Revista
aeronáutica
2003 E-mail: revista@caer.org.br Número 241

Preconceito

Cooperação Brasil - EUA

O Preço de uma decisão!

A Aviação de Bombardeio

CLA - Maj.-Brig. Tiago Ribeiro

23 de Outubro
Dia do Aviador

Um Acaso, mas...

"...a Nação se deu conta da importância de seu Programa Espacial."

"...a prematura ausência de nossos companheiros não terá sido em vão."

"...uma nova era na pesquisa espacial brasileira surgirá."

Página um

A Verdade

Carlos Alberto de Paiva
Cel. Av. RR

A multidão concentrava-se, no imenso anfiteatro, ao ar livre.

De ponta a ponta, não se via espaço onde coubesse mais alguém.

A massa humana, atônita, há horas, aguardava o desfecho daquele espetáculo.

Não havia sinal de cansaço.

O cenário reunia celebridades, representando todas as nações.

Um interesse fora do comum atraía aquela gente.

Discursos inflamados eram pronunciados contra aquele ser, que assistia, serenamente, ao seu julgamento. Inusitada era a sua tranqüilidade, apesar de ter sido solicitada a pena de morte em todos os pronunciamentos.

Mas o que fizera ele? Que crime cometera?

De repente, quando tudo parecia terminado, sobe um homem à tribuna e pede a palavra. Mundialmente famoso, impusera-se por sua tenacidade, por sua fortaleza, por sua prudência e pelo seu altruísmo sem limites.

Não perdeu tempo:

– Senhores – disse ele – poucos são os homens que não me conhecem. Dediquei-me a imprimir um ânimo renovado às suas existências. Não foi em vão que me deram o grandioso título de benfeitor da Humanidade. Desculpem-me, não vou importuná-los, relembrando meus feitos.

– Saibam todos que vivemos um momento há muito esperado por mim.

– Estamos diante de um ser cujo único crime, até agora apresentado, foi o de não ter nascido neste planeta. Estão a julgá-lo pelo seu aspecto físico e pela apreensão que sentem, por não saberem o que ele faz entre nós. Porém, não o avaliaram quanto às suas virtudes, nem quanto aos benefícios que poderá propiciar à Humanidade...

Nesse momento, com a maior naturalidade, firmemente, segurou o seu próprio queixo e…vagarosamente, puxou-o para o alto, dizendo:

– Se é a pena de morte que pedem para ele, eu, também, a ela devo ser submetido, pois somos semelhantes!

Diante da perplexa audiência, vencendo a emoção, terminou de retirar a fisionomia humana que cobria o seu rosto extraterreno.

E todos depuseram suas máscaras…

Revista aeronáutica
2003 E-mail: revista@caer.org.br Número 241
Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:
Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares
1º Vice-Presidente:
Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro
2º Vice-Presidente:
Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

DEPARTAMENTOS
Administrativo:
Cel. Int. R/R 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:
Ten. Av. Ref. José Menezes Filho
Divisão de Ultraleves Motorizados:
Ten. Av. Ref. José Menezes Filho
Sede Social:
Ten.-Cel. Av. R/R Cleber Cirilo dos Santos
Sede Lacustre:
Márcio Ganem Álvares

CHICAER:
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 e13 às17h
Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681
Sede Lacustre: (24) 2662-1049

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

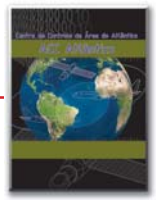
NOSSA CAPA

04 EDITORIAL — **Caros Amigos**
Brig.-do-Ar Danilo Paiva Álvares

06 MOMENTO

Um acaso... O começo de uma nova era
Maj.-Brig.-do-Ar Tiago da Silva Ribeiro

10 DECEA



Sobrevoando o Atlântico com mais Segurança
Telma Penteado

14 CONTROVÉRSIA — **Afinal, ... Quem é o Comandante ????**
Ronald Gomes

17 ARTE — **O Artista e a Cultura**
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR

18 HUMOR — **Milagre: a morte no vôo 864**
Pasqual Antônio de Mendonça - Cel. Av. RR

19 NOSSA HISTÓRIA — **Um Pequeno Avião para uma Grande Emoção**
Jorge Longuinho - Cel. Av. RR

22 POLÊMICA — **Preconceito**
Luís Mauro Ferreira Gomes - Cel. Av. RR

24 FORÇA AÉREA

A Aviação de Bombardeio no Brasil

Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Humberto Zignago Fiuza
Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Fernando de Assis Martins Costa
Carlos Augusto Gonçalves – Cel. Av. Ref

28 VISÃO DOS FATOS

O que se passou? Nada, apenas o Tempo

Carlos Ilich Santos Azambuja

32 EM FOCO

Cooperação Brasil-EUA no Âmbito do SIPAM/SIVAM – Fator de Fortalecimento ou de Ameaça?

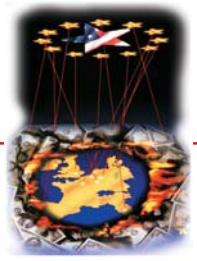
Brig.-do-Ar RR Teomar Fonseca Quírico

35 CRÔNICA

Astros e Estrelas na Simbologia dos Nomes

Maria Veronica Aguilera

36 CENÁRIO INTERNACIONAL



Uma Guerra Imprevisivel

Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR

38 DAC

Uma História de Dedicação a toda Prova

DAC-Assessoria de Comunicação

40 MEDICINA E SAÚDE

Doenças Terminais, tratar ou não : o preço de uma decisão!

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

43 ADMINISTRAÇÃO

ICA 65-1 : uma revolução permanente de paradigmas

Tacarijú Thomé de Paula Filho - Cel. Av. RR

48 MUSAL

A Volta ao Mundo em Cem Dias

Sahara Burity Fernadez Cyrino - Cap. QFO Mus.

EDITORIAL

EDITORIAL
EDITORIAL

Caros amigos,

Gostaria de trazê-los comigo para refletir sobre tempos de outrora.

Como eram bons aqueles tempos...

Para a FAB, que alegria!

Mês de outubro, Semana da Asa, demonstração da Esquadrilha da Fumaça com as aeronaves T-6, o 1º Grupo de Caça dando tiro e lançando bombas em Copacabana, vários eventos cívicos em homenagem à FAB, e a semana culminava com o Baile do Aviador, no Clube de Aeronáutica.

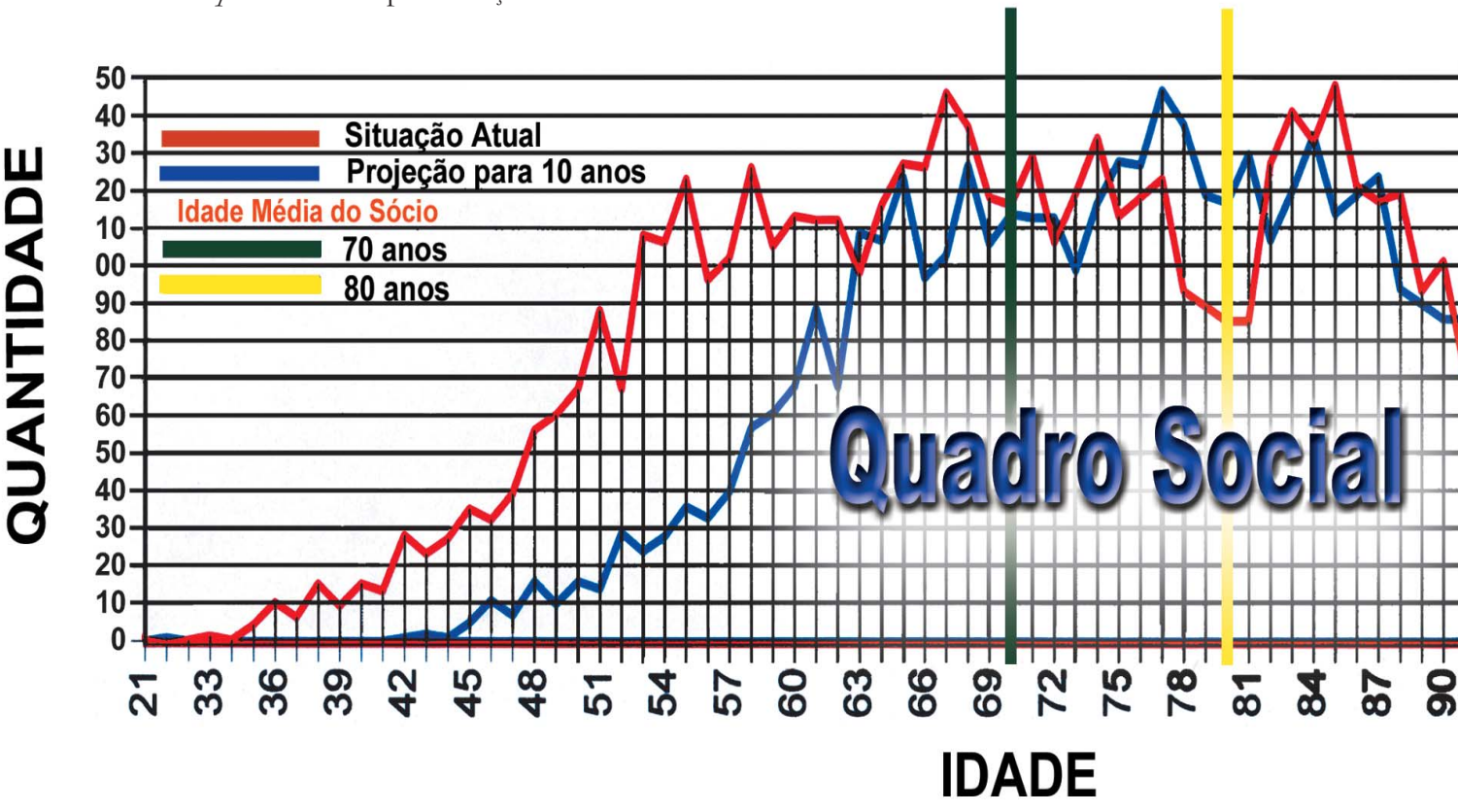
Para seus oficiais, era o nirvana!

Vinte, trinta anos de idade, aeronaves relativamente modernas e em quantidades adequadas para seu efetivo, muitas horas de vôo disponíveis, pilotos bem adestrados e experientes, missões quase impossíveis, voar instrumentos sem radar, só no *pau e bola*. Fazia-se o *problema* de aproximação em instrumentos com Radiocompasso e pousávamos no Calabouço. Nossos exemplos – instrutores, líderes e veteranos de épocas gloriosas – trabalhavam nas mentes dos jovens oficiais, bem como possibilitava-lhes exercer suas atividades profissionais como pilotos militares.

Lembro-me bem da rotina dos oficiais recém-formados nos Afonsos. Em sua grande maioria, deixavam o bigode crescer, adquiriam uma arma pessoal, noivavam e, finalmente, entravam para o Clube de Aeronáutica como sócios, tudo isso antes de embarcar para Fortaleza ou Natal.

Para o Clube, inesquecíveis!

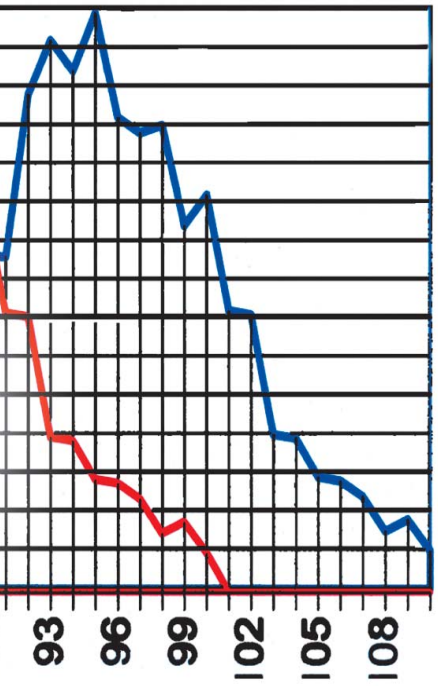
Se pudéssemos dizer *pare o tempo que eu quero descer*, certamente diríamos. Porém, como cantava Cazuza, *o tempo não pára*, e as nossas vidas, gradati-



vamente, foram mudando, assim como a instituição FAB e o nosso querido Clube. Para melhor ou pior não importa, pois o julgamento é subjetivo, mas algumas conseqüências, hoje, se fazem sentir.

Dentre outras, atualmente, o jovem oficial ganha menos do que naquela época – e voa menos do que gostaria – trocou a arma por um computador, o bigode saiu de moda, pensa duas vezes antes de ficar noivo e não entra mais para o Clube representativo de sua classe como sócio.

Infelizmente, as mudanças notadas não param só aí e são tema comum nas conversas das *Velhas Águias*. Onde foi que erramos é uma pergunta até hoje sem resposta, porém a impressão geral, resumidamente, é a de que toda a jovem oficialidade se considera apenas empregada e, por sinal, mal remunerada; que por força das circunstâncias de um passado recente, esses mesmos oficiais tornaram-se meros funcionários do Estado; não se orgulham mais da História da Força Aérea, das nossas tradições, dos feitos dos veteranos e não têm mais o *espírito de corpo* que sempre uniu a nossa Força e a manteve hígida por mais de 60 anos, em que pesem as inúmeras dificuldades, enfrentadas e vencidas, por todo esse tempo.



Certamente não conseguimos passar para as novas gerações o que nos foi passado pelos nossos antecessores. O que deveremos fazer, nós mais velhos, da ativa e da reserva, para reverter esse sentimento (se for só sentimento!), extremamente danoso para o exercício de uma cidadania consciente, com amor à Pátria, com moral e com ética militar?

Recentemente, dois incidentes acontecidos no Clube – que não cabe aqui relatá-los – e talvez corriqueiros em clubes civis, vieram reforçar esse sentimento, tornando-o quase uma verdade. Se essa *verdade* representa uma *nova era* de concepção das novas gerações, realmente, alguma providência tem que ser tomada.

É certo que a eles não foi repassada a consciência: a quem pertencem as Forças Armadas brasileiras? De quem é a Força Aérea? De quem é o Clube de Aeronáutica?

Não devemos e não podemos deixar que os nobres sentimentos que alimentam a alma de uma Nação, principalmente de suas Forças Armadas, se percam nas mentes das gerações mais recentes. Qualquer estado de alerta das Forças Armadas não comporta essa *verdade*!

O Clube de Aeronáutica, mais vítima do que agente, tenta manter, a duras penas, uma parte boa daqueles tempos, com eventos tipo reuniões de turma, vôo de Ultraleves, Baile do Aviador e outros mais. O que se constata, com pesar, é que a geração mais recente de oficiais não mais se associa a nossa agremiação, não voa mais por lazer nos fins de semana, e o baile tradicional do aviador militar é um evento que não lhe diz respeito e ao qual não comparece. Sinal dos tempos, desamor, falta de *marketing* ou falta de dinheiro?

As causas poderão ser muitas, porém, em termos de Clube, urge que tracemos uma política que reverta a tendência explicitada nos quadros abaixo, levando-se em consideração a média de admissões e demissões dos últimos dez anos projetada para os próximos dez anos.

Brig.-do-Ar Danilo Paiva Álvares
Presidente

Dia 24 de outubro será realizado, nos salões do Clube de Aeronáutica, o já tradicional e lendário *Baile do Aviador* da Semana da Asa do ano de 2003. Compareçam ao baile de todos nós! Venham cantar conosco o Hino do Aviador de todas as gerações!
"Não extingais o espírito!"
(São Paulo Apóstolo, 1ª Ts, Cap. V, v. 19)

Um acaso... O começo de

"Os caminhos da reconstrução serão trilhados por seus companheiros que aqui permaneceram"

O que aconteceu no dia 22 de agosto de 2003, em Alcântara, chocou a todos nós. Estávamos tão confiantes, e tínhamos decidido que o domingo à noite, dia 24 de agosto, seria a data por nós escolhida para iniciar a cronologia do lançamento real do *Veículo Lançador de Satélites* brasileiro. Nosso treinamento da véspera tinha sido perfeito, e poucos reparos seriam necessários para deixar o veículo pronto para seu tão esperado vôo.

Foram vários meses de trabalho para deixar o veículo pronto para ser transportado para o *Centro de Lançamento de Alcântara* (CLA). Cada um de nós tinha o grito preso na garganta para explodir de alegria quando, finalmente, nosso projeto cumprisse sua missão. Mas que missão era essa que nos tornava obcecados pelo cumprimento do dever, e que nos dava forças mesmo nas horas mais difíceis?

A missão era colocar um satélite em órbita da Terra, a uma distância de 650 km, com a finalidade de realizar experimentos e comprovar os requisitos estabelecidos para o cumprimento do perfil de vôo do veículo.

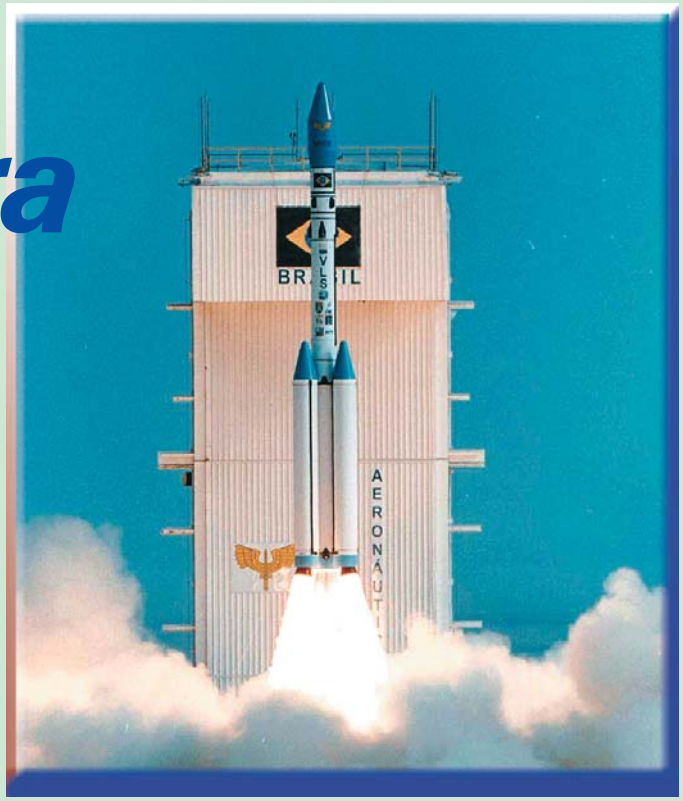
E esse veículo, o que tinha de tão especial para deixar tantas pessoas fascinadas e dedicadas ao extremo para que ele fosse lançado, a despeito de todas as dificuldades e barreiras impostas ao Programa? E os brasileiros? Eles sabem que o Programa de Veículos Lançadores remonta à década de 60, pelo pioneirismo do então Ministério da Aeronáutica – por meio de suas organizações de pesquisa e desenvolvimento – que iniciou as atividades espaciais no *Centro Técnico Aeroespacial* (CTA)? Que à época, estava em plena execução a corrida espacial por duas grandes potências, e nós, brasileiros, acompanhávamos com grande curiosidade e até mesmo com uma certa distância, por ser algo considerado muito além da capacidade de nosso país? Porém, já naqueles anos, homens de visão estratégica recém-saídos dos bancos escolares do *Instituto Tecnológico da Aeronáutica* (ITA) viram como promissora a realização de pesquisas nesse novo campo do conhecimento.

Assim, surgiram as primeiras atividades espaciais no nosso país, com a criação do *Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno* (CLFBI). Com esse Centro, surgiram vários projetos de interesse da Aeronáutica, cujos desenvolvimentos, realizados no *Instituto de Aeronáutica e Espaço* (IAE), do CTA, deram origem à família de foguetes de sondagem, inicialmente os Sondas I, II, III e IV. Posteriormente, surgiram o

"Cada um de nós tinha o grito preso na garganta para explodir de alegria quando..."

Maj.-Brig.-do-Ar Tiago da Silva Ribeiro
Diretor do Centro Técnico Aeroespacial

uma nova era



VS 30, derivado do primeiro estágio do Sonda III; e o VS 40, derivado do primeiro estágio do Sonda IV, veículo este projetado para testar, no vácuo, como seu segundo estágio, aquele que seria o quarto estágio do Veículo Lançador de Satélites. Recentemente, foram desenvolvidos o Sonda IIIA, cujo segundo estágio emprega envelope motor de fibra de carbono, e o VSB 30, veículo derivado do VS 30, que empregará um reforçador como motor-foguete para aumentar seu desempenho para experimentos em ambiente de microgravidade.

