

Revista aeronáutica

2004

E-mail: revista@caer.org.br

Número 245



A Condecoração de Kretschmer

América Latina ou Ibero-América?

Correio Aéreo Nacional: Uma Nova Era

Instrução Aérea: Pré-seleção e Economicidade

Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial



PACIÊNCIA

A primeira noção de paciência nos vem da Bíblia: *Paciência de Jó*. Significa devoção a Deus a toda a prova. Por maior que fossem o seu sofrimento e as suas perdas, inclusive de saúde, Jó não ousava blasfemar contra o Senhor.

As Forças Armadas estão sendo submetidas aos testes que Satanás fez com Jó. Por maiores que sejam os seus sofrimentos e perdas, elas jamais ousariam blasfemar contra o Senhor – o seu Comandante Supremo, a quem estão subordinadas.

Elas permanecem ordeiras e disciplinadas, em meio ao caos do descumprimento das leis do país. Seu *status* foi diminuído de três Ministros, no Primeiro Escalão do Governo, para nenhum, restando três Comandantes singulares, subordinados a um Ministro da Defesa estranho a seus Quadros.

O Poder Militar vem sendo dilapidado. Seus modestos orçamentos são, ainda, contingenciados, e seus efetivos reduzidos e carentes de recompletamento salarial, sequer para manter um padrão de vida digno. Os equipamentos, na sua maioria, estão obsoletos e desgastados pelo tempo e sem peças de reposição.

Como se não bastasse tudo isto, o pessoal é submetido ao regime de meio expediente para economizar alimentação.

Contudo, as Forças Armadas contam com a confiança e o respeito da sociedade. Ocupam os primeiros lugares nas pesquisas de credibilidade e como reserva moral do país. Não podem fazer greve por regulamento e por convicção e respeito à Nação. Rígidos princípios morais, éticos e disciplinares as impedem de faltar com sua Pátria.

Em síntese: as Forças Armadas devem ter uma *paciência de Jó!*

Entretanto a História nos revela que toda paciência tem limites. Às vezes é preciso se queixar para se continuar vivo. A passividade nunca foi virtude militar. Quem não ocupa seu espaço acaba perdendo-o.

O Poder Militar deste imenso país que é o Brasil atravessa um período crítico de sua História.

Ou se afirma como entidade indispensável para garantir sua soberania ou abdicará da própria existência.

A conjuntura, às vezes, nos impele a uma indesejável blasfêmia contra o Senhor, na esperança de que, talvez assim, sejamos por Ele ouvidos.

Se as Forças Armadas tiverem que blasfemar contra o Senhor, por um imperativo de sobrevivência, duas coisas podem acontecer: ou mudam de Destino, ou mudam de Senhor.

Mas as Forças Armadas não são Jó, nem o seu Senhor é Deus. Elas são constituídas de cidadãos conscientes de suas responsabilidades para com o seu Povo e saberão defendê-lo contra quem quer que o ameace.

É bom lembrar, contudo, que até Jó, um dia, perdeu a paciência... ✈

Dion de Assis Távora
Cel. Av. R1



Revista **aeronáutica**
 2004 E-mail: revista@caer.org.br Número 245
Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:
 Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Ivan Moacyr da Frota
1º Vice-Presidente:
 Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Calafange
2º Vice-Presidente:
 Cel. Av. Ref. Antero Sérgio Silva Correa

DEPARTAMENTOS
Administrativo:
 Cel. Int. R1 Haroldo Prado de Azevedo
Patrimonial:
 Cel. Av. R1 Fernando Moura Correia
Social:
 Ten.-Cel. Int. R1 José Pinto Cabral
Cultural:
 Cel. Av. R1 Mario F. Pontes Filho
Finanças:
 Ten.-Cel. Int. R1 Jorge Luiz da Rocha Cardoso
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:
 Brig. Eng. R1 Edison Martins
Divisão de Ultraleves Motorizados:
 Ten. -Cel. Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira
Sede Social:
 Cel. Av. R1 Ronald Hilio de Lemos Pinheiro
Sede Lacustre:
 Cel. Av. Nelson Brites

CHICAER:
 Cel. Av. R1 Pedro Baptista
Endereço:
 Pça. Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
 Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444
Expediente do CAER:
 Dias: de 3ª a 6ª feira - Horário: 9 às 12h e 13 às 17h
Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681
Sede Lacustre: (24) 2662-1049

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

Diretor:
 Mario F. Pontes Filho
Gerente de Produção Editorial:
 Márcia Regina I. Horta Galhardo
Jornalista Responsável:
 J. Marcos Montebello
Produção Gráfica:
 Luiz Ludgerio Pereira da Silva
Revisão:
 Dirce Brizida
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 estão 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 Fitolito
 Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ
 Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485
 pigmento@pigmentofotolito.com.br

