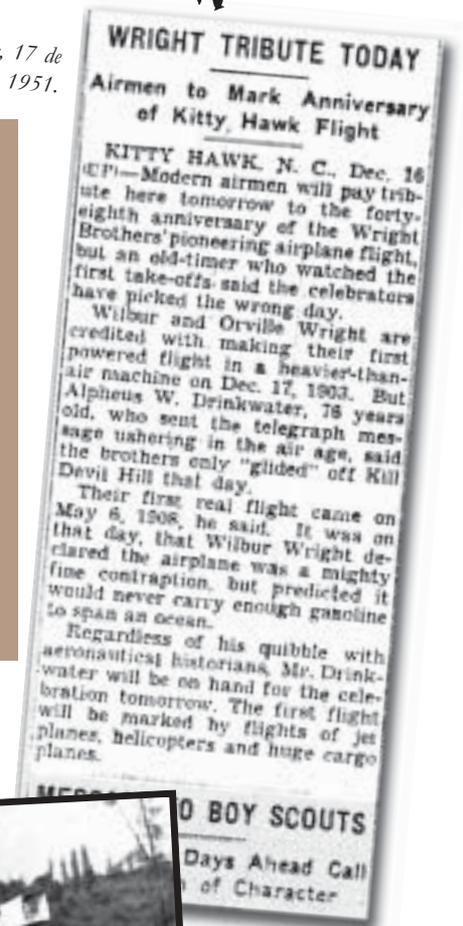
Devemos realçar, também, que não se pode considerar como resolvido o problema do vôo mecânico (mais-pesado-que-o-ar) por um aparelho incapaz de, por seus próprios meios, erguer-se do solo (os irmãos Wright dependeram da catapulta até 1910).

É necessário que a vida e a obra do grande brasileiro saiam do elemento especializado e penetrem nas escolas, faculdades e fábricas; no povo, enfim.

Render homenagem à memória desse grande aviator é obrigação moral nossa.

Não nos esqueçamos de que Santos-Dumont deu asas ao mundo e glória ao Brasil.

New York Times, 17 de dezembro de 1951.



# Segunda Opinião: Prudência ou Confusão?

Sylvio Luiz Costa de Moraes  
Maj. Dent. Aer.

*Saiba escolher bem seu médico!*

– Bem, Sr. Paciente, após a avaliação detalhada do seu caso, o meu parecer é que será necessária uma intervenção cirúrgica...

Pronto! Começou o desespero do Sr. Paciente.

Apesar de, em muitos casos, o paciente ter uma forte suposição no que se refere ao tratamento da sua doença, faz parte da natureza humana manter uma postura refratária diante de certas propostas, afirmações ou terminologias, principalmente quando estas vêm da classe médica, ou melhor, da área de saúde.

Na verdade, jogue a primeira pedra aquele que reagiu ou reagiria com frieza ou indiferença à frase:

– Lamento muito, mas o resultado do exame foi positivo para malignidade. Mas veja bem, há ainda alguma chance de...

Por favor, pare agora e pense! Diante de uma informação destas, quantas pessoas *teriam calma para continuar ouvindo mais alguma coisa?*

Indubitavelmente, o ser humano teme, com toda a razão, os procedimentos operatórios (conhecidos como *invasivos*), nutrindo grande ansiedade pelas inimagináveis conseqüências: a dor física, a cicatriz, a deformidade... não ficam para trás os horrores que habitam a mente daqueles que são informados de uma doença maligna... o sofrimento, as incertezas, a morte...

A preocupação – daqueles menos tensos – ou o temor e até mesmo o *horror* – daqueles mais ansiosos – levam um expressivo número de indivíduos a buscar uma segunda opinião: a princípio uma conduta perfeitamente coerente. Afinal,



## “...cabelos brancos, por si só, não representam experiência profissional...”

nenhum de nós é o dono da verdade, não é?

Mas, nunca é demais elucidar alguns pontos por vezes pouco claros.

Uma segunda opinião representa prudência, podendo conferir um adequado suporte decisório, se obtida a partir de um profissional detentor de experiência na doença ou condição específica e ainda aquele de notoriedade na especialidade em questão – seja pela produção científica, seja pela titulação acadêmica voltada à prática médica (e não aqueles teóricos, inexperientes, que recém-egressos dos bancos universitários, são *aceitos* nos cursos de mestrado e doutorado).

Todavia, a partir de agora, vamos acrescentar alguma complexidade ao assunto, que aparentemente pode ser entendido erroneamente, de forma cartesiana: *as opiniões dos profissionais mais antigos são naturalmente mais adequadas se comparadas às dos mais novos!*

Mesmo desprovidos da intenção de sermos deselegantes ou da pretensão de exibir postura iconoclasta, devemos repensar alguns dogmas. Um aspecto para o qual se deve atentar: *cabelos brancos*, por si só, não representam experiência profissional ou credibilidade. Da mesma forma *juventude* não deve ser apreciada como sinônimo de puro ímpeto ou descrédito. Isto porque o exercício da Medicina (nesta temática em particular, como em qualquer outra profissão de saúde) exige uma impenitente dedicação à atualização – aqueles que se afastam da literatura médica, da prática, do exercício do raciocínio multi e interdisciplinar, mesmo que por um curto período de tempo, rapidamente se desatualizam, e em pleno século XXI não há lugar para tal “*descompromisso*”.