"...coube à Aeronáutica o desenvolvimento do novo Veículo Lançador de Satélites (VLS) e a construção do novo Centro de Lançamento de Alcântara."

A experiência obtida pelos cientistas da Aeronáutica no desenvolvimento do *Centro de Lançamento da Barreira do Inferno* (CLBI), denominação atual do CLFBI, na capacitação adquirida no desenvolvimento dos primeiros foguetes de sondagem, nas cooperações com entidades estrangeiras e na participação em pesquisas de aplicações espaciais que deram origem à criação do *Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais* (INPE) – inclusive com a cessão de terreno e instalações para o seu funcionamento – fez com que a Aeronáutica, por seu pioneirismo, tivesse um papel de destaque nas pesquisas espaciais no país. Esse papel de destaque de militares nas pesquisas espaciais brasileiras, apesar da crítica de pessoas menos esclarecidas, não se deveu à imposição pela força, mas sim pela competência e pelo pioneirismo de homens de visão da Aeronáutica.

Assim, no final da década de 70, foi criada a *Missão Espacial Completa Brasileira* (MECB), que tinha como objetivo o desenvolvimento de satélites brasileiros, para serem lançados por Veículos Lançadores desenvolvidos no país, a partir de um centro de lançamento localizado no território nacional. À época, as organizações preparadas com infra-estrutura e com o conhecimento necessário para a condução dos projetos eram o INPE e o IAE, organizações que detinham os recursos humanos e os laboratórios para realizar as pesquisas necessárias à consecução dos objetivos estratégicos traçados pela *Comissão Brasileira de Atividades Espaciais* (COBAE), comissão essa que deu lugar à atual *Agência Espacial Brasileira* (AEB).

Em conseqüência, coube à Aeronáutica o desenvolvimento do novo Veículo Lançador de Satélites (VLS) e a construção do novo *Centro de Lançamento de Alcântara*.

Antes de iniciar o projeto do VLS, foram desenvolvidos os foguetes de sondagem, principalmente o Sonda IV, uma verdadeira escola para o aprendizado de novas tecnologias, a exemplo do desenvolvimento de motores-foguetes de grandes dimensões.

Para os novos motores-foguetes foram desenvolvidas tecnologias de tubeiras móveis, dispositivos pirotécnicos, redes elétricas de serviço e de pilotagem, dentre vários produtos necessários ao desenvolvimento do novo veículo. Esta área foi muito promissora para o novo projeto, pois foram construídas as instalações de produção de componentes do propelente, como o perclorato de amônio, e as instalações de carregamento dos motores-foguetes de grande porte. Destaque deve ser dado também à introdução, no parque industrial brasileiro, de novas ligas metálicas desenvolvidas especialmente para os motores de casca fina e de alta resistência, as instalações fabris para seu tratamento térmico, os materiais compósitos para equipar o quarto estágio do VLS e, também, sistemas computacionais embarcados para o gerenciamento de todas as fases de vôo do veículo.

Este é um pequeno e resumido relato do que foi feito nos últimos anos e que contribuiu para que nossos projetos espaciais fossem conhecidos internacionalmente. Nossos foguetes de sondagem foram exportados recentemente. Alguns países têm cooperado com o Brasil na área espacial, outros nos vedam qualquer venda, até mesmo de simples componentes. Esses desafios se somam a outros, internamente, em nosso país. O maior desafio é superar a incompreensão de brasileiros, mal informados ou mal intencionados, que persistem em denegrir as pesquisas e as conquistas conseguidas por nossos cientistas nessa área de grande complexidade e de incalculável valor estratégico.

"O Brasil não pode ficar alheio aos avanços do conhecimento nesta área estratégica..."

Nota especial deve ser dada aos benefícios que a pesquisa espacial tem trazido, e ainda trará, para a sociedade brasileira. Nosso país tem dimensões continentais, vastas áreas marítimas e grande extensão de fronteiras. Deve-se levar em conta a necessidade do monitoramento do solo brasileiro, em especial da Região Amazônica. Inúmeros são os benefícios que a tecnologia tem trazido para a Humanidade. O Brasil não pode ficar alheio aos avanços do conhecimento nesta área estratégica, pois cada vez mais o uso de satélites será empregado em áreas sensíveis como a coleta de dados do meio ambiente, o sensoriamento remoto de nosso território, as aplicações da agricultura, o zoneamento urbano, a defesa civil, dentre as várias aplicações desse segmento. O desenvolvimento das comunicações para diversos usos, como telefonia fixa e móvel, televisão, navegação, vigilância e controle do tráfego aéreo, educação à distância e aplicações na área de saúde são alguns dos benefícios que a tecnologia espacial traz para o bem da sociedade.

Será que o relato acima acrescenta algum valor ao que esses valorosos companheiros, tragicamente mortos no dia 22 de agosto, realizaram na continuidade ao

"...a nação se deu conta da importância de seu programa espacial."

"...a prematura ausência de nossos companheiros não terá sido em vão."

trabalho de nossos pioneiros? E a pergunta que tantos brasileiros fazem? Este é um programa de Estado? Ou será um programa de um punhado de visionários que querem fazer pesquisa espacial para consumo próprio? Acreditamos que começa, agora, uma nova era da pesquisa espacial brasileira. Tudo indica que a nação se deu conta da importância de seu programa espacial.

Acreditamos que a prematura ausência de nossos companheiros não terá sido em vão. Infelizmente, somente após esse trágico acidente é que a opinião pública acordou para o problema. É até comovente ver o relato de vários brasileiros interessados em afirmar que o Programa de Veículos Lançadores não pode parar. Inúmeras foram as correspondências de solidariedade e de confiança no futuro. Esse grito de vários brasileiros soa como aquele que estava na nossa garganta, nos preparativos finais para o lançamento. Eu sei muito bem, meus companheiros ausentes, que vocês queriam dizer a todo mundo, orgulhosos, que aquele foguete que acabara de colocar um satélite brasileiro em órbita tinha sido obra de sua capacidade, trabalho de homens simples como qualquer outro do programa. Infelizmente não foi desta vez, mas tenham certeza, onde possam estar, certamente na paz do Deus todo poderoso, que as suas ausências prematuras desta vida não terão sido em vão. Os caminhos da reconstrução serão trilhados por seus companheiros que aqui permaneceram, aliados ao incentivo da sociedade brasileira para seguir em frente no sonho que sempre os nutriu: ver o Brasil colocar, com seus próprios meios, um satélite no espaço. Dessa forma estaremos realizando esse sonho esperado, por todos nós, já há vários anos. A luta continua, e talvez seja o começo de uma nova caminhada para o sucesso de nossa missão, na certeza de que mais um grito uníssono saia, de todos nós, da Terra e de onde vocês estiverem, dizendo: **o sacrifício valeu a pena!**

Descansem em paz,
Heróis Espaciais da nação brasileira...

AMINTAS ROCHA BRITO,

ANTONIO SERGIO CEZARINI,

CARLOS ALBERTO PEDRINI,

CESAR AUGUSTO COSTALONGA VAREJAO,

DANIEL FARIA GONCALVES,

ELISEU REINALDO MORAES VIEIRA,

GIL CESAR BAPTISTA MARQUES,

GINES ANANIAS GARCIA,

JONAS BARBOSA FILHO,

JOSE APARECIDO PINHEIRO,

JOSE EDUARDO DE ALMEIDA,

JOSE EDUARDO PEREIRA II,

JOSE PEDRO CLARO PERES DA SILVA,

LUIS PRIMON DE ARAUJO,

MARIO CESAR DE FREITAS LEVY,

MASSANOBU SHIMABUKURO,

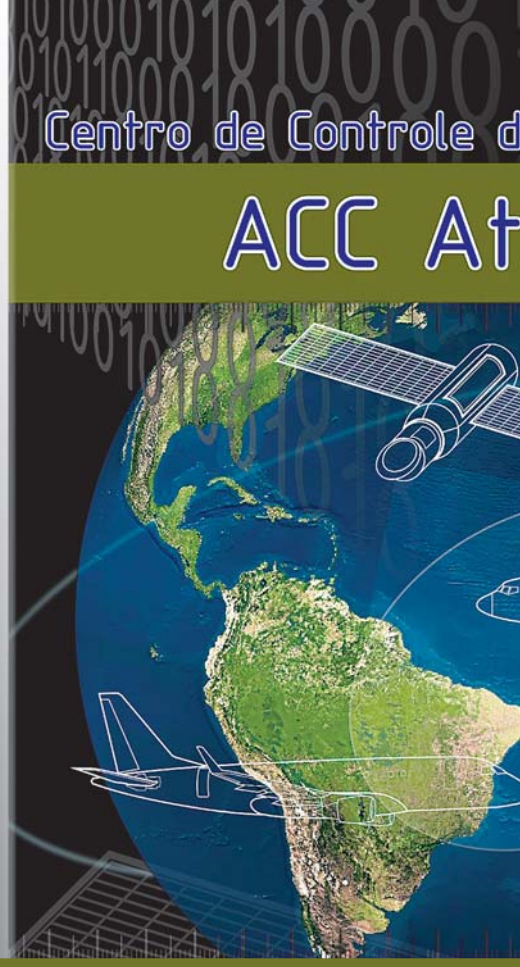
MAURICIO BIELLA DE SOUZA VALLE,

ROBERTO TADASHI SEGUCHI,

RODOLFO DONIZETTI DE OLIVEIRA,

SIDNEY APARECIDO DE MORAES,

WALTER PEREIRA JÚNIOR.



"...nos espantamos e nos surpreendemos muito mais com seu feito do que as pessoas daquela época."

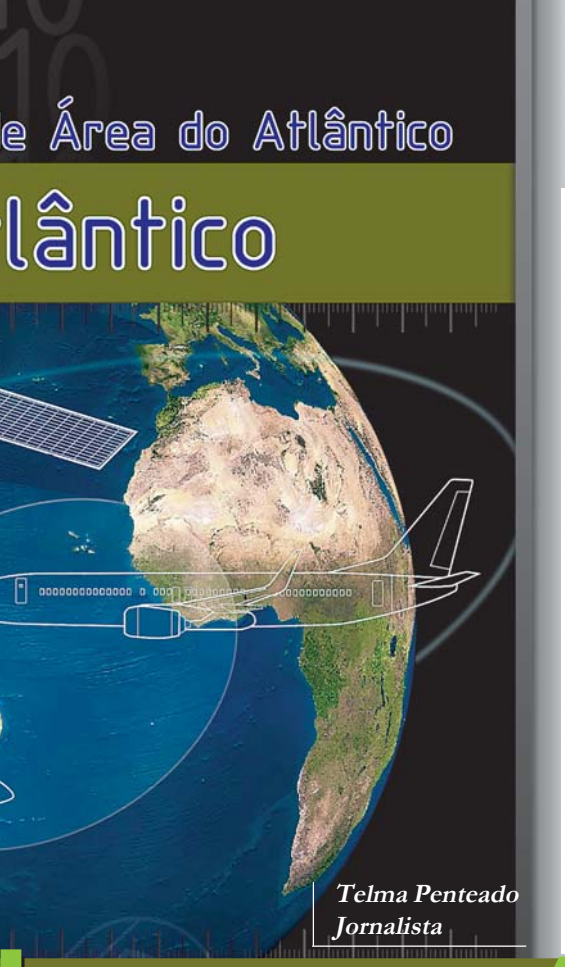
Sobrevoano com mais

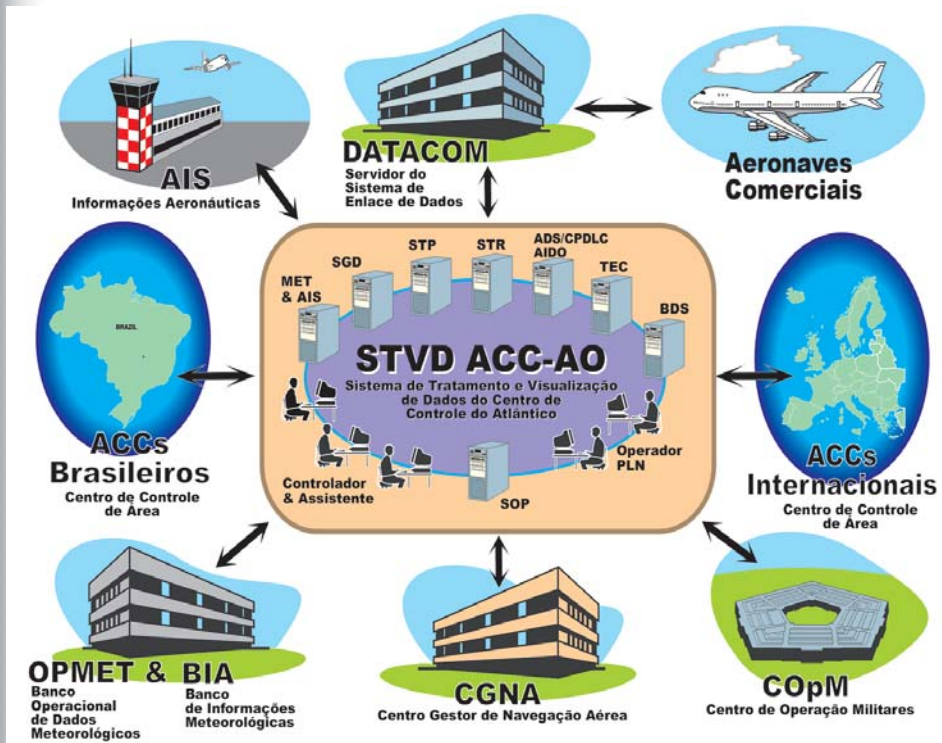
A ligação do continente sul-americano, com os continentes asiático, europeu e africano, encontram na travessia do Oceano Atlântico um grande desafio. Assim foi com os primeiros navegadores que se aventuraram ao mar enfrentando os mistérios e segredos daquela imensidão desconhecida e plena de crendices, superstições e mistérios.

Com a invenção do avião e o crescente desenvolvimento do Transporte Aéreo no planeta, o Oceano Atlântico continuou sendo uma barreira formidável a ser vencida, e, mesmo com velocidades muito superiores às antigas caravelas, continua exigindo, ainda hoje, uma grande quantidade de horas de vôo para ser transposto.

A evolução das telecomunicações e o avanço conquistado no desenvolvimento de modernos auxílios à Navegação Aérea, em particular os grandes radares de rota, por certo minimizaram algumas das mais graves dificuldades, porém, atravessar esta área de mais de 13 milhões de quilômetros (se contarmos apenas a área de responsabilidade do Brasil) em mais de oito horas de vôo (em média) sem escalas, sobre tal imensidão de água, constitui-se, sem dúvida, em um lapso de tempo de certo desconforto para pilotos e passageiros.

E se nos acontece alguma coisa? A quem recorremos? Onde iremos pousar? Quem pode nos ajudar? Certamente, no passado, essas dúvidas assumiam um tom mais grave em face da precariedade dos meios de vigilância e proteção. Há ainda a destacar que o próprio controle do Tráfego Aéreo sempre foi uma preocupação conduzida com o maior cuidado pelos órgãos de controle de cada continente, porque em dado momento as aeronaves indo e vindo vão se cruzar sobre o Oceano e, como não podemos visualizá-las, há que se ter certeza de que estejam em níveis de vôo diferentes, evitando-se assim qualquer possibilidade de colisão.





do o Atlântico segurança

Telma Penteado
Jornalista

Simplesmente este fato desencadeia uma série de medidas cautelares quanto às autorizações (aprovação dos planos de vôo), ou seja, é preferível segurar no chão um tráfego até se ter a certeza de que um vôo em sentido oposto tenha sido ultrapassado e que não represente perigo.

A travessia do Atlântico, cuja maior porção é da responsabilidade do Brasil, até pouco tempo atrás, era controlada apenas por mensagens de posição fornecidas pelas próprias aeronaves em *HF* (alta freqüência), sistema que usa a troposfera como reflexão e, por conseguinte, tem algumas limitações de alcance e clareza.

Presentemente, o Centro de Controle de Área do Atlântico – *ACC-AO* está sediado no CINDACTA III, em Recife, e faz o papel de coordenador e controlador dos movimentos aéreos que chegam e saem de nosso território em colaboração estreita com o Centro Dakar na África.

Mais que uma novidade tecnológica na área de segurança da Navegação Aérea, o *ACC* Atlântico, que iniciará a operação de suas novas funcionalidades em agosto deste ano, proporcionará uma mudança estrutural na formação dos controladores de Tráfego Aéreo e na rotina dos pilotos civis e militares.

Através de um *software* produzido pela *Atech – Fundação Aplicações de Tecnologias Críticas*, as aeronaves que cruzam o Oceano rumo à Europa ou à África poderão manter contato com o órgão de controle através de dados digitais emitidos via satélite. Trata-se de uma verdadeira revolução, que preencherá esta lacuna até então existente neste corredor.

A evolução da Aviação mundial vem, ano após ano, incrementando a economia de diversos países nos setores de indústria, do turismo e das relações diplomáticas. E, sem dúvida, manter a segurança dos vôos é uma das maiores prioridades, principalmente no que diz respeito aos vôos mais longos e arriscados. Este é o caso das rotas que cruzam os oceanos.

Sobrevoando o Atlântico
com mais segurança

Visando a esta segurança e ao incremento das comunicações entre os pilotos e os *ACC*, foi elaborado o Projeto do *ACC* Atlântico.

No ano passado o *Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA* – decidiu participar do desenvolvimento do protótipo do *ACC* Atlântico. Esta decisão foi de suma importância, uma vez que o Brasil sedia o *ACC* e que o programa de telecomunicação aplicado no novo sistema é nacional.

Através do novo *software* o piloto poderá transmitir para o controlador de Tráfego Aéreo dados digitais informando, por exemplo, identificação da aeronave, sua posição, altitude, hora, velocidade, direção e razão de subida, informações meteorológicas entre outros.

O projeto do *ACC* Atlântico só se tornou viável através da participação de um grupo forte e seleto de empresas. No topo desta lista está o *DECEA*, que ficou responsável pela concepção, especificação, definição dos requisitos, testes, definição de procedimentos operacionais e normatização.

O cronograma, que é extenso e intenso, está sendo cumprido como o esperado. A conexão com o *data-link* já está implementada e testada. Para chegar ao sistema em sua versão final será necessário realizar o tratamento de redundância de conexão.

A grande inovação, que é a Comunicação Digital entre Controlador e Piloto – *CPDLC* (*Controller/Pilot Data Link Communications*) está em fase final de implementação e no início da fase de testes na *Atech*. É na fase de testes que os ajustes serão feitos. Entre julho e agosto de 2003 foi feita a instalação do *hardware* para os testes do novo sistema. Já em setembro foi realizada a instalação do *software* elaborado pela *Atech*.

Atualmente, a falta de precisão exata da posição ocupada pelas aeronaves obriga a adoção de uma distribuição nas aerovias, que mantém uma distância de separação horizontal de 80 milhas ente os aviões, garantindo a segurança dos vôos.

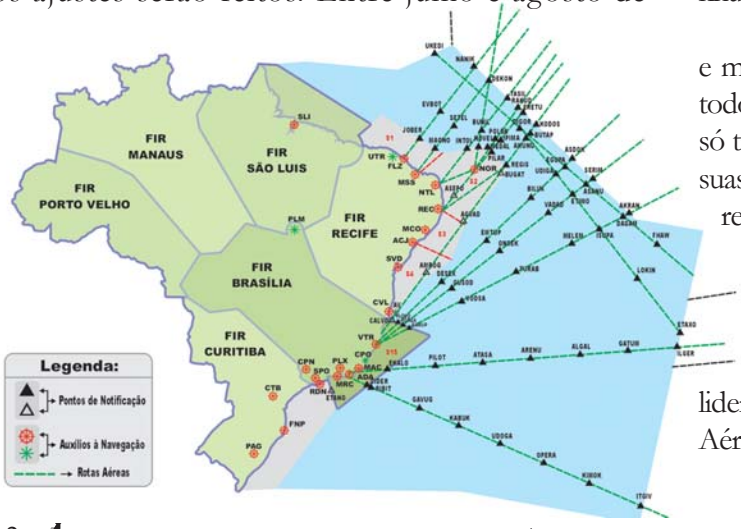
Como conseqüência da implantação do *ACC-AO*, estas distâncias poderão diminuir, o que implicará no aumento do número de aeronaves que voam no mesmo horário. Esta nova perspectiva poderá incrementar o setor econômico do turismo e dos negócios empresariais, com a habilitação de novas rotas e horários.

Em caso de acidentes com queda em alto mar, pode-se visualizar a importância deste sistema de comunicação digital em tempo real: a interface entre piloto e órgão de controle terá tamanha qualidade que simplificará as buscas, diminuindo a área de atuação das equipes de salvamento.

Quando imaginamos que o aviador americano Charles Lindberg cruzou sozinho o Atlântico em seu monomotor, num vôo sem escala, em 1927, sem qualquer auxílio à navegação, nos espantamos e nos surpreendemos muito mais com seu feito do que as pessoas daquela época. Será que todos tinham consciência plena dos riscos que ele correu por não ter nenhum dos aparatos de segurança que temos hoje em dia?

Atualmente temos muitos *Charles Lindbergs*. Homens e mulheres que trafegam pelos ares cruzando os mares todos os dias, como pilotos ou passageiros. Pessoas que só transladam pelo mundo por terem a confiança de que suas vidas estão protegidas pelo sistema de Controle Aéreo que podemos propiciar a elas.

E é com este espírito desafiador, capaz e eficiente, que o Comando da Aeronáutica, através do *DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo*, presta este inestimável serviço à nação e reafirma a liderança do Brasil no cenário do Controle do Espaço Aéreo na América do Sul.



MICA RF/IR
O único míssil anti-aéreo para todas as plataformas : ar, terra e mar.
MBDA
MISSILE SYSTEMS
www.mbda.net

Afinal, Quem É o Comandante?????

Ronald Gomes
Comandante

"...os sistemas informatizados da aeronave têm suficiente autoridade para contrariar uma ordem recebida do piloto."

Como em todas as áreas do conhecimento, a Aviação também não está isento de modismos.

O último deles está relacionado com a automatização.

Estão querendo comparar o piloto automático com um piloto a mais na cabine de comando e, pasmem, sujeito a conflitos, controvérsias e...HIERARQUIA!!!!!!!!!!!!!!!!

Não deixa de ser uma piada...uma grande piada. Porém, aquelas piadas que brincam com a realidade. Homens e mulheres que um dia sonharam em alçar os ares, livres e destemidos, participando da grande aventura de voar, hoje estão deitados em cima de manuais volumosos, tentando entender o funcionamento de computadores, e ainda por cima, achando que todo este automatismo também MANDA?????!!!!!!!!!!

Falando com um amigo meu da Velha Guarda, ele me confidenciou: – Eu não quero saber dessa tecnologia que está nesses aviões modernos; eu gosto é do 27 (em alusão ao velho Boeing 727) ou do DC-8, isto é que é Aviação.

Não deixa de ter muitos adeptos e seguidores este meu amigo *águia velha*, pois nós pilotos passamos a vida inteira treinando como se pilota um avião

e aí alguns engenheiros inventam uma *maquininha* que faz o nosso trabalho (melhor do que nós faríamos, na maior parte do tempo, diga-se de passagem).

"...nós pilotos passamos a vida inteira treinando como se pilota um avião e aí..."

A automatização tem também eliminado carreiras, e talvez por isso, é temida e respeitada. (Lembram dos *engenheiros de vôo*?????). Sem falar nos aviões teleguiados que já foram inventados, porém, (graças ao Bom Deus), ainda em fase inicial.

Ahhhhhhhhhh...Passado que não volta mais...nunca mais. A automatização faz parte da Aviação e a tendência é aumentá-la cada vez mais.

Se compararmos o vôo com uma sinfonia, só tem lugar como músico nesta orquestra quem souber usar muito bem os seus computadores.

Na Aviação, automatização geralmente começa com sistemas que estabilizam a aeronave em altitude através de manipulação das superfícies aerodinâmicas – que nós hoje chamamos de piloto automático.

Tal sistema evoluiu de tal forma que incalculáveis ações que são realizadas no *cockpit* transformaram o piloto num operador e monitorador de sistemas automatizados. Essa afirmativa é verdadeira? Vamos ver a seguir!

Normalmente, a pilotagem em relação à automação pode ser dividida em quatro estágios, assim identificados:

1– um avião é voado por um piloto que manipula os controles de vôo de uma aeronave. O piloto é diretamente envolvido em todos os processos e recebe um imediato *feedback* através dos seus cinco sentidos. Esta configuração pode ser definida assim:

Piloto;
Controles primários de vôo;
Resposta da aeronave.

2– a automatização da cabine começa com um piloto automático manipulando os controles de vôo. O piloto manda uma ordem para o piloto automático para realizar alguma função como proa ou altitude e o P/A (piloto automático) obedece a ordem. É o primeiro passo em separar o piloto do controle e autoridade da aeronave. Este primeiro nível de automação nos leva a um diagrama como este:

Piloto;
Piloto automático;
Controles primários de vôo;
Resposta da aeronave.

3– o próximo nível de automação será dos computadores de vôo que informam alguma coisa para o piloto automático. Estes computadores de vôo podem usar informações de navegação ou altitude ou razão de descida ou subida, que transmite informações para o P/A como: pare de subir, mantenha esta altitude ou mantenha esta razão de subida (e não a que o piloto te informou). Nesta hora, os computadores estão *pensando* no lugar do piloto. Neste nível de automação os sistemas informatizados da aeronave têm suficiente autoridade para contrariar uma ordem recebida do piloto. Este nível de automação é mais ou menos assim:

Piloto;
Informações de sistemas informatizados de vôo;
Piloto automático;
Controles primários de vôo;
Resposta da aeronave.

4– o último nível de automação é quando o Computador Gerenciador de Vôo – FMC (*Flight Manager Computer*) interfere na pilotagem.

Agora o piloto tem que programar o computador (FMC) a fim de instruir os controladores automatizados de vôo para transmitir instruções para o piloto automático para voar o avião. E o piloto é agora removido do seu papel soberano por quatro camadas de automação. Mais ou menos assim:

Piloto;
FMC – *Flight Manager Computer*;
Controladores automáticos de vôo;
Piloto automático;
Controles primários de vôo;
Resposta da aeronave.

É neste nível de automação *que mora o perigo*, pois o piloto fica muito longe da interveniência a que está acostumado. Caso tenha que realizar alguma manobra rápida e tente fazê-la automaticamente, tal manobra demora muito para ser realizada.

Exemplo: Uma aeronave em aproximação por instrumentos em Quito, cercado de morros por todos os lados, o sistema de navegação inercial de-

salinhado em cerca de cinco milhas e o radar de aproximação em Quito em manutenção, de repente o GPWS (*Ground Proximity Warning System*) começa a indicar *terrain*, isto é, rota de colisão com o solo. O comandante efetua o procedimento correto de correção: tira o avião do piloto automático e leva o nariz da aeronave para cerca de 30 graus de *pitch up*, colocando as manetes de potência todas à frente, passando assim a 150 pés (cerca de 50 metros) acima do morro aonde ocorreria o acidente...Ufa!!!!!!!...um acidente a menos a ser estudado pelos órgãos de segurança de vôo.

(Teria sido muito diferente se o Comandante tivesse usado o piloto automático…)

Em certas ocasiões, a automatização atrapalha, e o piloto automático pode e deve ser desacoplado para uma melhor interveniência na pilotagem.

Outro exemplo: um Boeing 757 na aproximação de Cali, Colômbia, feita entre morros. O piloto automático em uso. Cerca de 40 milhas do aeroporto, o controlador mudou a autorização para aproximação direta pela *Rozo One Arrival*. O co-piloto selecionou no FMC (*Computador Gerenciador de Vôo*) o NDB Rozo pelo identificador errado. O FMC entendeu que uma curva deveria ser feita para o curso do NDB selecionado, dando ordens para o piloto automático *curvar* à esquerda cerca de 90 graus. O acidente ocorreu poucos segundos depois com a aeronave batendo no morro a 8.900 pés de altitude.

Pergunta: A automação transformou o piloto num operador e monitorador de sistemas automatizados?

"...A automação transformou o piloto num operador e monitorador de sistemas automatizados?"

Resposta: NÃO. Hoje o piloto deve usar toda esta tecnologia presente a bordo das aeronaves modernas como uma ferramenta a mais para que o seu comando sobre a mesma seja ainda mais preciso e perfeito. As suas ações devem ser baseadas no conhecimento profundo sobre a tecnologia a seu dispor, sua experiência (somando as experiências dos outros tripulantes) e na consciência situacional de cada fase do vôo.

Resumindo: o fato de o avião ser operado pelo piloto automático deve ser considerado como uma das ferramentas de que o piloto dispõe para efetuar o seu vôo com segurança, e pilotá-lo através do piloto automático ou manualmente (como as *velhas águias*), são opções válidas que os pilotos devem escolher de acordo com a situação.

Finalizando, os aviões estão muito automatizados, porém, lembrem-se, vocês são os PILOTOS, e como tal, estão no COMANDO da aeronave.

A cabeça baixa (para programar o computador) em certas ocasiões pode ser fatal!!!!!!!

O piloto automático pode ser considerado um piloto a mais na cabine, porém pode (e deve) também ser descartado, se a situação assim o exigir.

Os princípios de CRM como Liderança, Comunicação, Gerenciamento da Carga de Trabalho, Consciência Situacional, Formação de Equipe, e Proficiência Técnica nunca devem ser esquecidos, porém, em relação ao Piloto automático, devem ser adaptados.

Bom senso é primordial.

BONS VÔOS!!!!!!!!!!!!!!!

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. RR

O ARTISTA E A CULTURA

O artista é um homem que sabe agir segundo as exigências da arte, respeitando suas regras específicas. Portanto, devemos conhecer o homem. Este é, aliás, um objetivo constante da filosofia, tão identificado com o pensamento de Sócrates: "Conheça-te a ti mesmo". Para demarcar o tema, buscamos a fundamentação na antropologia teológica e filosófica.

A condição essencial que faz do homem um ser único é a liberdade. Diferente dos animais que, por instinto, se unem, se defendem, se acasalam. O homem, ao invés disso, se realiza gradual e livremente. O ato livre não é um ato cego, instintivo, mas é um ato da vontade iluminada pela razão. A liberdade faz pelo homem muito mais: sua função, antes de ser ética ou jurídica, é antropológica e ontológica. A liberdade é dada ao homem para que ele possa realizar a si mesmo, seu próprio ser, porque ele realiza aquilo que a natureza apenas começou a esboçar.

A segunda condição, não tão óbvia, é que o homem seja espírito. Mas o indício mais certo, porém, é a liberdade. Esta é, de fato, a condição própria do espírito, para que o homem possa sentir-se livre em relação a tudo aquilo que já fez, que já obteve, que já realizou, fazendo, ainda, hipóteses para si, para a sociedade e para o mundo sobre condições de vida, que, prescindindo do tempo, da matéria, do espaço e da quantidade, realizem todas as condições de aperfeiçoamento possível. Se ele mesmo é inteiramente sujeito à categoria do tempo, do espaço, da quantidade e da matéria, somente uma realidade material e espiritual pode fazer isso. O homem com a sua soberana liberdade se eleva incessantemente além dos limites de espaço e tempo que o circundam, porque possui uma dimensão interior de natureza espiritual.

A terceira condição para qualificar o ser do homem é o termo pessoa. Santo Tomás designa o homem como o que há de mais perfeito no universo. O homem, como vimos, é espírito, mas é pessoa, justamente porque subsiste na ordem do espírito. O espírito nele não é um acidente, mas sua substância. A substância do homem é a alma, e a alma pertence à ordem do espírito. A subsistência espiritual do homem é essencialmente ligada a matéria. O espírito do homem se hipostatisa no corpo.

A quarta condição é do homem ser imagem, ícone de Deus. Deus criou o homem à sua imagem e semelhança (Gênesis 1, 27), evento que teve um papel decisivo na difusão da verdade. Para o homem, a pessoa humana, imagem de Deus, é verdade ontológica e exigência ética, ao mesmo tempo.

Passando da metafísica à fenomenologia, podemos considerar que o homem pode ser definido através de suas obras. À descoberta da natureza da alma chega-se através do estudo das obras, das operações. Ao olhar cuidadoso, existe uma atividade superior que abraça todos os produtos especificamente humanos, que chamamos de cultura, a qual entendemos como o conjunto de todas as atividades e de todos os produtos que são frutos da iniciativa e da genialidade do homem.

Enquanto as plantas e os animais sofrem no ambiente natural em que se encontram, o homem é capaz de cultivá-lo e de transformá-lo profundamente, adequando-o às próprias necessidades. Devemos de fato, reconhecer que a tarefa primeira e principal da cultura não é construir casas, carros, aviões, computadores etc., mas em outras palavras, construir o mundo. Sua tarefa principal é construir o homem, um projeto de humanidade que seja adequado à exigência da pessoa humana.

O objetivo primário da cultura é promover a realização da pessoa. Dentro deste princípio, as ações humanas mais importantes e abrangentes são a arte, a filosofia e a religião. Assim, o homem com a vocação de artista, consciente de sua responsabilidade, contribui com o serviço artístico para a vida e o renascimento do povo. A isto mesmo parece querer aludir Cyprian Norwid, quando afirma: *"A beleza é para dar entusiasmo ao trabalho, o trabalho para ressurgir"*.

Pasqual Antônio de Mendonça
Cel. Av. RR

Milagre: a Morte no Vôo 864

(Homenagem a meu colega da EPCAR 56-002 Carlos Weigert Rocha – Rochinha)

–Senhores *passageiros, fala o Comandante! Estamos na altitude de cruzeiro de 33.000 pés! Nosso vôo, Fortaleza-Galeão, será sem escalas. No momento, os senhores poderão ver, do lado direito, a Barragem de Sobradinho! A temperatura do ar exterior é de 30ºC! O tempo está bom em toda a rota, e deveremos chegar no Rio de Janeiro às nove horas e quinze minutos! Tenhamos todos uma boa viagem!*

– Oh, meu Deus! Não podiam ter feito isto. Que engano terrível; como se equivocaram.! No porão despressurizado, sem aquecimento e sem oxigênio!

Aberta a casa, lá estava ele. Enorme, duro, congelado. Nada mais havia a fazer, somente aqueles idiotas da carga em Fortaleza poderiam ter se confundido de porão. Como tratar um lindo cão Pastor com tanta displicência?

– O dono do cachorro está reclamando da demora! Por que que ele não desembarca? Chamem o **seu** *Rochinha!*

Chega o experiente *seu* Rochinha, e vai logo *desembarcando*:

– Clarindo, vá até o balcão e diga que houve um extravio, que o cachorro seguiu no vôo 462, para Belo Horizonte. Amanhã ele o receberá em sua casa!

Aliviado da pressão, Rochinha prossegue com as instruções:

– Agora, você vai fazer o seguinte: pega uma condução, e vai nos canis, atrás de um cachorro como este! Veja bem: pastor belga, macho, todo preto, mais ou menos três anos, não deve ser difícil!

– E o que fazemos com este?

– Mandem para o Danilo, que tem um monte de cachorros e saberá o que fazer! Vou ligar para ele, e pedir o seu endereço! Antes, tirem a coleira!

Após executadas as instruções e a busca em vários canis, lá estava o cão instalado em sua casa de transporte aéreo: pastor belga, preto luzidio, de coleira, dois anos e sete meses, e até com *pedigree*, uma beleza de animal e de *serviço*.

– O dono não vai estranhar?

– Acredito que não. O cachorro é bem parecido, igualzinho mesmo, manso. Se ele não reconhecer o dono, diga que acontece freqüentemente com animais transportados por via aérea, e que, em uma semana, tudo volta ao normal.

No dia seguinte...

– O endereço é no final desta rua, vamos fazer tudo rápido, assim que o homem assinar o recibo, regressamos!

– É ali, o 431, naquela clínica veterinária!

– Clínica Veterinária? Isto não vai dar certo, esse pessoal entende de cachorro!

– Viemos entregar o cachorro que foi extraviado para Belo Horizonte! O senhor pode assinar aqui?

A chegada do cachorro foi um acontecimento; todos se acercavam, olhavam, examinavam, cochichavam, até o guarda saiu do portão principal para ver o feito.

Finalmente, o veterinário dono da clínica deu o parecer:

– Milagre! Um verdadeiro milagre! Trouxe este cachorro de Fortaleza, que morreu acometido de Capnocytophaga Canimorsus, para uma autópsia, e os senhores o apresentam vivo.

Um Pequeno Avião para uma grande Emoção

(Da caderneta de vôo)

Jorge Longuinho
Cel. Av. RR

13	2P	CAP. LIMA	RT11	1369	VVGD 1	01:00 CB – IE
14	2P	CAP. LIMA	RT11	1369	MRVD 1	00:20 IE – CAPÃO
14	1P	CAP. LIMA	RT11	1369	VFRD 1	01:15 CAPÃO - CB

– *Torre Cumbica, Rumba 02, câmbio.*
– *Na escuta, 02. Prossiga.*
– *Rumba 02, missão militar; autorização para decolagem, câmbio.*
– *Autorizado, Rumba 02. A pista é a 09. Acuse cabeceira, 02.*

Era uma manhã daquelas frias de Cumbica; visibilidade não mais do que 1.000m e teto não mais do que 150m. Apesar do RT 11 não servir para vôo por instrumentos, dava para um *instrumento leve* se é que isto existe! O Leuzinger – na época Cap. Lima – logo após a formatura no Esquadrão aproximou-se de mim e, com aquela sua voz sempre rouca, falou ao pé do ouvido, como que contando um segredo:

– *Longuinho, temos uma missão real. Quer ir comigo?*

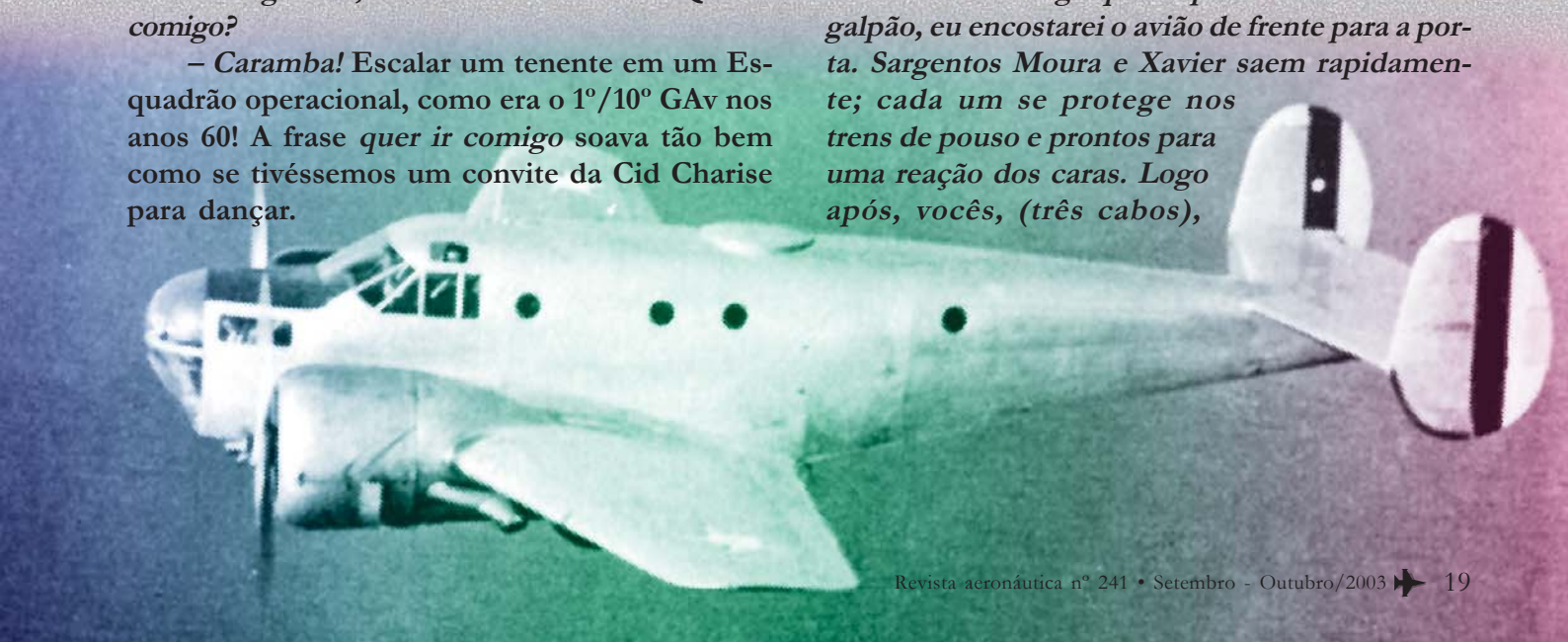
– *Caramba!* Escalar um tenente em um Esquadrão operacional, como era o 1º/10º GAv nos anos 60! A frase *quer ir comigo* soava tão bem como se tivéssemos um convite da Cid Charise para dançar.