Observe o leitor que, a despeito das recomendações anteriores, uma outra situação que envolve a segunda opinião pode ocorrer: o *empate* – um diz que sim, o outro diz que não...Aí começa a confusão! A partir daí, a tão aguardada segunda opinião parece ter promovido mais uma incerteza do que uma decisão: ou o paciente segue o médico do *sim* ou o do *não*, ou ainda sentirá a necessidade

de ouvir uma *terceira opinião* para *desempatar*. Às vezes parece que o assunto assume uma conotação de *placar* de contendas esportivas.

Imaginem que encontrar dois profissionais de equivalência técnica, que exerçam sua prática em estabelecimentos diferentes, já constitui uma tarefa nada fácil; o que você diria de três? Não raras as vezes, uma odisséia!

Como ingrediente à polêmica, podemos apontar outra situação hipotética: aquela na qual o profissional consultado para a segunda opinião, não reunindo os atributos já mencionados, e envolvido pela relação pessoal com o paciente e/ou seus familiares, além de *pressionado* pelo constrangimento imaginário de dizer: *não sei...não tenho experiência neste caso...* – o que seria mais sincero e ético – acaba por *opinar* sem o requerido embasamento para tal – conduta que certamente irá proporcionar confusão – interferindo negativamente no processo decisório.

Isto posto, recomendamos ao paciente que procurou se informar adequadamente sobre o profissional que pretende conduzir o seu tratamento, antes de mais nada, que valorize a confiança transmitida pelo médico, não motivada pela passionalidade, e a capacidade deste em esclarecer as fases da terapêutica, que naturalmente dissolvem as resistências e traduzem alento às incertezas.

Podemos concluir que a *segunda opinião* constitui uma conduta sensata, quando se consegue obtê-la de acordo com os critérios expostos, caso contrário, poderá gerar grande instabilidade na assimilação de informações pelo paciente, acarretando, não raras as vezes, decisões lamentáveis.

Finalmente, nos vem à mente um antigo dito popular: “*Saiba escolher bem o seu médico! Vá em frente: acerte ou erre com ele*”.



“...juventude não deve ser apreciada como sinônimo de puro ímpeto ou descrédito.”



P A P O

Adaptação da Internet



R A D I O

## entre os Órgãos de Controle e a Aeronave

**Controle:** – FAB 4448, desça para 3.000 pés. Ajuste 1.019.

**Aeronave:** – Dá para transformar em polegadas?

**Controle:** – FAB 4448, desça para 36.000 polegadas. Ajuste 1.019.

**Aeronave:** – Atingindo nível três mil e setecentos.

**Controle:** – Ciente. Contate Centro Espacial de Houston.

**Aeronave:** – Sou aluno e estou perdido. Abaixo de mim tem um grande lago e minha bússola mostra uma grande letra “E”!

**Controle:** – Faça curvas alternadas para que possamos identificá-lo.

**Controle:** – Identificado. O lago é o Oceano Atlântico. Faça curva para o grande “W” da bússola!

**Controle:** – FAB 1662, suba de 2.000 para 4.000 pés. Motivo ruído.

**Aeronave:** – Minha aeronave é convencional e leve!

**Controle:** – A 2.000 pés, na sua direção, está vindo um VARIG, e se você não livrar, os dois vão causar um grande ruído!

**Aeronave:** – FAB 1662 pronto decolagem.

**Torre:** – Retorne ao estacionamento. Campo fechado por condições meteorológicas.

**Aeronave:** – O comandante do FAB 1662 é o Coronel Dumont.

**Torre:** – Coronel Dumont, livre decolagem. FAB 1662, retorne ao estacionamento.

**Torre:** – FAB 4835, aparentemente o seu motor...pegando...última forma! Estou vendo o seu pára-quedas aberto!

**Controle:** – FAB 1662, foi essa aeronave que pediu emergência há uma hora atrás?

**Aeronave:** – Negativo, foi o mesmo piloto...

**Torre:** – FAB 1662, algum problema?

**Aeronave:** – Perdi minha bússola!

**Torre:** – Do jeito que você está voando, deve ter perdido o painel inteiro!

**Aeronave:** – Bom dia solo Galeão! FAB 2112 pronto para *PUSHBACK*.

**Solo:** – 2112, espera aproximada de uma hora!

**Aeronave:** – Confirme. Uma hora de atraso?

**Solo:** – Afirmativo!

**Aeronave:** – Ocapa. Então cancela o bom dia.

**Aeronave:** – Aqui o FAB 1662, com muito pouco combustível.

**Torre:** – 1662, confirme sua posição!

**Aeronave:** – Estamos no estacionamento aguardando há um tempão o caminhão da Petrobrás!



**MIRAGE 2000 BR**

## ***A solução brasileira para a defesa da nossa soberania.***

***Mirage 2000 BR. Produzido no Brasil.  
Completo domínio tecnológico e total autonomia nacional.***

Soberania assegurada pela combinação dos armamentos mais eficazes, fornecidos sem restrições, do melhor radar de sua classe e de um sistema de missão no estado da arte, integrados em plataforma de excelente desempenho e grande capacidade bélica. Poderio sem concorrência, provado em combate. Autonomia nacional garantida pela total transferência de tecnologia e pelo alto valor agregado pela Embraer, líder do Consórcio Mirage 2000 BR e a única empresa no Hemisfério Sul a dominar o ciclo de vida completo de aeronaves de alta sofisticação.

 **EMBRAER**