No estacionamento, lá estava o pequeno RT 11, nariz de vidro, matrícula 1369.

A curiosidade era grande, porque até então nada sabíamos sobre a missão, e apenas tínhamos recebido ordens de buscar o equipamento necessário, como pistolas 45, metralhadoras etc.

Calmamente o Leuzinger formou a tripulação e foi explicando:

– *Vamos decolar para Registro, aqui perto de São Paulo, e depois vamos visual baixo até Capão Bonito. Temos informações corretas do QG que perto da pista há um grande galpão que está sendo utilizado para estoque de contrabando de armas. Se tivermos sorte* – sorte? – *encontraremos algum terrorista. Não temos nenhum desenho do local e nem poderemos fazer sobrevôo para o reconhecimento: logo que eu pousar e identificar o galpão, eu encostarei o avião de frente para a porta. Sargentos Moura e Xavier saem rapidamente; cada um se protege nos trens de pouso e prontos para uma reação dos caras. Logo após, vocês, (três cabos),*



abrem em leque atrás dos sargentos. Eu vou sair colado em vocês e dou a ordem de rendição para quem aparecer. Você, Longuinho, passa para o 1P e mantém o avião freado em marcha lenta, até eu dar ordens para cortar e me acompanhar.

Nesse momento dei uma olhada para aquela velha pasta de couro do Leuzinger, que, quem conheceu, sabe que tinha uma 45 cromada, duas algemas, cordas, duas granadas, enfim, ele podia fazer a sua guerra particular em qualquer lugar e com qualquer tempo.

– Torre Cumbica, Rumba 02 pronto para decolagem.

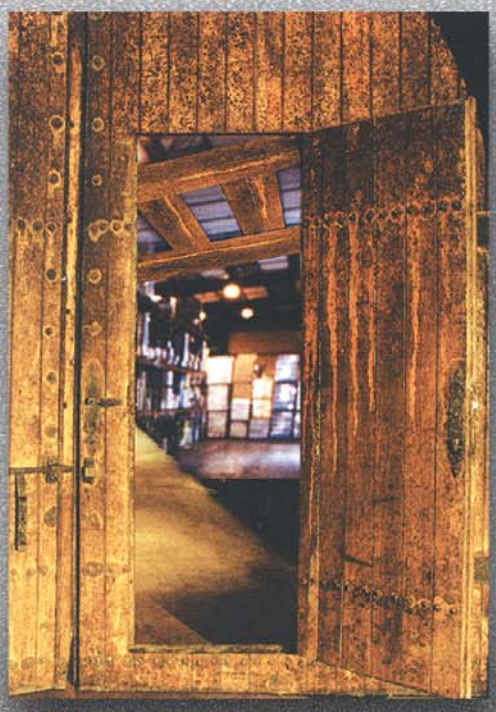
– Rumba 02, autorizado. O vento é calmo. Informe se vai fazer contato com o controle após a decolagem.

– Negativo! Após a decolagem apenas manteremos a escuta da área.

– Ciente.

Voar com teto baixo, na área de São Paulo, não era coisa que a gente sonhava todos os dias, mas lá estávamos nós, buscando a proa de Registro. Pelo nariz de vidro a visibilidade vertical estava razoável, e ainda bem que em 1965 não havia as grandes antenas de hoje.

Chegamos em Registro e o pouso foi tranqüilo, ou seja, para nós, porque para o funcionário da pequena estação e os dois fazendeiros que lá estavam, foi terrível, pois acabavam de ver um avião de guerra, saído da névoa, com tripulantes de guerra, em uma pacata cidade onde o Juscelino vinha passar as férias – (por isso a pista era longa e de asfalto!).



O teto estava mais baixo e um dos fazendeiros aproximou-se, e trocamos perguntas e respostas. Eu notei que ele portava um belo relógio de ouro, dois cordões pendiam do pescoço e anéis no dedo mindinho nos indicavam que sua atividade não era bem a pecuária. O fazendeiro apresentou-se:

– Bom dia, comandante. Meu nome é Ozório, e o que podemos fazer por vocês?

– Bom dia. Capitão Lima. Estamos tentando ir para "São Joaquim, onde há um avião nosso em dificuldades; parece que acidentou-se. Souberam de alguma coisa?"

– Hum...não senhor – (com erre torto).

Achei estranho como a aproximação a nós se tornava mais amigável, quando ele comentou:

– Comandante, vocês não querem tomar um bom café com bolos e doces na minha fazenda; eu estou de perua e minha casa é aqui, logo do outro lado da estrada.

Eu e Leuzinger nos entreolhamos, lembrando do café da Base e do lanche em saco pardo. Seu sorriso curto era indicador de que o guerreiro já estava tentando descobrir coisas.

– Longuinho, o teto só vai melhorar lá pelo meio-dia e nós temos que ir visual. Acho que podemos tomar um cafezinho aí do nosso amigo e conversarmos um pouco.

– Claro, chefe; vou fechar o avião.

A conversa durante o café mais parecia a de uma *família* de mafiosos; as perguntas eram em código e as respostas absolutamente falsas!

O tempo fechou mais ainda e foi impossível a decolagem. Com isso a conversa alongou-se, até que veio o convite para pernoitarmos na fazenda. Eu fui até o avião para prepará-lo para pernoite, enquanto o Leuzinger procurava ligar para o QG, informando o atraso da missão.

O dia seguinte amanheceu feio. Seria possível uma decolagem *nos mínimos*.

Decolamos às 9 horas sem contato com o *Controle São Paulo*, e, durante a subida, eu abri o mapa da área e o Leuzinger comentava:

– Você viu que canalhas?!

– Lima, acalme-se. Olha aqui a rota: ajuste a proa para 315º, que logo à frente nós poderemos ir baixando, seguindo o Paranapanema. Vai dar uns 30 minutos de vôo.

Pouco tempo depois:

– Chefe, estimo 10 min fora.

– OK; vamos subir para 5.000 pés para não despertar suspeita. Vamos ver onde está o galpão; depois eu tomo uma reta da pista e a gente vai para o rasante; pousamos sem motor e partiremos para o plano, OK?

– Vamos lá.

O pessoal do QG4, no solo, estava programado para aguardar próximo, com jipes e caminhões.

– Controle São Paulo, FAB uno-três-meia-nove, câmbio.

– Prossiga 69, na escuta.

– 1369 em missão militar solicita informar QG4 início operação Charlie-Bravo.

– Ciente; QG4 será informado.

– 69.

O pouso foi suave e silencioso; o Leuzinger estava absolutamente concentrado e, perto do galpão, ele deu um meio cavalo-de-pau e colocou o avião conforme combinado, perto da grande porta que estava entreaberta.

Freou com firmeza e deu motores a pleno; era a pressão que faltava; estava iniciada a operação.

– Atenção tripulação, vamos nessa! Aguardem ordem para atirar.

O Moura e o Xavier, armas em punho, saltaram e se postaram nas posições. O Leuzinger *tirou* os motores e saiu rapidamente; eu tomei o acento do 1P para manter o avião em marcha-lenta e pronto para uma evacuação de emergência. Ouviu-se o grito:

– Vocês aí dentro, saiam imediatamente ou abriremos fogo!

Não houve resposta. Veio a outra ordem:

– Atirar nas portas, sem atingir ninguém!

Foi um minuto de tiroteio sobre as portas do galpão. Leuzinger comandou com as mãos o cessar-fogo; pediu aos cabos que se aproximassem do galpão pelas laterais. Mais um minuto de tensão; as portas se abriram e de dentro saiu um *capiau* com as mãos para cima. O Leuzinger fez sinal para eu *cortar* os motores e juntar-me a ele. Logo após, falou com decisão:

– Você aí, aproxime-se com calma; tá tudo em ordem. Não precisa se afobar.

– Tenha calma, Coronel. A gente vai colaborar.

– Quantos homens tem lá dentro?

– Tem quatro, Coronel...e já vão jogar as armas todas fora.

– Mande eles saírem.

Os cinco ocupantes do galpão saíram. Foram levados para o avião, onde ficaram sentados, observados de perto pelos cabos.

Enquanto isso Leuzinger, eu e os dois sargentos entramos no galpão. Uma visão de filme de Al Capone: o galpão tinha uns 10m de largura, por uns 6m de altura, aparecendo as telhas e os madeirames, e uns 40m de profundidade. Disso tudo nós só conseguimos passar por um corredor central estreito de 1m de largura; eram caixas e caixas de tudo que se possa contrabandear: cigarros, televisões, eletrodomésticos e bebidas...muitas caixas de bebidas.

Abrimos caminho à procura de armas e, lá no fundo, escondidos entre outros pacotes, estavam os caixotes estreitos e compridos.

Barulhos de veículos do lado de fora indicavam a chegada do pessoal do QG.

Os prisioneiros foram passados ao Cap. Santana do QG, completando a missão.

O 1369 decolou de volta. Do lado direito o Leuzinger deixava escapar um sorriso, enquanto chamava o Controle:

– Controle São Paulo, FAB 1369, câmbio.

– 1369, prossiga. Controle São Paulo na escuta.

– Decolado de Capão Bonito aos 11 e 30, solicito plano visual para Cumbica, ETA 12 e 45.

– 1369, ciente. Aprovado nível de vôo 95; acuse passando Congonhas.

– 69.

Já relaxado, o Tenente aqui, *metido*, sugeriu:

– Cap. Lima, o Senhor bem que poderia ter trazido pelo menos uma daquelas caixas de Chevas...

O Leuzinger me olhou...e a TMA São Paulo ouviu, então, um rosnar longo, severo e...rouco!

PRECO

Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel. Av. RR

Segundo o Novo Dicionário Aurélio Século XXI, PRECONCEITO vem de "pre- + conceito" e significa "Conceito ou opinião formados antecipadamente, sem maior ponderação ou conhecimento dos fatos, idéia preconcebida; Julgamento ou opinião formada sem se levar em conta o fato que os conteste; suspeita, intolerância, ódio irracional ou aversão a outras raças, credos, religiões etc."

Há alguns dias, em rotineira reunião de confraternização no *deck* do Clube de Aeronáutica, um companheiro muito lúcido e possuidor de inquestionável liderança trouxe, à luz, o fato de que poucos negros chegam a oficial general, e nenhum deles atinge o mais elevado grau hierárquico da nossa Força.

Após breve análise, verificamos que, se aceito o critério bastante arraigado de que somente se consideram, como tal, aqueles que apresentam uma razoável pureza genética, a afirmação era inteiramente verdadeira.

A situação nos deixou contrafeito por inteiro. Todos temos plena consciência de que o preconceito é um dos mais execráveis sentimentos que movem o ser humano, e sua existência se deve à insegurança e ao complexo de inferioridade de quem o pratica. Por outro lado, cremos em que, nas Forças Armadas brasileiras, democráticas por excelência que são, nunca prosperaria qualquer tipo de racismo.

Mas permanecia, ainda, sem resposta, a constatação incômoda. Refeito do choque inicial, veio-nos a convicção de que tudo se deveria atribuir a uma fatalidade, uma infeliz coincidência no processo de escolha.

Conhecemos, muito bem, os atuais e, durante muitos anos, acompanhamos a trajetória daqueles que, em diversas épocas, foram os responsáveis por tais escolhas, sem jamais percebermos a mais leve indicação de que se pudesse praticar, explícita ou disfarçadamente, esse tipo de ação.

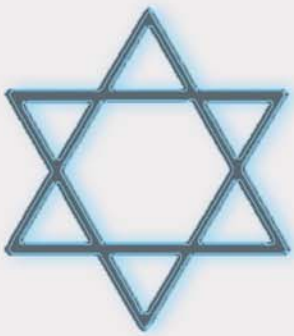
Eventualmente, alguma promoção ou, principalmente, alguma não promoção pode parecer discutível.

Contudo, procurar ver dolo em eventuais falhas ocorridas na aplicação de um sistema de seleção complexo é muito injusto e inadmissível, até.

"Eventualmente, alguma promoção ou, principalmente, alguma não promoção pode parecer discutível."

Lembramo-nos, ainda, de que, quando servíamos, como major, no Estado-Maior da Aeronáutica, comentava-se que os caçadores (pilotos de caça) *nunca chegavam a Quatro Estrelas*. O tempo, porém, encarregou-se de acertar as estatísticas, com muita naturalidade e sem traumas.

Gostaríamos, neste ponto, de chamar a atenção para um outro fato tão grave quanto o racismo.



O artigo 1º da Lei nº 7.716, de 5 de janeiro de 1989, contempladas as modificações posteriores,

NCEITO

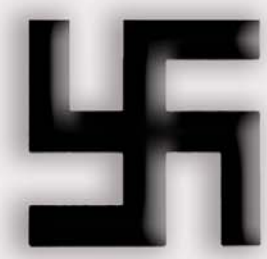
fala em *"crimes resultantes de discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional"*, ou seja, reconhece que o crime não está no preconceito em si, uma questão de foro íntimo, mas nas ações discriminatórias dele decorrentes.

Infelizmente, em meio a tipificações primorosas como a do artigo 3º (*Impedir ou obstar o acesso de alguém, devidamente habilitado, a qualquer cargo da Administração Direta ou Indireta, bem como das concessionárias de serviços públicos*), encontramos outras ridículas e demagógicas, como esta, do artigo 10 (*Impedir o acesso ou recusar atendimento em salões de cabeleireiros, barbearias, termas ou casas de massagem ou estabelecimento com as mesmas finalidades*), no lugar de dar um tratamento genérico para a discriminação praticada por qualquer prestador de serviço.

Além disso, em outros artigos, descamba o texto para apenar o preconceito em si, dissociado das ações discriminatórias referidas no artigo 1º da própria Lei, como acontece no artigo 20 (*Praticar, induzir ou incitar discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional – Pena: reclusão de um a três anos e multa*).

"...bastante recomendável, que somente vejamos racismo, onde ele realmente exista."

É muito preocupante ver Legisladores e, também, Juristas e Magistrados, movidos por seus próprios preconceitos, tentarem resolver problemas de consciência, ainda que socialmente condenáveis, mas garantidos pela Constituição, no artigo 5º, incisos IV (*é livre a manifestação do pensamento...*) e VI (*é inviolável a liberdade de consciência...*), que se deveriam corrigir com educação, e, nunca, mediante o ressuscitamento do abominável delito de opinião.



É, ainda, bastante recomendável, que somente vejamos racismo, onde ele realmente exista. Quando alguém ofende outrem, usando, para isso, referência a raça, religião, ou qualquer condição individual, pouco se preocupa com a situação específica do ofendido. A verdadeira motivação é causar desconforto, da mesma forma de quem se refere à honra da genitora do juiz de uma partida de futebol, sem a conhecer, sequer. Por mais desagradável que seja, nesses casos, se crime houver, será injúria, e a primeira não deveria ser mais grave do que a segunda, ainda que o acréscimo de um § 3º ao artigo 140, do Código Penal, tenha aumentado, em um ano, a pena da injúria nos casos que envolvam elementos referentes a raça, cor, etnia, religião ou origem.

"...o crime não está no preconceito em si, uma questão de foro íntimo, mas nas ações discriminatórias dele decorrentes."

Igualmente, não se veja discriminação quando o empregador impede seus funcionários de usar a entrada dita social. Por acaso, alguém se sente vítima de preconceito ao lhe ser vedado o uso do elevador privativo do Presidente da República, no Palácio do Planalto, ou o dos Magistrados, no Fórum?

Essas generalizações somente servem para vulgarizar os crimes decorrentes de discriminação ou preconceito, desacreditando-os e criando situações jurídicas esdrúxulas.

Seja como for, parece mais do que chegada a hora em que, a exemplo do ocorrido com os caçadores, também aqui se veja restabelecido o primado da estatística sobre as infelizes coincidências.

Antes de 1941...

Até 1941 a Aeronáutica Brasileira estava dividida entre a Aviação do Exército e a Aviação da Marinha. Cada Força tinha suas próprias aeronaves e seus próprios pilotos.

A Marinha criou, em 23 de agosto de 1916, pelo Decreto n° 12.167, a Escola de Aviação Naval, inicialmente com sede no Arsenal de Marinha, na Praça Mauá, Rio de Janeiro; em 1917, foi transferida para a Ilha das Enxadas e, no segundo semestre de 1924, para a Ponta do Galeão, Rio de Janeiro.

O Exército criou, em 10 de julho de 1917, a Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos; a Arma de Aviação do Exército foi criada pela Lei n° 5.168, de 13 de janeiro de 1927. Com a chegada de grandes quantidades de aeronaves novas e iguais às melhores em uso na França, renasceu o entusiasmo pela Aviação e grande número de oficiais da primeira turma de cadetes da Escola Militar escolheram a Arma de Aviação.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica pelo Decreto-Lei n° 2.961, de 20 de janeiro de 1941, concretizou-se uma aspiração de ter uma única Aviação Militar independente. As duas Escolas de Aviação, do Exército e da Marinha, foram extintas em 28 de março de 1941, sendo criadas, em decorrência disso, a Escola de Aeronáutica, que ficou sediada no Campo dos Afonsos, e a Escola de Especialistas da Aeronáutica, sediada no Galeão, aonde funcionava a Escola de Aviação Naval. A última turma da Arma de Aviação do Exército formou-se já na Escola de Aeronáutica, em dezembro de 1941, e a formatura foi realizada no dia 5 de janeiro de 1942. Participavam dessa turma 22 segundos-tenentes e foram declarados aspirantes a oficial aviador oito cadetes.

Dentre as aeronaves que eram operadas pela Marinha e pelo Exército, algumas eram utilizadas em missões de bombardeio (Os dados sobre as aeronaves de bombardeio foram extraídos da O.T. 00-11-01 *Histórico do Material Bélico*. Pela sistemática da época, qualquer avião que tivesse a possibilidade de lançar bombas era considerado também como *de bombardeio*).

Para a Aviação do Exército foram adquiridas as seguintes aeronaves consideradas de bombardeio:

– Breguet 14 B2: utilizada entre 1920 e 1928, era um monomotor biplano, armado com duas metralhadoras, e podia levar 310 kg de bombas sob as asas. Foram adquiridas 30 unidades;

– Caproni Ca-45: uma aeronave desse tipo foi doada pela Itália ao Brasil, em 1920, e desativada no mesmo ano. Era um trimotor para quatro tripulantes e podia levar até 540 kg de bombas;

– Breguet 19 B2: seis aeronaves desse tipo foram adquiridas e usadas entre 1928 e 1930. Monomotor, biplano, biplace, era armado com quatro metralhadoras e podia levar até 472 kg de bombas sob as asas;

– Potez 25 A2: seis dessas aeronaves foram adquiridas e usadas entre 1928 e 1932. Foi catalogado como *bombardeiro ligeiro*. Armado com quatro metralhadoras, podia levar até 240 kg de bombas sob as asas e 12 bombas de 10 kg dentro da fuselagem;

Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Humberto Zignago Finza
Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Fernando de Assis Martins Costa
Carlos Augusto Gonçalves – Cel. Av. Ref.

– Amiot 122 BP3: adquiridas quatro aeronaves, em março de 1929, e utilizadas entre 1931 e

1936. Monomotor, biplano com três tripulantes, armado com duas metralhadoras, podia levar até 590 kg de bombas;

– Caudron 140: apenas uma aeronave foi adquirida em 1929 e usada até 1933. Monomotor, biplano e biplace, podia receber três metralhadoras e levar até 240 kg de bombas sob as asas;

– Liore & Olivier 25 BN4: trimotor com quatro tripulantes, era um bombardeiro noturno equipado com quatro metralhadoras. Já tinha *bomb-bay* para 10 bombas de *peso médio* (?) e mais 600 kg de bombas em cabides sob as asas. Foram adquiridas três unidades em 1929 e usadas até 1935;

– Potez 25 TOE: monomotor biplano e biplace, era um bombardeiro leve armado com três metralhadoras e podia levar 460 kg de bombas em cabides sob as asas e na fuselagem. Foram adquiridas 17 dessas aeronaves e usadas entre 1930 e 1937;

– Curtiss O-1 E Falcon: o Governo do Estado de São Paulo comprou sete dessas aeronaves para a Revolução de 1932. Eram monomotores biplano e biplace que podiam levar três metralhadoras e até 108 kg de bombas sob as asas. Seis dessas aeronaves chegaram a passar para o Ministério da Aeronáutica em 1941 e, em 1945, ainda havia dois na Base Aérea de Porto Alegre;

– Boeing F4B4: em 1932 foram adquiridas oito aeronaves desse tipo, e sete passaram ao Ministério da Aeronáutica em 1941. Monomotor, biplano e monoposto, eram armadas com duas metralhadoras e podiam levar 110 kg de bombas sob as asas;

– Vought Corsair V-65B: monomotor, biplano e biplace, era armado com duas metralhadoras e podia levar até 200 kg de bombas sob as asas. Foram adquiridas 37 dessas aeronaves em 1933, e 29 passaram ao Ministério da Aeronáutica em 1941;

– Waco CSO: monomotor biplano e biplace, podia ser armado com duas metralhadoras e 240 kg de bombas sob as asas. Foram adquiridas 41 dessas aeronaves em 1932, tendo 25 passado ao Ministério da Aeronáutica;

– Vultee V11-GB2: monomotor, monoplano com três tripulantes. Podia levar seis metralhadoras e 36 bombas de 15 kg no *bomb-bay* e mais 1.650kg de bombas sob as asas. Dos 26 aviões adquiridos em 1939, 24 passaram para o Ministério da Aeronáutica.

Para a Aviação da Marinha foram adquiridas as seguintes aeronaves, com capacidade para lançar bombas:

– Curtiss HS-2L: monomotor, biplano, aerobote para dois tripulantes, podia ser armado com 120 kg de bombas sob as asas. Foram adquiridas seis dessas aeronaves em 1918 e usadas até 1923;

– Fairey Gordon I: monomotor biplano, biplace, podia levar 120 kg de bombas sob as asas e era armado com duas metralhadoras. Foram adquiridas 20 dessas aeronaves em 1931, e quatro passaram ao Ministério da Aeronáutica em 1941;

– Martin PM: bimotor, biplano, aerobote para quatro tripulantes, podia ser armado com quatro metralhadoras e 416 kg de bombas sob as asas. As três aeronaves adquiridas em 1931 foram usadas até 1938.

– Boeing F4B4: como o Exército, a Marinha adquiriu aeronaves desse tipo, que podiam levar 110 kg de bombas sob as asas. Monomotor, biplano e biplace, podia ser armado com duas metralhadoras;

– Focke Wulf 58B2: foram adquiridas 14 aeronaves desse tipo em 1938, tendo todas sido passadas para o Ministério da Aeronáutica em 1941. Bimotor, monoplano com três tripulantes, podia levar duas metralhadoras e 150 kg de bombas em *bomb-bay* interno.

Em 1921, o então Presidente da República Epitácio da Silva Pessoa estabeleceu os primórdios de defesa do espaço aéreo nacional, sob a responsabilidade conjunta do Exército e da Marinha, que dispunham de aeronaves esparsas em campos avulsos. Em 1922, a Marinha e o Exército criaram Centros de Aviação: a Marinha no Galeão e em Santos, e o Exército em Santa Maria e Alegrete. A 1ª Esquadrilha de Bombardeio, com quatro aviões **Breguet 14B2** foi sediada em Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Pela primeira vez no Brasil nominou-se uma Unidade como de bombardeio. Isso se deu em 5 de junho de 1922.

Como se vê, antes mesmo da criação do Ministério da Aeronáutica sempre houve uma preocupação em manter as aeronaves com capacidade para efetuar missões de bombardeio, embora poucas possuíssem *bomb-bay* interno. Mas já eram utilizados visores para bombardeio horizontal. O **Breguet 19 B2**, já em 1929, usava um visor externo à direita da cabine traseira. Era um visor francês S.T.I.Aé, para cômputo do lançamento vertical de bombas. O Exército comprou 18 desses visores. A Marinha usou um visor que era denominado de *Alças Wimperis para Bombardeio*; 17 desses visores foram recolhidos pela FAB em 1947. Possivelmente deveriam equipar os **Fairey Gordon**. Os **Focke Wulf 58** tinham um visor modelo Zeiss FL-52375-1 para bombardeio horizontal. E os **Vultee V11-GB-2** eram equipados com um visor de bombardeio mecânico: o Estoppey D-4, muito semelhante ao Norden quanto aos princípios de funcionamento. Usava um sistema de relojoaria, um pêndulo e um sistema ótico para seguimento do alvo no terreno. Tinha até um PDI (*Pilot Direction Indicator*), como nos **B-25**, mas alimentado a bateria, para informar ao piloto a correção da deriva.

Já no Ministério da Aeronáutica

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1945, durante a Segunda Guerra Mundial, a Aeronáutica recebeu todo o acervo de aeronaves e muitos pilotos e especialistas do Exército e da Marinha. Estava, assim, criado o embrião da Força Aérea Brasileira. Dentre as aeronaves, algumas poderiam ser usadas para missões de bombardeio, embora não houvesse, verdadeiramente, uma doutrina para a Aviação de Bombardeio.

Em decorrência da decretação, em 22 de agosto de 1942, do estado de beligerância entre o Brasil e os países denominados do Eixo, e com o Decreto Secreto n° 10.490-A, de 1942, em que o Governo Brasileiro definiu e delimitou o Teatro de Operações das Forças Armadas Nacionais, a Aeronáutica preocupou-se com o reequipamento de suas Unidades Aéreas, além de remanejar o equipamento existente. O 1° Regimento de Aviação, sediado no Campo dos Afonsos e equipado com aeronaves **Vultee V11-GB2**, deslocou-se para Santa Cruz e participou de missões de patrulha. Essas aeronaves possuíam porta-bombas (*bomb-bay*) e visor para bombardeio horizontal operado por um bombardeador.

Durante a Segunda Guerra Mundial esteve em grande destaque a Aviação de Bombardeio dos Países Aliados, realizando inúmeras missões sobre território inimigo, em formações de até centenas de aviões de grande porte e de vários tipos (bombardeios estratégicos), além de missões executadas por aviões específicos de bombardeio de menor porte (bombardeios táticos). Um fato histórico e famoso foi o bombardeio de Tóquio, executado por aeronaves do tipo **B-25**, partindo de um navio-aeródromo.

No Brasil, a FAB se reequipava, recebendo aviões de bombardeio do tipo **B-25B**, a partir de 1942, tendo recebido a partir de 1945 mais 87 **B-25J Mitchell** (bombardeiros médio), inicialmente

sediados no Galeão (3° GBM) e, posteriormente, distribuídos pelas Bases Aéreas do Nordeste (o 3° GBM foi deslocado para a Base Aérea de Salvador). Foi a época áurea da Aviação de Bombardeio no Brasil. A FAB de então passou a ter uma eficiente Aviação de Bombardeio. As equipagens passaram a ter contato com o então famoso visor Norden, muito usado durante a Segunda Guerra Mundial pela sua precisão. Além do período de instrução, as Unidades Aéreas sediadas em Salvador, Recife, Natal e Fortaleza mantinham as tripulações adestradas e participavam de manobras aéreas. Tornou-se tradicional, na época, a competição anual de Tiro Terrestre, Bombardeios Rasante e Horizontal e Navegação entre as quatro Unidades que dispunham de **B-25J**.

O **B-25J** era um avião impressionante, único em sua categoria. Altamente robusto, era propulsado por dois motores radiais Wright Cyclone R-2.600, de 1.800 HP. Fabricados pela *North American Aviation Inc.*, foram produzidas 10.500 aeronaves dos tipos *A* a *J*. Além de quatro metralhadoras .50 fixas; nas laterais da fuselagem, havia mais duas fixas e uma móvel no nariz, mais duas na torre, duas na cabine do radiotelegrafista e artilheiro e duas na cauda. O *bomb-bay* permitia uma variedade de tipo de bombas, com uma capacidade de 4.000 libras, e podia-se, ainda, adaptar um tanque extra de gasolina (*ferry tank*).

Em 1944, foram recebidas aeronaves do tipo **A-20K Havoc**, sendo distribuídas pelas Bases de Canoas e Cumbica. O Esquadrão de Canoas foi substituído por um Esquadrão de Caça (**P-40**), e o de Cumbica (1°/10° GAv) posteriormente transformou-se em Esquadrão de Reconhecimento Foto e Meteorológico.

Com o entusiasmo pela Aviação de Bombardeio, chegou-se a cogitar a compra de aeronaves a reação do tipo **Canberra**, mas a compra não foi concretizada. Outras aeronaves típicas de Bombardeio, as **B-17** foram recebidas pelo Brasil, mas já chegaram dos EUA totalmente modificadas para as missões SAR e de Aerofotogrametria, e, por isso, não poderiam ser empregados como aeronaves de bombardeio.

Os **B-25** voaram durante muito tempo na FAB, mas, operacionalmente, foram sendo desativados em 1956 e substituídos, em 1957, pelo **B-26 B** e **C Invader** (originalmente, nos Estados Unidos, eram os **A-26**), dos quais foram compradas 33 aeronaves e sediadas na Base Aérea de Natal, em dois Esquadrões, um de instrução (1°/5° GAv, com os **B-26B**, duplo comando – *nariz de ferro*), e outro operacional (2°/5° GAv – **B-26C** – mono comando – *nariz de vidro*).

Em 1967, o Estado-Maior da Aeronáutica, quando da reorganização do Ministério da Aeronáutica, chegou a cogitar a criação de Comandos Aéreos, sendo citados, entre outros, o Comando de Caça (criado como Comando de Defesa Aérea) e o Comando Estratégico (que não chegou a ser criado), com aeronaves de bombardeio.

Com a desativação dos **B-26**, a Força Aérea Brasileira perdeu sua última Unidade Aérea de Bombardeio e transformaram-se em cinzas 30 anos de Doutrinas, Conhecimentos e Técnicas de Aviação de Bombardeio. Os muitos pilotos formados nas Unidades de Bombardeio foram sendo removidos para outro tipo de operação, principalmente a de Transporte Aéreo.

Com isso a Aviação de Bombardeio foi relegada ao esquecimento e, **lamentavelmente, nunca foi instituído um dia para comemorar o Dia da Aviação de Bombardeio**. É uma imposição de reconhecimento àqueles que foram formados como tripulantes de aviões de bombardeio. Até hoje a Aviação de Bombardeio (Aviação Estratégica) é usada pelos mais adiantados países do mundo. Novas aeronaves têm surgido, cada vez mais sofisticadas. São aeronaves de até bilhões de dólares. O Brasil não necessita, ainda, de tal grau de evolução, mas se o país deseja inserir-se no rol de nações desenvolvidas, há de pensar no reequipamento das Forças Armadas, e em especial de sua Força Aérea, indispensável para manter a sua soberania. Afinal, a eficiência das Forças Armadas é uma arma de dissuasão e um apoio à diplomacia.

O que se passou? NA

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

A dissidência nas hostes comunistas é interessante de acompanhar, pois é rica em argumentos e expõe suas mazelas.

Após o desmonte do socialismo, Nicolas Buenaventura – engenheiro e professor, que hipotecou sua vida ao comunismo, pois durante 40 anos foi membro do Comitê Central do Partido Comunista Colombiano com o cargo de Chefe da Seção de Educação de Massas – explorou a fundo, numa autocrítica ácida e demolidora, através de seu livro *Que Pasó, Camarada?*, as razões da catástrofe dos *"socialismos reais"*.

Disse ele que os comunistas sempre lutaram por um pedaço da Democracia formal e burguesa. Sempre defenderam, até a morte, a sua minguada liberdade de palavra, de imprensa, de dissidência e de oposição. A liberdade de locomoção, de ir e vir, de empresa – das empresas do partido – dos camaradas, das associações, dos sindicatos. Cada resquício de Democracia tradicional, formal, era sagrado para eles.

"Defendíamos o pedaço de pão velho, como diria Bertolt Brecht. Porém, isso nunca foi considerado suficiente. Esse não era o objetivo. Era o meio. Queríamos o pão inteiro. Defendíamos a democracia possível. Porém, quando chegasse o momento e tudo mudasse, chegaria a hora da democracia real. Onde estava, então, o nosso erro? Qual foi o nosso pecado?

A verdade é que sempre fizemos uma leitura muito óbvia, muito simples, da história da democracia formal. Sempre raciocinamos assim: uma democracia sem pão, sem escola, sem terra, puramente formal, é mentirosa.

E daí em diante, dessa leitura simplista, vinha o resto, a grande dedução: primeiro o pão, primeiro a roupa, primeiro a terra e a escola e, depois, só depois, viria...a democracia.

Era assim que nós encarávamos as coisas: sem pão, a democracia é uma mentira. Sem teto, sem escola, sem o conhecimento, é mentirosa a democracia. De forma que tudo tem o seu tempo, como diz a Santa Bíblia. Por agora, a saúde e a educação gratuitas. Depois, só depois, a democracia.

Nunca dissemos isso assim, explicitamente, na Colômbia, em Cuba ou na União Soviética. Nunca dissemos isso com estas palavras precisas.

Essa, porém, era a essência da nossa democracia real. E era, por outro lado, a que melhor se adaptava ao mundo do subdesenvolvimento, sem maior cultura política ou tradição democrática. A esse mundo onde foi implantado e existiu o socialismo real."

Então, para essa viagem desde o pão à Democracia real, do futuro – uma viagem difícil; uma viagem, ademais, sem calendário – para esse percurso tão acidentado, um grupo de escolhidos, formado pelos melhores, entre os quais Nicolas Buenaventura se encontrava, foi encarregado da direção. E esse grupo construiu o instrumento que conduziria os oprimidos à Terra Prometida. Esse instrumento denominava-se o Partido, assim, com inicial maiúscula.

"Não se tratava de falar, de protestar ou de fazer oposição. Para isso havia sua hora, o seu tempo. Tratava-se de construir a democracia real.

Depois, as coisas aconteceram como já sabemos. É um fato e uma verdade. Primeiro faltou a democracia, faltou a

"Experimentei o poder local guerrilheiro e vivi o poder opressor e absolutamente arbitrário dos donos do novo poder."

DA, apenas o TEMPO

"...quando, em que momento, por que, nos convertemos a essa idéia, à idéia desse socialismo de bruxos..."

dissidência, faltou a oposição, faltou a minoria. Todos eram maioria. Uma maioria ideal, plena, uniforme, de uma só cor, que pouco a pouco foi se convertendo em unanimidade. Porém, o pão se acabou, veio a queda de produção, a ineficiência e a obsolescência.

Primeiro, o Partido foi roubado na democracia. Depois também no pão.

Dessa forma, nós, comunistas, aprendemos muito duramente, para sempre, esta lição: a democracia não tem ordem, não tem espera, não tem comissários políticos, nem delegação e nem guardiões. A democracia somos cada um de nós. É você mesmo.

E mais: a democracia é, certamente, o governo da maioria. Democracia é o contrário da pirâmide centralista do Partido, na qual a cúpula, isolada das bases, era sempre endeusada, convertendo-se em uma dinastia.

Em uma palavra: democracia é cada vez menos governo do Partido e do Estado, e mais auto governo da sociedade civil.

E, paralelamente, com isso e junto com isso, estará o problema do pão, da escola, da terra e do Direito.

Nós, do Partido Comunista, havíamos tapado, afogado, o pensamento de Marx com a tradução de um montão de manuais de marxismo-leninismo.

Vivemos sempre em um partido que não fez outra coisa, durante mais de meio século, senão instalar-se na porta da revolução, convencido, com a maior certeza, de que esse era o seu lugar, acabando por receber, por isso, o castigo mais duro.

Todas as revoluções neste século, em qualquer parte do mundo – e as revoluções são muito de invenção e riqueza – utilizaram a violência para moer a antiga máquina, para quebrar o poder militar entrincheirado no capital. Tudo era uma grande festa.

Porém, mesmo após cumprir o seu papel demolidor, rompendo as antigas cadeias, mesmo após forçar as portas dos cárceres, a violência não cessou, não se deteve e institucionalizou-se.

Eu vivi isso muitas vezes, na Nicarágua, na China e em Cuba. Experimentei o poder local guerrilheiro e vivi o poder opressor e absolutamente arbitrário dos donos do novo poder. E tudo me parecia lógico. O novo dia, após anos de obscuridade, surgiria enredado em fios invisíveis de medo à cidade, ao povo, à vereda, ao camarada, ao guerrilheiro, ao dirigente. O novo poder não se equivoca. Ele conhece os traidores, os colaboradores, os cúmplices passivos, os que nunca fizeram nada, os que não moveram um dedo. Ele conhece a todos.

Esse, todavia, não foi o problema, pois essa dinâmica é própria de todas as revoluções. Isso não foi o mais grave no nosso caso, na história do socialismo real. O grande problema nunca foi, entre nós, a violência revolucionária e criadora, que se prolongou, quase sempre, além do seu tempo.

O grande problema, o verdadeiro problema, o problema real e profundo, teve lugar mais adiante e foi de outra natureza. Trata-se do esquema do socialismo real. O do esquema sacralizado, o do esquema que converte um possível processo histórico, uma hipótese de trabalho a verificar, em lei, norma e sentença. Essa racionalidade seca e fria, inaugurada pelo stalinismo, gerou inflexivelmente uma nova violência que matou metodica-

mente todas as primaveras revolucionárias e aguou todas as grandes festas do nosso século.

E agora, eu me pergunto, depois de todo esse cataclismo: quando, em que momento, por que, nos convertemos a essa idéia, à idéia desse socialismo de bruxos, desse socialismo que deveria desmantelar o capitalismo como uma alternativa violenta, inevitável? Quando se atravessou em nosso caminho essa idéia tão fácil do Estado todo-poderoso, proprietário único, com todo o poder ao ombro, como se fosse um fuzil? Quando e como se impôs entre nós o mito do Estado como panacéia e a estadolatria? Esse mito, que se transformou em miséria sacralizada e repartida?"

Foi esse o depoimento de Nicolas Buenaventura, que dedicou 40 anos de sua vida ao partido da classe operária.

Na década de 90, logo após o desmantelamento do socialismo real, em um muro, em Quito, Equador, foi pichada por comunistas a seguinte inscrição: *"Ahora que teníamos todas las respuestas se cambiaram las preguntas."*

A partir de então, um sem-número de defensores da causa, em todos os quadrantes, entregam-se a uma autocrítica devastadora, chegando, desolados, invariavelmente a uma mesma conclusão: os que progrediram no partido da classe operária foram os burocratas, os secretários, os maiores culpados pelo desmantelamento do socialismo real.

Onde quer que existisse um partido comunista, o modesto burocrata sempre observava, desde a sua mesa, quase com admiração, como chegavam à sede do partido os revolucionários, os heróis da agitação social, que imediatamente eram recebidos pelos chefes. O agitador, o brilhante lutador, apenas notava o burocrata porque fora convencido de que ele era a alma da burocracia partidária.

"Continuava, no entanto, obsequioso e admirador do ativista."

Passam-se os anos. O herói revolucionário – agitador de massas, líder nas greves, nas passeatas, nas colagens de cartazes e nas pichações, na distribuição de panfletos, e outras tarefas menos nobres continuava indo à sede do partido. Algumas vezes até para ser repreendido e fazer uma autocrítica. O burocrata, no entanto, prosseguia ali, impassível, porém já em uma mesa maior. Antes manejava uma velha máquina de escrever expropriada pelo revolucionário, brilhante lutador. Agora, na era da informática, passava as idéias e decisões do partido diretamente ao computador. Continuava, no entanto, obsequioso e admirador do ativista.

Passam-se mais alguns anos. O agitador tem orgulho de seu passado glorioso, das prisões e perseguições que sofrera; da clandestinidade, longe da família e dos amigos, e das eventuais vitórias revolucionárias. É uma legenda, sendo respeitado e admirado dentro do partido.

Em suas idas ao Comitê Central, continua a ser recebido por aquele mesmo funcionário. Porém, com o passar do tempo, já algo mais que um simples burocrata, pois fora elevado, por cooptação, ao cargo de Secretário de Agitação e Propaganda (*Agitprop*, na terminologia partidária) ou Secretário de Organização, com poderes, portanto, para remover o agitador, o brilhante ativista, de um lugar para outro. Já, então, o burocrata encara o velho lutador de forma diferente, pois agora lhe dá ordens, e o famoso princípio do centralismo democrático faz com que essas ordens não sejam discutidas.

Posteriormente, passados mais alguns anos, o lutador, o ativista, o brilhante lutador, comprova que o Secretário passou a integrar o Comitê Central, substituindo um companheiro falecido. E que, assim, tornou-se membro da privilegiada *"nomenklatura"* partidária, passando a ter direito a passagens aéreas, férias anuais na Criméia e a matricular seus filhos na Universidade de Amizade dos Povos Patrice Lumumba, na Escola de Balé de Leningrado e em outras do paraíso soviético.

O que se passou? Nada. Apenas o tempo.

O ativista, brilhante lutador, conserva seu

passado, porém já não é útil, pois está *"queimado"*, seja por ter se tornado excessivamente conhecido da polícia, seja porque militantes mais jovens já murmuram contra seus antiquados e ultrapassados métodos de trabalho. Protestará, e então lhe recordarão, como se fosse um membro da juventude comunista, que o partido da classe operária possui um Estatuto que exige disciplina férrea e que, mais uma vez, deverá autocriticar-se.

Ao fazê-lo, a que conclusão chegará? Que sua vida política já está – como o partido e a própria doutrina – no descenso da derrota, pois sonhou ser um chefe e não passou de um *"quadro"*; sonhou tornar-se um teórico doutrinador e limitou-se, em toda a sua vida, a assimilar as palavras-de-ordem alheias, nas quais, hoje, ninguém mais acredita.

Agora, resta ao velho lutador, ao agitador, ao herói revolucionário, curar as cicatrizes e desilusões e, como Lenin, indagar: o que fazer? Enquanto não encontra uma resposta, engaja-se, como tantos outros, no esporte da moda: atirar pedras nos patriotas que impediram que a Pátria fosse transformada em um pleonasmo: uma *"democracia popular"*.

Jamais a militância política nos partidos da esquerda revolucionária poderá ser a mesma militância arquitetada pelo Partido Bolchevique. A impressionante explosão dos meios de comunicação de massa modificou profundamente os padrões de sociabilidade, diminuindo o peso das ruas, das assembléias, das passeatas, dificultando a mobilização das chamadas massas, além do que a atual caminhada, sem volta, para a globalização da economia, ao invés de concentrar trabalhadores, dispersa-os em unidades produtivas, mantendo-os mais preocupados com seus interesses espontâneos imediatos.

Até o início da década de 70, pelo menos, os comunistas cultivavam a imagem do militante abnegado, totalmente dedicado à causa, disciplinado, que colocava em segundo plano sua vida pessoal – quando não abria mão dela – em função de um ideal: a vitória da revolução que abriria caminho para a emancipação da Humanidade.

O militante era, antes de tudo, o soldado de uma causa, o homem do partido, quase o *"homem-novo"* idealizado por Marx. Extremamente ideologizado, sempre dava razão ao partido, ou àquele que, no momento, o encarnasse: Lenin, Stalin, Mao, Prestes e tantos outros. O militante forjou-se no interior de partidos militarizados. Determinado, capaz de tudo suportar, de jogar todas as suas fichas na utopia, de sufocar a individualidade em nome de sua dissolução no universo do coletivo construído pelo partido.

Todavia, é certo que o militante pós-Guerra Fria, pós-*"perestroika"* e pós-*"glasnost"*, pós-socialismo real, jamais será o mesmo, pois não mais seguirá cegamente seus líderes; espera que o partido imagine outros caminhos de mobilização, pois não mais poderá insistir, simplesmente, em *"colocar as massas nas ruas"*.

Definitivamente, os modelos de militância que marcaram os setores mais radicais da esquerda por cerca de 70 anos se esgotaram. Figuras como *"o bolchevique, o agitador anarquista, o guerrilheiro urbano, o soldado-partido"*, não mais existirão, pois as regras que regulavam o funcionamento dos coletivos que constituíam essas figuras *"jurássicas"* foram derrubadas. Uma dessas regras, a fundamental, foi aquela que a Rainha Vermelha, do livro *"Alice no País das Maravilhas"*, bradava: *"Primeiro a sentença; depois o veredicto!!"*

Cooperação Brasil-EUA no
Fator de Fortalecime

Brig.-do-Ar RR
Teomar Fonseca Quírico

"Temos condições de discutir de igual para igual qualquer tema em qualquer fórum..."

Ao longo desses últimos meses, principalmente após a inauguração e entrada em operação do Projeto SIPAM/SIVAM, temos ouvido falar do interesse dos EUA em estabelecer mecanismos de cooperação com o Brasil que permitissem àquele país receber informações geradas pelo projeto, mormente no que diz respeito às informações de tráfego aéreo.

Questões como integração das informações radar geradas pelo SIVAM, com os radares que compõem a rede do chamado Comando Sul-Americano (*Southern Command*), têm sido colocadas e, como tudo que diz respeito às relações bilaterais com os EUA, têm sido tratadas de uma forma inicialmente negativa, tendo em vista as experiências passadas no relacionamento com aquele país, principalmente na área militar.

Tendo tido a oportunidade de tratar diretamente com a parte americana interessada no assunto o tema em questão, sinto-me no dever de fazer algumas considerações a respeito, no sentido de agregar mais dados para uma adequada decisão brasileira.

O Comando Sul-Americano é um comando unificado, subordinado ao Departamento de Defesa, cuja missão, entre outras, é o combate ao tráfico de drogas que se destina ao mercado consumidor nos EUA. Nesse mister, ele dispõe de dois Centros de Monitoramento localizados no estado da Flórida, um deles um Centro Conjunto de Operações, Reconhecimento e Vigilância Sul (*JSSROC – Joint Southern Surveillance Reconnaisance Operations Center*) e o outro uma Junta Interdepartamental de Força Tarefa-Leste (*JLATF-E – Joint Interagency Task Force-East*).

O primeiro deles, o Centro Conjunto de Operações (*JSSROC*), é um comando combinado cuja missão é a detecção e o acompanhamento dos tráfegos aéreos de interesse para as operações de interdição ao narcotráfico, integrando as informações obtidas dos diversos radares instalados e repassando-as ao outro centro de monitoramento, qual seja a Junta Interdepartamental (*JLATF-E*).

Esta última é uma organização composta por representantes de diversas organizações – FBI, Guarda Costeira, Receita Federal, Força Aérea etc. – trabalhando em conjunto com vistas a executar ações passivas e ativas de combate ao tráfico de drogas.

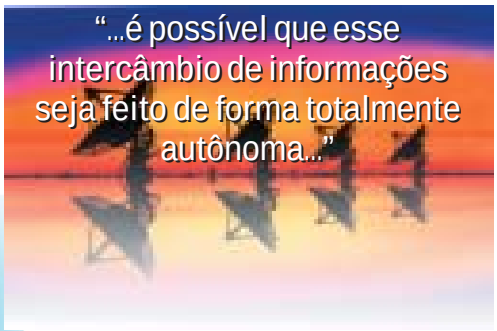
Traçando um paralelo com o sistema SIPAM/SIVAM, e guardadas as devidas proporções, pode-se considerar que a estrutura americana assemelha-se, em muito, à estrutura instalada em Manaus pelo projeto SIPAM/SIVAM,

Âmbito do SIPAM/SIVAM nto ou de Ameaça?

onde encontramos o Centro de Vigilância Aérea (*CVA*), operado pela Força Aérea e responsável pela integração das informações obtidas por todos os radares instalados na região, e o Centro Regional de Vigilância (*CRVMN*), organização multidisciplinar, composta por representantes de diversas instituições com atuação na área, cuja missão entre outras é apoiar a coordenação e o desenvolvimento de ações conjuntas de combate às atividades ilícitas desenvolvidas na Amazônia Legal brasileira.

Em outras palavras, Brasil e EUA possuem sistemas semelhantes, com objetivos convergentes em certas áreas, e considerando que o ilícito não fica circunscrito a cada território, permeando toda a imensa faixa de fronteira existente, naturalmente o intercâmbio de informações é desejável, de forma a tornar as ações mais eficientes.

Por exemplo, é fator altamente dissuasório para qualquer narcotraficante perceber que, mesmo saindo do nosso território sem ter obedecido às ordens de pousar dadas pela aeronave de interceptação, uma outra perseguição é iniciada pela Força Aérea do novo país sobrevoado, simplesmente porque houve uma coordenação e uma troca de informações prévia entre os dois países. Da mesma forma, agilizaria em muito nossos procedimentos de policiamento do espaço saber, com antecipação, que determinado tráfego que está por adentrar espaço aéreo brasileiro é suspeito de estar realizando alguma atividade ilícita e, por isso, necessita de um acompanhamento especial.



Tecnicamente falando, é possível que esse intercâmbio de informações seja feito de forma totalmente autônoma, sem que haja a integração dos sistemas de controle instalados, em que apenas os tráfegos aéreos classificados como de interesse, por estarem presumivelmente transportando drogas ou executando alguma atividade ilícita, seriam informados por ambas as partes para que ações coercitivas pudessem ser tomadas coordenada e oportunamente.

Naturalmente, considerando o fato de que esses tráfegos acabam sobrevoando outros países, isso implica que acordos de cooperação que eventualmente sejam feitos nessa área tenham de ser multilaterais, envolvendo todos os países interessados, ao invés de apenas bilateral entre o Brasil e os EUA.

Esta necessidade, embora possa ser um elemento complicador de início, na verdade vem ao encontro e reforça a decisão do Governo brasileiro, por diversas vezes manifestada, de integrar os países vizinhos da Região Amazônica ao projeto SIPAM/SIVAM, para a troca de informações de interesse.

Claro está que este assunto envolve questões de conotação política em seu mais alto nível, embora com viés

"Em outras palavras, Brasil e EUA possuem sistemas semelhantes, com objetivos convergentes..."

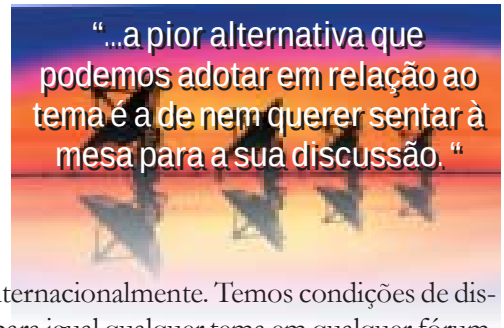
operacional, e, nesse sentido, politicamente deve ser tratado, tanto por meio do Ministério das Relações Exteriores como pelo Ministério da Defesa.

É fato que nos dias atuais o projeto SIPAM/SIVAM é reconhecido internacionalmente como uma contribuição significativa do Brasil para a solução de problemas que afetam toda a Humanidade – preservação do meio ambiente, efeito estufa, combate ao narcotráfico, harmonia entre as necessidades humanas e ambientais etc., podendo ser uma bandeira desfraldada pelo Brasil em todos os foros internacionais, quando das discussões que afetam o nosso país.

O sentimento que tenho é que estamos num momento político extremamente favorável para a discussão e negociação de qualquer iniciativa de interesse nosso, principalmente se relacionada com os objetivos filosóficos colimados pelo projeto SIPAM/SIVAM, podendo o Brasil obter a adequada contrapartida de quem quer que seja, para o caso de qualquer acordo de intercâmbio de informações com o sistema SIPAM/SIVAM, e em particular, com os EUA e seu Comando Sul.

Nesse sentido, entendo que o intercâmbio de informações, eventualmente proposto, é muito mais um fator de fortalecimento do SIPAM e do Brasil no campo internacional do que um fator de ameaça ao sistema e a nossa soberania. A despeito de todas as experiências negativas, passadas ou recentes, que possamos ter tido no relacionamento bilateral Brasil/EUA, principalmente no campo militar, creio que a pior alternativa que podemos adotar em relação ao tema é a de nem querer sentar à mesa para a sua discussão. Podemos até chegar a dizer não, mas, pelo menos, os faremos conhecedores de todos os aspectos que cercam a questão.

Precisamos reconhecer que somos hoje um outro país.



O Brasil vem dando exemplos de responsabilidade, seriedade e estabilidade institucional reconhecidos internacionalmente. Temos condições de discutir de igual para igual qualquer tema em qualquer fórum. Temos um peso específico não desprezível no contexto internacional. Falta apenas que nós, brasileiros, acreditemos nisso!

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 DOS AMIGOS DO MUSEU AEROESPACIAL

www.musal.aer.mil.br - e-mail: musal@maerj.gov.br - Tel.: (0XX21) 3357-5814

Astros e estrelas na simbologia dos nomes

"...volta e meia, os astros nos pregam uma peça, tipo propaganda enganosa..."

Maria Veronica Aguilera
Jornalista

Estranha e temível simbologia essa que se desenhou nos céus de agosto: Terra e Marte próximos como jamais estiveram, pelo menos nos últimos 60 000 anos. Da última vez que o "planeta vermelho" se mostrou assim tão pertinho de nós (coisa de 55 milhões de quilômetros, um nada em termos astronômicos, considerando que a distância entre os dois astros pode chegar à casa dos 300 milhões), os seres humanos começavam a deixar a África, continente apontado como o seu berço primeiro, e a Europa era habitada pelo homem de Neandertal. Quem pode garantir o que viram nossos antepassados?

De nossa parte, ficou uma certa frustração, por conta do tempo, esse deus soberano que insiste em permanecer fora do nosso controle. Não conseguimos desfrutar do espetáculo anunciado, uma segunda lua vermelha brilhando com todos os seus canais e calotas polares. Aliás, volta e meia, os astros nos pregam uma peça, tipo propaganda enganosa, como a da passagem do Halley, em 1986. Em compensação, às vezes acontece de verdade, e, por conta disso, ganhamos no resgate do maravilhamento do outro. Quando esse outro traz lunetas na alma, eis no que dá o registro da passagem de um cometa esperado e temido por sobre uma certa cidadezinha mineira do interior, em certa noite de 1910:

Nunca mais houve cometa igual, assim terrível, desdenhoso e belo. O rabo dele media … Como posso referir em escala métrica as proporções de uma escultura de luz, esguia e estelar, que fosforeja sobre a infância inteira? (Fim do mundo, crônica de Carlos Drummond de Andrade)

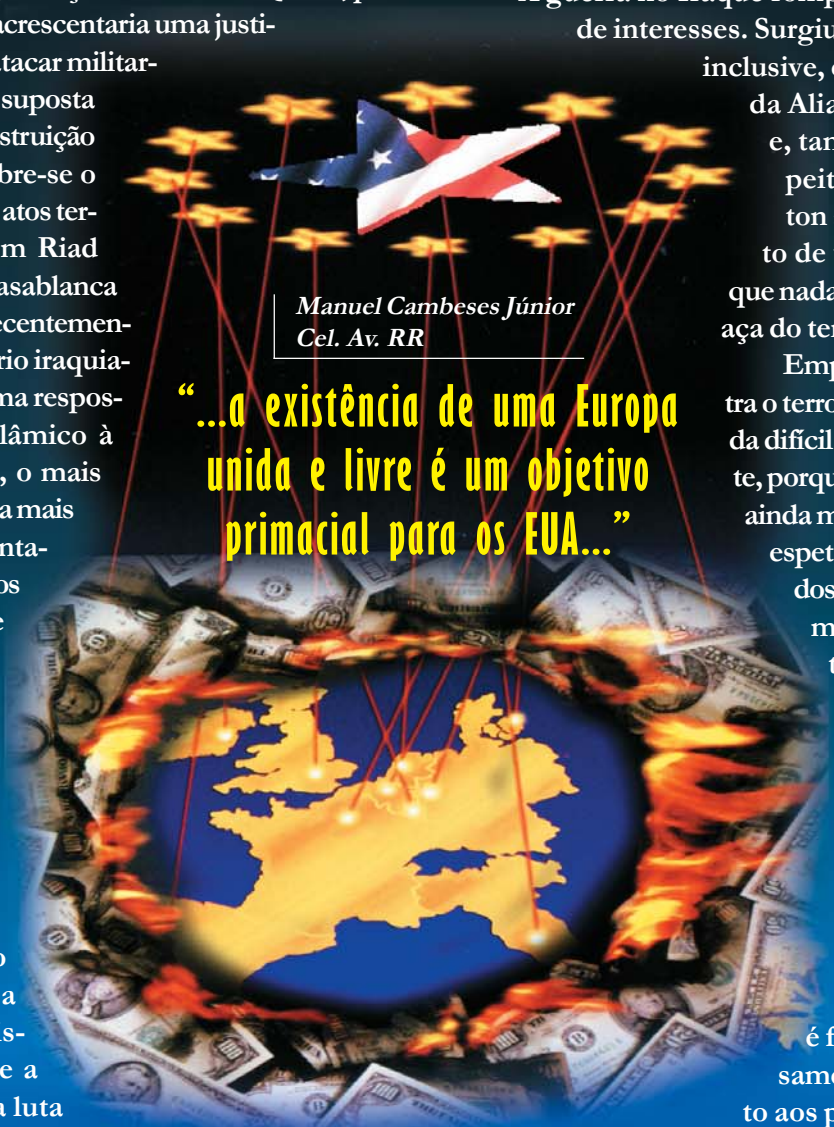
Em tempos virtuais, garantimos, pelo menos, belas imagens na tela do computador. Lá está ele, Marte, fotografado de todos os ângulos, via Hubble. Deram-lhe o nome do deus da guerra, na mitologia greco-romana, especialmente venerado em solo itálico. Ritos e amores adúlteros no Olimpo povoam as histórias narradas por Homero e Ovídio sobre Marte. Os poetas lhe dão muitas mulheres e filhos. Com Vênus, teve Fobos e Deimos que, na astronomia, nomeiam as duas luas do planeta e, linguisticamente, significam receio e terror. Irmãos, por parte de pai, de Rômulo e Remo, os gêmeos amamentados por uma loba, mitologicamente associados à fundação de Roma, e, portanto, nossos remotos ascendentes, pelo menos do ponto de vista de língua.

"Que há num nome? Aquilo a que chamamos rosa teria a mesma doce fragrância com qualquer outro nome", diz-nos Shakespeare, em *Romeu e Julieta* (Ato II, cena 2). Eis uma questão pertinente à simbologia da linguagem humana, tema fascinante que intriga e inspira a poetas, lingüistas, filósofos. A relação entre as coisas e os nomes permeia estudos e crenças. Mitos e religiões instauram-se a partir de enigmáticas analogias. "Decifra-me ou te devoro." Desafio e sedução. Dos filósofos gregos aos lingüistas contemporâneos, códigos, signos, símbolos e sinais constituem o núcleo dos estudos sobre as formas de comunicação do homem; seu rastro povoa nosso imaginário. Se a "noite estrelada" de Van Gogh tem cintilações do inconsciente que iluminam nossa meteórica passagem sobre a Terra, o céu de agosto, com Marte e seus filhos, Terror e Receio, é um símbolo de cruel ironia nos dias que correm. Ah! "Eu quero a estrela da manhã" (Manuel Bandeira).

Ares, Deus da Guera.

Uma Guerra Imprevisível

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. RR



Segundo o Governo norte-americano, esta última edição da Guerra do Golfo teve como objetivo principal pôr fim ao terrorismo islâmico, em razão dos atentados ocorridos, em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos.

A Administração de George W. Bush fez o possível para estabelecer uma relação entre o regime de Saddam Hussein e a organização islâmica Al-Qaeda, porque, desta maneira, acrescentaria uma justificativa a mais para atacar militarmente o Iraque, pela suposta posse de armas de destruição em massa. Agora, abre-se o debate se os recentes atos terroristas ocorridos em Riad (Arábia Saudita) e Casablanca (Marrocos) e, mais recentemente, no próprio território iraquiano, são o início de uma resposta do terrorismo islâmico à Guerra do Golfo ou, o mais provável, alguns atos a mais na longa série de atentados islâmicos ocorridos na Arábia Saudita e em diversas partes do mundo.

Os aliados europeus da Organização do Tratado do Atlântico Norte que estiveram contra a intervenção norte-americana, no Iraque, rechaçaram a hipótese de que existisse um nexo entre a Guerra do Golfo e a luta contra o terrorismo, rompendo assim a unidade da Aliança Atlântica que o terrível atentado às Torres Gêmeas e ao Pentágono tinham colocado em marcha. Também o Presidente russo, Vladimir Putin, declarou a sua solidariedade aos EUA ante a terrível e mortífera agressão, e aproveitou a oportunidade para justificar a guerra na Chechenia, vindo a dizer que se tratava de combate contra um mesmo inimigo. Desta forma, colocava em um mesmo balaio duas questões de naturezas distintas.

A guerra no Iraque rompeu esta convergência de interesses. Surgiu o debate que dividiu, inclusive, os membros europeus da Aliança Atlântica entre si e, também, no que diz respeito aos EUA. Washington adjudicava a si o direito de uma iniciativa militar que nada tinha a ver com a ameaça do terrorismo islâmico.

Empreender uma luta contra o terrorismo é uma empreitada difícil e difusa. Especialmente, porque nada ocorre às claras, ainda mais quando se produz a espetaculosidade dramática dos atentados com suas numerosas vítimas. Combate-se contra a irracionalidade e contra uma ideologia extremamente impenetrável. No caso da Al-Qaeda, o fanatismo religioso não admite formas de diálogo nem a busca de entendimentos.

Desta forma, não é fácil ater-se escrupulosamente no que diz respeito aos princípios da legalidade, baseados nos direitos humanos. A guerra contra o terrorismo pode facilmente converter-se em uma guerra suja. Um exemplo evidente desta afirmativa

está nas centenas de prisioneiros talibãs encarcerados em Guantánamo, e as medidas adotadas nos EUA para a detenção e o ajuizamento de indivíduos extranacionais, sem as garantias jurídicas elementares.

No ruidoso e atuante movimento de massas contra a Guerra do Golfo, ocorrido na Europa, evidenciou-se o desacordo com as ações bélicas das forças da coalizão anglo-americana no Iraque, sem o devido respaldo do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas, e, também, pela intransigência do Governo estadunidense, em rechaçar a aplicabilidade das leis internacionais aos cidadãos norte-americanos, pelo Tribunal Penal Internacional.

"...contra o terrorismo, os laços de amizade entre os tradicionais aliados parecem cruciais e incertos"

Os protestos de rua no cenário europeu inundaram de um ambiente de antiamericanismo o debate diplomático que se abriu, no Conselho de Segurança da ONU, sobre a atitude a adotar com relação ao Iraque. Houve momentos em que o debate tornou-se especialmente duro e ríspido, sobretudo entre os EUA e a França.

No período pós-bélico as águas parecem ter retornado ao nível normal. Alemanha e França abrandaram consideravelmente suas posições e os EUA dão indícios de que não desejam tampouco extremar as diferenças.

A magnitude dos atentados ocorridos em Riad e Casablanca, em 13 e 17 de maio, respectivamente, bem como os dois outros ocorridos em solo iraquiano – Bagdá e Najaf – no mês de agosto, em que perderam a vida o representante especial do secretário-geral da ONU, o ilustre brasileiro Sérgio Vieira de Mello, e o líder xiita Mohammed Bakr al-Hakim, respectivamente, obriga a recordar tanto aos Estados Unidos quanto aos seus aliados europeus, que existe um inimigo comum e que faz tempo adquiriu novas forças e capacidades, reorganizou suas hostes e se acha em condições de voltar a empreender atos criminosos em profundidade e extremamente cruentos.

O Presidente George W. Bush, acenando com a sua intransigente postura de manter, permanentemente, uma dura campanha contra o terror, referiu-se ao recente atentado perpetrado com um carro-bomba contra o Hotel Canal – sede da ONU em Bagdá – afirmando que, definitivamente, trata-se da continuação de uma longa guerra que já havia sido anunciada. Por sua parte, o Vice-Presidente estadunidense Dick Cheney advertiu, recentemente, na capital saudita, que esta ação "deveria reafirmar a vontade de outros governos em cooperar com os Estados Unidos". Esta vontade, evidentemente, é necessária, porém, teria que comportar, além do aporte de recursos por parte dos europeus, uma correta, ampla e sincera comunicação dos EUA com seus aliados transatlânticos.

Neste sentido, são de destacar dois fatos recentes: as declarações de Javier Solana, que se mostra preocupado com a possibilidade de que alguém deduza que uma Europa desunida interessa aos EUA e, de maneira especial, a declaração conjunta de várias personalidades norte-americanas que desempenharam, no passado, altas responsabilidades políticas e diplomáticas, tanto nas administrações democratas ou republicanas. Estas vozes declaram, por exemplo, que "num período determinante da história das relações entre os Estados Unidos e a Europa, precisamente quando surge a ameaça de longos e perigosos anos de uma guerra imprevisível contra o terrorismo, os laços de amizade entre os tradicionais aliados parecem cruciais e incertos".

Ultimamente, ouve-se, em uníssono, uma voz vinda dos EUA, liberal e aberta, completamente distinta da que estamos habituados a ouvir da Casa Branca, explicitada por seus *falcões* republicanos. Personalidades categorizadas, como Madeleine Albright, Zbigniev Brzezinski, Warren Christopher, James Schlesinger, Robert Dole ou Alexander Haig, têm feito sucessivos pronunciamentos, emitindo mensagens que constituem uma verdadeira chamada à sensatez. Coincidem em que a existência de uma Europa unida e livre é um objetivo primacial para os EUA, e recomendam que ambas as partes estejam conscientes de que "nem os EUA e nem a Europa são onipotentes e, conseqüentemente, terão a necessidade de ajudarem-se mutuamente para manter a própria segurança".

"...convém aos dois lados do Atlântico que meditem no conteúdo dessa mensagem..."

Diante deste cenário nada promissor, conclui-se que convém aos dois lados do Atlântico que meditem no conteúdo dessa mensagem contra a crispação e o desentendimento, e que consigam, através de um diálogo franco e auspicioso, traçar as linhas mestras para o combate ao terrorismo, de uma forma sincrônica, firme, inteligente e, acima de tudo, participativa.

Uma História de De

Sistema de Exames do DAC para Verificação de Proficiência Téc

Departamento de Aviação Civil
Assessoria de Comunicação

A imagem impressiona.
Centenas de jovens sentados na calçada ou recostados nas paredes, debatendo fervorosamente sobre as dúvidas que ainda persistem ou simplesmente lendo, silenciosamente, cabisbaixos, tentando descobrir algum detalhe que faça diferença em meio às anotações e apostilas.
Pontualmente, às nove horas da manhã, são abertos os portões.
***Chega o grande momento:* Podem começar !**
A partir daí, seguem-se horas de silêncio e concentração.
Ao final, saem rostos com uma expressão mista de ansiedade, cansaço e alegria pela conquista de ter chegado até ali.
Agora é esperar ansiosamente pelo resultado.

Todo ano o mesmo ritual se repete pelo Brasil afora. Ao todo são nove Bancas para exame de proficiência técnica realizadas anualmente pelo Departamento de Aviação Civil, em todas as sete regiões administrativas do Brasil.

Os fiscais do DAC recebem instrução do Presidente da Banca.

A encargo da Seção de Exames do DAC são executadas três Bancas para Pilotos Privados, Pilotos Comerciais, Pilotos de Linha Aérea, Mecânicos de Vôo e Comissários de Bordo, além de outras três para Pilotos Agrícolas e três para Mecânicos de Manutenção Aeronáutica.

Isto sem contar com as Bancas de Despachante Operacional de Vôo, executadas sem periodicidade definidas e planejadas conforme averiguação de demandas regionais de candidatos.

As Bancas de São Paulo e Porto Alegre são as mais concorridas. Juntas, recebem o equivalente a 50% do total de candidatos inscritos em todo o país.

São mais de 40.000 estudantes de Aviação Civil que realizam anualmente as provas do DAC em busca de seus Certificados de Conhecimento Teórico – CCT. Esse documento, em termos práticos, é o reconhecimento do Governo Federal de que o aluno conseguiu apreender o mínimo de conhecimento técnico necessário à execução das funções que pleiteia, com a segurança necessária. É o primeiro passo em busca do sonho de ingresso no mercado de trabalho do Transporte Aéreo.

Em 1989, a Professora Edna Maria Maciel Ignácio recebeu das mãos do Brigadeiro Adyr da Silva, então Chefe do Subdepartamento Técnico do DAC, a incumbência de desenvolver uma sistemática segura e eficiente para verificação do nível de conhecimento técnico dos novos profissionais candidatos a

dicação a toda Prova

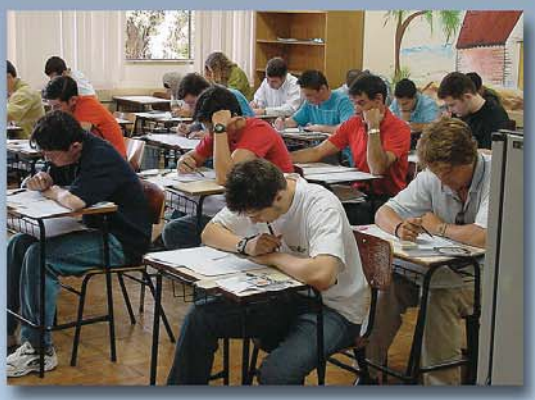
nica de Aeronauta Civil é hoje Exemplo de Seriedade e Competência

Candidatos seguem para as salas em SP

ingressar no Sistema de Transporte Aéreo. Com a nítida noção da seriedade envolvida neste processo, ela implantou o que hoje é um dos setores mais reconhecidos e solicitados do DAC, o Setor de Exames, do qual é chefe.

A Professora Edna faz questão de salientar que tudo isso nasceu de um esforço conjunto, fruto de um trabalho que fica por trás dos bastidores e que, muitas vezes, passa despercebido aos olhos de quem observa todo o processo. Trata-se da atuação minuciosa e incessante de dezenas de profissionais do setor de exames do Departamento de Aviação Civil, que não medem esforços dia a dia para que as Bancas do DAC ocorram com toda segurança, idoneidade e precisão necessárias a uma empreitada de tamanha importância e seriedade.

A verificação de proficiência teórica dos futuros aeronautas começa com a inscrição do candidato. Quem se candidata a prestar as provas do DAC já passou por uma das cerca de 300 Unidades de Instrução Profissional espalhadas pelo país entre aeroclubes, associações, escolas e outras.



Fiscal explica aos candidatos os procedimentos das provas.

Depois que já se sabe a quantidade de pessoas que farão as provas, vem a impressão dos cadernos de questões e dos cartões de resposta de leitura ótica, e a separação das provas por localidade e por sala, bem como seu empacotamento e remessa. *Nem eu escapo de carregar caixas*, brinca a Professora Edna.

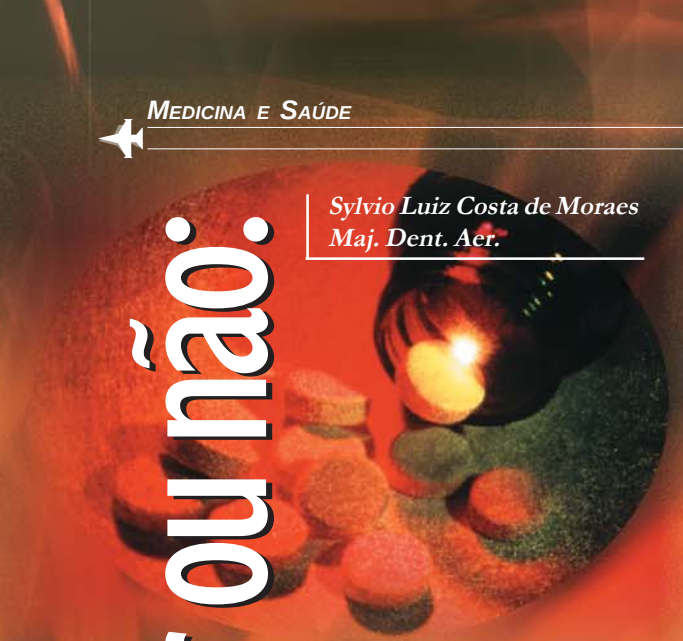
Tudo é feito com o máximo de segurança para não comprometer a lisura do processo. Todos os pacotes de provas são lacrados e conferidos tanto no momento da remessa quanto na recepção no local de destino. O setor de exames também conta com a colaboração dos Serviços Regionais de Aviação Civil, os SERAC, na hora de escolher as instalações mais adequadas a receber todos os candidatos e na hora de fiscalizar a execução das provas.

Mas não termina por aí. Para um futuro próximo, um projeto de informatização do processo de exames já está em andamento. Por ele, os candidatos agendariam suas provas, compareceriam ao SERAC de sua área, sentariam em frente a um computador e fariam seus testes ali mesmo. A principal vantagem desse processo é a agilidade, já que não seriam mais necessárias impressão e remessa de pacotes de papéis, além do que o candidato já sairia do local da prova com o resultado, emitido diretamente pelo computador ao final do exame.

Candidatos realizam prova no Rio Grande do Sul

Doenças Terminais, tratar ou não: o preço de uma decisão!

Sylvio Luiz Costa de Moraes
Maj. Dent. Aer.



"A crença no amanhã motiva o médico no sentido de analisar o hoje."

Era uma tarde e nós, um grupo de médicos, discutíamos a respeito de um tema extremamente complexo e controverso: a proposta mais adequada diante de um paciente portador de uma enfermidade, até o momento, considerada incurável ou de mau prognóstico. Tudo começou a partir das lembranças de um amigo, recentemente falecido.

Na verdade, este é o assunto considerado mais árido, mais espinhoso, no campo da Saúde, vez que um sem-número de variáveis podem e devem ser consideradas, a título de argumentação – seja para que lado tender – como, por exemplo: o doente, a doença, a família, o trabalho, a sociedade, o afeto, a solidariedade, o direito – sob o ponto de vista jurídico, da religião, da moral, da ética, da consciência, do senso do benefício, do conhecimento técnico etc.

E, é com base nas variáveis já mencionadas, que gostaria de convidar os leitores à reflexão sobre o tema...

Para começar, a questão que parece gerar menos celeuma, envolve os pacientes pediátricos, adolescentes e os indivíduos jovens em geral, que compreendem o segmento social intitulado como *faixa economicamente ativa*. Para estes há uma disposição inconteste de tratar toda e qualquer doença, por mais agressiva que seja, a despeito da eventual *desesperança* que represente – mesmo que momentânea, em que pesem os caminhos muitas das vezes ínvios da terapêutica proposta. Parece que para estes, e aqui não vai nenhuma discordância, tudo pode, tudo deve, tudo tem que ser feito – a qualquer preço! Há vontade por parte do paciente; a doença está sob constante investigação em busca de *novas armas* para combatê-la; a família, por mais abalada que esteja, procura meios para se manter automotivada e transmitir ao paciente constantes mensagens de otimismo. Geralmente os colegas de trabalho emprestam seu apoio, seja pela solidariedade ou pelo afeto. Há uma *jurisprudência social* que clama pela obrigação de tratar; ocorre a *exacerbação da fé* – através do exercício da religiosidade, pelo desespero e medo de morrer; terapeutas e pesquisadores conclamam as vertentes morais e éticas; e os resultados – bons ou maus – são geralmente caracterizados como benefícios.

Entretanto, o cerne da discussão compreende a faixa etária a partir da sexta década de vida.

Algumas ponderações são tecidas a respeito da relação custo-benefício de se instituir um tratamento *eleito* para uma determinada *doença incurável ou terminal*, em especial para as doenças malignas de mau prognóstico, cujo investimento emocional, físico, moral, social e até mesmo financeiro são frustrantes para o paciente, seus familiares e amigos, no que se refere às possibilidades de *sucesso – dentro do conceito semântico popular*, ou seja, a cura.

Na verdade, para muitas doenças, até o momento, não há cura conhecida. Em muitos casos o que se consegue é prolongar a existência humana por meses ou até por mais alguns anos, sem perder de vista o *fantasma do inexorável*, o *cortejo da natureza*, a morte.

Imaginem agora uma situação hipotética:

Um indivíduo, situado na faixa etária já mencionada, encontra-se doente, procura o médico e, após alguns exames, chega-se ao diagnóstico de *neoplasia maligna* de *estágio avançado*, sem perspectivas de cura efetiva. O médico reúne os familiares do *doente* e anuncia que dadas às circunstâncias (tipo de tumor, localização, estágio atual, envolvimento de outros órgãos, má resposta da doença ante os quimioterápicos e a radioterapia) não resta ao *doente*, mais do que alguns meses de sobrevida. Todavia o médico propõe a instituição de *um protocolo de quimioterapia associado ou não a radioterapia*, como meio de *pelo menos tentar ofertar uma chance, nem que remotíssima.*

Sem querer plagiar *Hamlet*, de maneira *shakespeariana*, lanço: tratar ou não tratar; eis a questão!

Bem, a partir da situação exposta, é compreensível que o leitor procure se posicionar ante as argumentações: você acha que se deve *contar a verdade ao doente*? O que de fato é melhor para o paciente e para sua família: a angústia da certeza do fim ou o sofrimento muitas vezes conseqüente *dos protocolos experimentais*? Será que é válido enfrentar as agruras dos efeitos colaterais oriundos dos *únicos meios disponíveis para tentar, mesmo que em vão*? O que é melhor: viver menos – e bem – *sem tratar a doença* ou viver um pouco mais – e mal – *com o tratamento*? Vale a pena investir, lutar ou enfrentar um *inimigo notadamente invencível*?

O que você faria diante de uma situação como esta?

Sem prolixidade, forçosamente há que se retomar as variáveis citadas nas últimas linhas do segundo parágrafo, o que certamente levará a uma discussão de abrangência inimaginável.

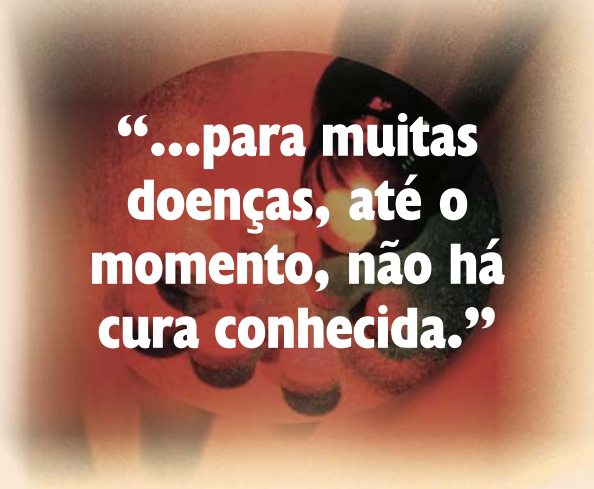
Entretanto há que se considerar inicialmente – de forma mais resumida – a posição de duas vertentes: a do médico e a do leigo.

O médico, em geral, é de opinião que o paciente tem o direito de saber da *sua doença*. É óbvio que para aqueles indivíduos mais sensíveis, recomenda-se um suporte psicológico e psiquiátrico que permita conter o desespero, a depressão, a ideação suicida.

A crença no amanhã motiva o médico no sentido de analisar o hoje. Se assim não fosse, a Medicina não teria evoluído tanto no campo das pesquisas clínicas e experimentais.

A doutrina dos bancos universitários, o treinamento profissional e a própria razão de ser da profissão culminam numa postura de firmeza na luta contra a doença que compele o médico a enfrentá-la, mesmo que a *luta pareça perdida.*

Lutar de todas as formas pela vida, investir na esperança e enfrentar a dor constituem *alguns dos deveres do médico.*



Pelo exposto, é de se supor e se entender que não se deve esperar do médico uma atitude passiva, covarde ou de rendição, pois dele se espera exatamente o contrário. Seria decepcionante para um profissional aconselhar o seu paciente a *deixar para lá*, *desistir*, *se entregar*.

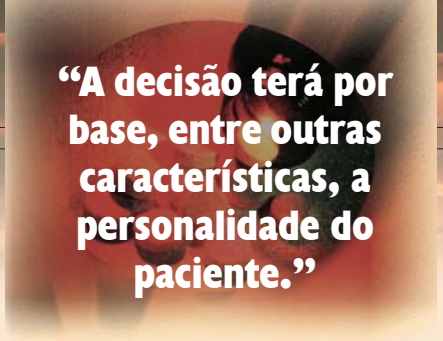
Já em relação à família, o contexto é mais complexo:

além das variáveis, há algumas circunstâncias agravantes, como por exemplo a multiplicidade de pessoas envolvidas, em geral de diferentes níveis de formação e informação e, ainda, a afetividade igualmente muito diversificada, que cada qual guarda para com o *doente* – uma situação que *onera as decisões*.

Desta forma, pode-se entender o porquê de algumas famílias acharem não ser conveniente *contar a verdade* ao paciente. Essas crêem que a *mentira é recebida melhor*, o que, definitivamente, não parece ser a melhor solução.

A inexorabilidade da morte, nestes casos, tira o ânimo dos familiares que acompanharão passo a passo o *calvário* do doente que de *nada adiantará* vez que o sofrimento físico só agravará o mental.

Pensa-se sobre um *fim mais digno*, com *melhor qualidade*. Vislumbra-se o paciente ilusoriamente bem, sadio, alimentando-se satisfatoriamente, sem aftas bucais, sem queda de cabelos, sem o edema resultante dos medicamentos, sem estar confinado – muitas vezes – ao leito. Até parece que a *doença não existe*, o que *visualmente* é mais agradável. Será um tipo de negação, de fuga, de solidariedade, de compaixão ou de egoísmo?



Creia o leitor que falta uma *vertente*, certamente a mais importante: a decisão do doente. Se o indivíduo não tem lucidez para decidir, má sorte da família, que terá que pensar e decidir pelo paciente! Contudo, diante de um paciente lúcido – mesmo que idoso – ninguém tem o direito de *decidir sobre seus dias*. A decisão terá por base, entre outras características, a personalidade do paciente. É bom lembrar que alguém, mesmo aparentemente combalido, que lutou a vida inteira – um *guerreiro nato* – tem o direito de decidir se morre lutando ou não. Esta decisão é *dele* e de ninguém mais.

Finalmente, diante do tema, deixo as seis perguntas formuladas para que reflitamos a respeito...

Se o leitor sabe responder de pronto a todas, meu respeito pela firmeza. Eu, como familiar ou paciente, não sei.

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.

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

PALAVRAS PRECIOSAS

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

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

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

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

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

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

Venham participar! Enviem seus textos.

ICA 65-1:
uma revolução permanente de paradigmas

Tacarijú Thomé de Paula Filho
Cel. Av. RR

"Como encontrar a satisfação sem saber o sentido do que se faz ou o que se deve fazer?"

Na primeira parte deste artigo, procuramos mostrar que a *ICA 65-1* representa uma *customização* do conceito de gerenciamento sistêmico, ou por processos, objetivando sua aplicação na DIRMA e nas Organizações subordinadas. Comentamos que os conceitos existentes nessa Instrução já foram bastante difundidos em livros e outras publicações nos últimos dez anos. Contudo, a novidade estaria nessa *customização* desses conceitos e no seu processo de aplicação nos Parques dos Afonsos e do Galeão.

Numa tentativa de localizar o pensamento filosófico orientador da *ICA 65-1*, trabalhamos o modo de ser da modernidade e da pós-modernidade. Foram discutidas as diferentes posições subjetivas, a partir das quais o mundo era percebido, concluindo que as incertezas da pós-modernidade serviam de referência para as orientações acerca do enfoque gerencial por sistemas vistos como processo, a ser adotado pela Diretoria do Material.

A partir da análise do comportamento coletivo que envolveu o *apagão*, como ficou conhecida a crise de energia ocorrida há dois anos, propusemos uma discussão que fizesse uma analogia entre estes acontecimentos e uma nova abordagem para o Clima Organizacional e para o Processo de Liderança.

Assim sendo, pretendemos discutir nesta Parte II do artigo como o Clima Organizacional e o Processo da Liderança são beneficiados pelo gerenciamento sistêmico, ou por processos.

Parte II – Liderança e autonomia

Se olharmos a teoria dos sistemas, encontramos algumas analogias, que servem de referência para as explicações de diferentes autores sobre os sistemas gerenciais. Há aqueles que encaram o gerenciamento a partir da idéia de um sistema mecânico, o que pode ser chamado de *síndrome da linha de montagem*; há os que o abordam pela ótica do sistema orgânico, acreditando na possibilidade de se alcançar um equilíbrio *homeostático* no sistema; e há os que enfocam o sistema como processo, como um permanente vir-a-ser, cujos fatores estruturantes se associam e se dissociam de forma variada, buscando uma adaptação às condições ambientais internas e externas.

"Hoje a incerteza atravessa todas as fases do gerenciamento..."

No enfoque da ICA 65-1, a sensação de crise permanente decorre da impossibilidade de se aplicar a teoria dos sistemas mecânicos ou orgânicos, no processo de gerenciamento na pós-modernidade em que estamos mergulhados. Hoje

a incerteza atravessa todas as fases do gerenciamento, impedindo que soluções *a priori*, como a *linha de montagem* ou a receita sobre a *homeostase do sistema*, tenham probabilidade razoável de sucesso. Aprofundando um pouco nossa interpretação, diríamos que esses dois enfoques são ilusões gerenciais que estão levando algumas organizações, civis e militares, a vivenciarem perdas desnecessárias.

Deixando de lado a crença na *homeostase do sistema*, diríamos que a *síndrome da linha de montagem* aparece nas Organizações focadas na verticalidade do organograma. Essa prática provoca bloqueios no relacionamento horizontal das diferentes atividades e tarefas, na medida em que tende a focá-las desconsiderando suas vizinhanças. A verticalidade da hierarquia sobrepuja a horizontalidade do processo, quando o argumento sobre o alcance de controle é usado, a fim de estabelecer a *lógica* do organograma.

Na verdade, o alcance de controle pode ser visto como o limite da possibilidade de se coordenar os trabalhos de diferentes seções subordinadas. Se cada seção desenvolver seu trabalho sem olhar para o *vizinho*, a probabilidade de desencontro cresce consideravelmente à medida que o tempo passa. Na tentativa de superar os desencontros, desenvolve-se uma permanente atividade de coordenação, que se reflete no número infindável de reuniões que geralmente acontecem em tais ambientes.

No enfoque sistêmico, a preocupação inicial é identificar as necessidades do cliente do processo, a fim de elaborar as especificações do que será produzido e estruturar a produção. Nesse caso, a atenção é deslocada para a melhor maneira de se gerar o produto desejado pelo cliente, enfatizando o relacionamento horizontal entre atividades e tarefas. O organograma continua necessário, mas sua função é garantir o funcionamento do processo, estimulando o relacionamento horizontal.

Não é necessário ser um especialista no assunto para descobrir que as teorias acerca do Clima Organizacional e do Processo de Liderança, se fundadas em perspectivas diferentes, como a verticalidade do organograma e a horizontalidade do processo, produzem soluções diferentes.

Sendo anterior à análise do cenário, a chamada *lógica* do organograma decorre da visão de um mundo linear, moderno, supostamente previsível, no qual o produtor sabia o que fazer *a priori*; tal como diria Henry Ford: "O cliente pode escolher a cor, desde que seja preta". Em oposição, mergulhado em incertezas, o processo decorre da análise do cenário, no qual o imprevisível dos desejos e as necessidades dos clientes foram considerados, bem como a maioria dos fatores intervenientes para estruturação do processo. Na Prospectiva que se funda, o processo, a pesquisa, a análise e a interpretação dos cenários assumiram um lugar de destaque em substituição à ordenação organizacional.

"...verticalidade da hierarquia sobrepuja a horizontalidade do processo..."

A chamada pesquisa de mercado e a padronização do processo de produção sempre existiram, desde Ford. Contudo, o enfoque era linear, na medida em que se elaboravam regras para a análise, que acabavam determinando seus resultados sem a necessidade da interpretação, sem a necessidade da Prospectiva como base da análise. O que servia para um cliente, serviria para todos...Tais regras transitavam entre diferentes culturas e eram *clonadas*, desconsiderando-se as peculiaridades locais. Em outras palavras, dispunha-se de uma solução que existia antes de o problema ser analisado.

Entre a previsibilidade da *linha de montagem* e a visão por processos com o foco no cliente, desenvolveu-se uma fase que pode ser chamada de *Síndrome da Padronização do Sanduíche* (analogia com as redes de *fast food*), na qual a padronização era imposta e se sobrepunha às necessidades do cliente, resultando na introdu-

ção do mesmo produto em culturas diferentes. As Organizações ainda estariam olhando para dentro de si, esquecendo-se do outro da relação, o mundo externo, a verdadeira face do mercado.

Resumindo, na visão sistêmica se faz pesquisa do mesmo modo que se fazia no universo de transição acima mencionado. No entanto, a análise e interpretação passaram a considerar fatores muitas vezes imprevisíveis, que se associam e se dissociam constantemente, determinando a trajetória do processo a ser estruturado. Para cada cultura, para cada mercado, uma interpretação diferente. O resultado da interpretação do cenário, ou do mercado singular, é um *sanduíche para cada gosto*, isto é, *o cliente tem sempre razão*. Foi um grande salto desde a globalização vista como unidade, para uma outra que respeitasse as singularidades culturais.

Paradoxalmente, mesmo sabendo que a linguagem não recobre ou não explica completamente o real, não há escapatória para o humano fora da linguagem. Olhando-se qualquer sistema em seu interior, a relação entre as tarefas que o compõem obedecem ao mesmo critério da relação entre ele e seu cliente. Cada tarefa gera um produto, que interessa à tarefa seguinte.

Identificando-se esse relacionamento e especificando-se o produto que transita entre as tarefas, seja uma informação, seja algo material, seja um serviço, as regras de relação entre essas tarefas poderão ser estabelecidas. A partir dessas regras, o processo, então, pode ser *lido* como um texto a ser interpretado, no qual cada palavra tem um sentido, mas, em seu conjunto, expressam uma idéia, o porquê do processo. Esse texto é representado pela horizontalidade do fluxograma, que substitui em importância a verticalidade do organograma. O que tudo isso tem a ver com o Clima Organizacional e a Liderança? Bem, o mundo humano é cultural e não natural. As regras e valores da cultura são arbitrários, são uma invenção humana. No Japão, na China, na Nigéria, na Arábia, no Brasil, regras e valores se distinguem, caracterizando um mundo singular para cada nação. Transitar por essas singularidades exige conhecer suas regras e seus valores, exige aprender-se a viver no mundo daquela cultura, exige adotar-se um novo modo de ser.

"...é através da linguagem, através do simbólico, que a cultura se explica."

A linguagem também decorre de uma invenção, na medida em que suas regras e sentidos dependem do modo de ser da cultura. Explica-se a cultura pela linguagem e não através de leis naturais como a gravidade. O ambiente natural é o lugar onde a cultura se expressa e é um dos fatores, que se associam e se dissociam em sua formação. Contudo, é através da linguagem, através do simbólico, que a cultura se explica.

Portanto, o lugar de cada um na cultura depende da compreensão de como ocorrem as relações entre os seres, do conhecimento das regras de relação. Compreensão que resulta de uma interpretação e não da solução de expressões matemáticas, que tentam representar acontecimentos naturais lineares como a órbita dos planetas ou mesmo sistemas caóticos determinísticos como a reprodução das bactérias. Do mesmo modo, o processo deve ser pensado, na medida em que é uma estrutura simbólica como a cultura e, como tal, estruturada como uma linguagem.

Na primeira parte deste artigo, sugeri que a tranqüilidade depende de um ambiente conhecido e de expectativas positivas de satisfação. Se o mundo da cultura é não-natural, é inventado, é não intuitivo, como conhecer esse mundo e construir uma expectativa positiva de satisfação num ambiente *naturalmente* desconhecido? Como encontrar a satisfação sem saber o sentido do que se faz ou o que se deve fazer?

Tal como as crianças pequenas, que desconhecem o *mundo lá fora*, que precisam de um guia, os adultos se sentem desamparados em culturas desconhecidas, precisando de um *guia*, para transitar e estabelecer relações. No entan-

to, quando as crianças descobrem que existe uma regra inventada, na qual o sinal verde diz siga em frente e o sinal vermelho diz pare, o guia se torna desnecessário.

Portanto, para os adultos, a questão é conhecer as regras de relação entre os seres e obter a tranqüilidade, na medida em que se sabe transitar pelo espaço cultural, criando, assim, as condições de possibilidade para o desenvolvimento de expectativas positivas de satisfação.

"...o processo faz sentido para o executante da tarefa, como um texto faz sentido para seu leitor."

O sistema gerenciamento da produção visto como processo funciona como uma cultura, como uma linguagem, isto é, tem regras próprias de relação entre as diferentes tarefas, tem um sentido atribuído pela necessidade do cliente e tem um produto especificado segundo tais necessidades. Do mesmo modo, para o executante da tarefa é importante saber qual é seu produto, que utilidade ele possui para a tarefa seguinte do processo e qual a importância de seu trabalho para as especificações do produto final. Esse conhecimento supera a compartimentalização da *linha de montagem*.

Na medida em que o executante da tarefa encontra seu lugar no processo; segue as regras pautadas pela relação entre tarefas e pela especificação de seu produto; e compreende a importância de seu trabalho para a especificação do produto final, as tensões são abrandadas e a possibilidade de tranqüilidade instala-se nos executantes do processo. Todos sabem jogar e conhecem as regras do jogo...

No momento em que o humano conhece seu trabalho, referenciando sua execução na especificação do produto deste trabalho, estará preparado para a auto-avaliação, saberá o por que fazer. O superior já não necessita cobrar resultados como antes na visão verticalizada. Na verdade, do ponto de vista do processo, quem o faz é quem realiza a tarefa seguinte, a *tarefa cliente*, na medida em que discute suas necessidades com a tarefa anterior, a *tarefa fornecedora*.

Se o executante da tarefa está inserido num ambiente de *Linha de Montagem*, só conhecerá as regras de sua *casa*, tal como a criança pequena que sabe ir ao banheiro, mas não sabe atravessar a rua. O seu amadurecimento manifesta-se na autonomia, no aplicar as regras para atravessar a rua ao invés de segurar a mão da mãe, para fazê-lo.

O mesmo efeito ocorre no Processo da Liderança. A figura do líder carismático foi substituída pelo líder que ensina como realizar a tarefa e explica as regras do processo de negócio, dando sentido ao trabalho a ser realizado. Ao *largar a mão da criança*, o líder permite que a autonomia se manifeste, sendo sua figura substituída pela letra das regras, das normas, das leis, que regem o trabalho a ser realizado. De mestre, transforma-se em *treinador*, isto é, ele ensina as regras e treina os *jogadores*, mas quem entra em campo para jogar é o executante da tarefa. O lugar do líder é fora do campo de jogo. O líder faz de tudo para não ser mais necessário. Que paradoxo interessante, se olhado com os olhos *modernos* da verticalidade e da compartimentalização funcional.

Definindo a especificação do produto final, a vitória no jogo, promovendo a discussão sobre a especificação do produto de cada tarefa e a tática do jogo, o líder cria as condições de possibilidade para a existência da confiança e da autonomia entre os executores das tarefas, na medida em que cada um conhece seu trabalho, as especificações de seu produto e qual a sua utilidade para o contexto geral, isto é, o processo faz sentido para o executante da tarefa, como um texto faz sentido para seu leitor.

Na *Linha de Montagem*, a aposta é na sedução do liderado. A preocupação do líder é no como conquistar a confiança do executor da tarefa, como motivá-lo para o trabalho a ser realizado. Na pós-modernidade, a questão é como

libertar o executante do domínio do líder, como ensiná-lo a *atravessar a rua*, como ensiná-lo a interpretar a situação a partir das regras do processo de negócio. Surpreendentemente, o líder como *treinador* transforma para melhor o Clima Organizacional, na medida em que seu conhecimento sobre o processo é transferido para os subordinados, criando as condições necessárias para a auto-realização.

O que mais prejudica o Clima Organizacional é a dependência da *mão* do líder para *atravessar a rua*. Num ambiente de autonomia, o executante da tarefa, ou gerente de um processo, diria: *Dê-me a meta e te direi como alcançá-la*. Esse é o principal sintoma de saúde de uma Organização, na medida em que expressa conhecimento e coragem para realização.

Antes de voltar a comentar o *apagão*, vamos dar uma olhada na Guerra do Yom Kippur. Árabes e Israelenses estruturaram suas Forças Armadas a partir de princípios diferentes. Enquanto os Árabes seguiam a orientação soviética, na qual havia grande centralização de comando e intensa verticalização hierárquica, os Israelenses praticavam a autonomia de seus Esquadrões e Batalhões, isto é, cada um sabia o que fazer e o como fazer. O conhecimento que permeava os Esquadrões e Batalhões israelenses permitia a interpretação do contexto, no qual estavam inseridos, e a decisão sobre o quando fazer, na medida em que conheciam as intenções dos comandantes.

Naquela guerra, o Combate Eletrônico paralisou as comunicações entre o Comando, os Batalhões e os Esquadrões dos dois lados. Apesar da confusão decorrente da falta de comunicação, os Israelenses continuaram a combater, *adivinhando* o melhor a fazer em cada momento. Por seu lado, os Árabes ficaram paralisados, aguardando a ordem de avançar ou de recuar, que jamais chegou enquanto durou o Combate Eletrônico. O resultado, apesar da disparidade de forças, todos nós sabemos...

No *apagão* não foi diferente. Cada cidadão conhecia a situação momento a momento; cada um sabia do risco decorrente da redução do nível das represas; cada um sabia que a luz que acendia estava contribuindo para a redução desse nível. Nesse cenário, foram determinadas as metas de consumo para cada residência e para cada empresa em particular, segundo seus hábitos tradicionais na mesma época. Cada família, cada empresa, sentiu-se respeitada na sua autonomia e usou seu conhecimento da situação para evitar que a crise resultasse, afinal, no famigerado *apagão*.

Que enorme diferença da proposta original desses mesmos líderes, na qual seria imposto às cidades e ao campo um corte linear de energia, no qual a luz seria cortada durante 20% do dia, reproduzindo um *apagão* geral em pequena escala. De fato, a tática adotada, afinal, foi uma aposta na inteligência do cidadão no uso de sua autonomia. Esse é o fundamento da Democracia! Acreditar no cidadão!

Deixaremos para um outro artigo a discussão sobre um novo enfoque para a capacitação dos gerentes de processo. Aqui, gostaríamos de encerrar dizendo que o líder precisa acreditar na autonomia de seus *jogadores*, sem o que jamais irá criar as condições para que o Clima Organizacional transforme-se para melhor. O Clima só melhora se houver conhecimento e autonomia para *atravessar a rua*.

"O máximo que podemos fazer é criar as condições de possibilidade para que nossas expectativas aconteçam..."

Todos sabem que, na incerteza, não existe controle absoluto sobre o destino. O máximo que podemos fazer é criar as condições de possibilidade para que nossas expectativas aconteçam...

A *ICA 65-1 – Processo de Planejamento e Controle da DIRMA e Organizações Subordinadas* – pode vir a ser o instrumento de transformação da Liderança e do Clima Organizacional, primeiro em Unidades do SISMA, depois...

A Volta ao Mundo em Cem Dias

A Saga de Gérard Moss

Sahara Burity Fernandez Cyrino
Cap. QFO Mus.

O Museu Aeroespacial está apresentando, através da Exposição *Asas do Vento*, as aventuras do piloto Gérard Moss, composta de ricos registros fotográficos aéreos, como imagens de cidades históricas, vulcões ativos, desertos, os Alpes, lagos pacíficos etc., além de mapas da rota da viagem, planos de vôo, cartas meteorológicas, cabina do motoplanador Ximango, entre outras peças.

A maior façanha do piloto consistiu em dar a volta ao mundo em cem dias (de 20 de junho a 28 de setembro de 2001), nesse motoplanador, ou seja, um planador que possui um motor de 100 HP para decolagens. A aeronave não foi projetada para tal finalidade. Trata-se de uma aeronave própria para vôos de lazer, com tempo estável, vôo visual e jamais por instrumentos. Assim, o motoplanador Ximango teve que receber algumas adaptações, como por exemplo: a instalação de tanques auxiliares para comportar mais combustível e conseqüentemente aumentar sua autonomia.

Sempre que se perguntava ao piloto sobre os riscos relacionados aos motoplanadores, ele respondia: *Eles têm um só motor, sim. E você, quantos corações tem?*

É curioso ressaltar que o motoplanador fabricado pela Aeromot, em Porto Alegre, foi batizado de Ximango em homenagem à ave de rapina Milvago Chimango, que plana naquela região do Sul do Brasil.

A viagem envolvia riscos muito grandes, visto que seria impossível atravessar 30 países com climas diversos sem enfrentar mau tempo. Em determinado trecho da viagem, Gérard Moss travou uma luta contra as monções, obrigando-o a pousar em local não previsto – no Vietnã – sendo interceptado e interrogado pelo Ministério da Defesa. Um dos percursos mais arriscados foi a travessia da imensidão do Oceano Atlântico.

Dentre os propósitos da missão, além do recorde que nunca havia sido alcançado numa aeronave desse tipo, o piloto pesquisou os níveis de poluição atmosférica do planeta. O próprio Gérard interessou-se por essa causa ao observar, nos seus 20 anos de pilotagem, uma crescente deterioração da visibilidade aérea. Utilizando-se de um sensor desenvolvido pela Universidade de Cambridge, forneceu os dados coletados também para a Universidade de Lancaster (ambas na Inglaterra); os mesmos dados foram passados para uma Universidade brasileira, a UNESP, de Bauru.

As imagens mais espetaculares do roteiro foram transmitidas, ao vivo, pelo *Fantástico*, ocasião em que os brasileiros puderam acompanhar essa aventura através de mais uma operação que exigia extrema perícia do piloto: manter o avião na proa correta em relação ao satélite.

Com esse ousado desafio vencido, o piloto trouxe mais um recorde da Aviação para o Brasil. As vistas deslumbrantes sobre essa expedição encontram-se até o mês de novembro ao dispor do público no Museu Aeroespacial.

PUBLICIS SALLES NORTON

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