Índice

NOSSA CAPA



04 EDITORIAL **Vamos, Todos Juntos, Companheiros!**
Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

06 FORÇA AÉREA **Correio Aéreo Nacional - Uma Nova Era**
Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno



08 RECORDAÇÃO **A Condecoração de Kretschmer**
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Ivo Gastaldoni



11 SEGUNDA GUERRA **Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial**
Eduvalmo Costa Mattos
Ten.- Cel. Inf. R1



14 MEIO AMBIENTE **5 de Junho - Dia Internacional do Meio Ambiente**
Ayrton Xerez

16 ARTE **A Pintura tem Alma?**
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. R1



18 VISÃO DOS FATOS **Dissidentes do Socialismo Real**
Carlos Ilich Santos Azambuja



22 TREINAMENTO

Instrução Aérea: Pré-seleção e Economicidade

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

26 REMINISCÊNCIA



Pequena História da Turma de 1945 - SAST-45

João Vieira de Souza - Cel. Av. Ref.

30 MEDICINA E SAÚDE

Transplante de Medula Óssea - (TMO)

Soraia Cardoso

32 CENÁRIO INTERNACIONAL



América Latina ou Ibero-América?

Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1

34 CLUBE DE AERONÁUTICA



Sede Social



Sede Aerodesportiva



Sede Lacustre

Eventos

36 CRÔNICA



Palmas

Maria Verônica Aguilera

37 ESTILO DE VIDA

Nutrição e Atividade Física
Um Passaporte para a Saúde e o Bem-estar

Marília Fernandes - Nutricionista

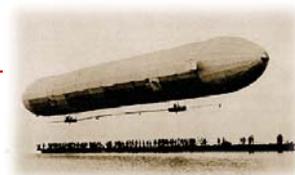
42 MEDICINA AEROESPACIAL



Treinamento Fisiológico em Aviação

Flávio José Morici de Paula Xavier - Ten.-Cel. Méd. Aer.

46 MUSAL



Zeppelins - A Era dos Grandes Dirigíveis

Daniel Henrique dos Reis - Suboficial

48 FÁBULA

Reflexão na Carpintaria

Autor Desconhecido

EDITORIAL

EDITORIAL

EDITORIAL

VAMOS, TODOS JUNTOS, COMPANHEIROS!

*“Vamos, filhos ativos dos ares
Nosso vôo ousado alçar”...*

Há alguns dias, assisti a uma tentativa de se criar uma nova associação de militares, basicamente, para que ela se constituísse em uma frente de reação contra o desprestígio de que a Instituição Castrense tem sido vítima, nos últimos tempos, a saber:

- Brusca depreciação do “status” de participação de representantes das Forças Armadas na cúpula governamental do País;

- Insensibilidade ou tênue reação dos chefes militares às ofensas e desairosas referências assacadas contra a sua Instituição e/ou aos seus componentes;

- Elevadas indenizações financeiras concedidas, indiscriminadamente, a ex-terroristas e corruptos, punidos no período de governo dos presidentes militares; e

- Aviltamento do orçamento de defesa e achatamento salarial da tropa.

Até os Clubes Militares têm sido acusados de omissão em face do quadro citado.

A incompreensível defecção, contudo, é a de grande parte dos membros das Forças Armadas, sejam ativos, inativos ou pensionistas, que não se associam ao seu grupo ou, o que é pior, que até solicitam desliga-

mento das associações a que pertencem.

É importante entender que, neste século XXI, nenhuma micro-sociedade, com características e anseios comuns, logrará sobreviver, se não se organizar grupalmente.

Entretanto, no caso militar atual, o que precisamos não é criar novas agremiações, mas, sim, fortalecer as que já existem, através da mobilização e da conscientização daqueles que continuam a se queixar e a pleitear suas reivindicações personalistas, mas que se omitem ou se isolam de seu grupo, resistindo a participar de suas iniciativas coletivas, sempre esperando que um milagre possa acontecer.

Repito - a solução para se alcançar uma forte representatividade na sociedade nacional, não seria substituir, por outra, as inúmeras associações já existentes, tarefa praticamente impossível, devido às raízes e tradições já sedimentadas e arraigadas em cada uma delas e porque tal iniciativa traria, muito mais, uma indesejável dispersão de esforços.

Precisamos, sim, encontrar uma solução sistêmica que preserve a identidade das agremiações existentes e que as possa unir em

SEJA SÓCIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Sócio Regular

Jóia – isento

Militares e ex-dependentes – R\$46,00

Civis, sem vínculo – R\$60,00 (*)

(*) valor promocional, por tempo limitado

Sócio Departamental (**)

Militares e ex-dependentes – R\$30,00

Civis sem vínculo – R\$45,00

(**) com direito à Sede Aerodesportiva exclusivamente.

Nota: Em encarte especial, estamos remetendo fichas de inscrição para sócio do Clube de Aeronáutica, que após preenchidas deverão ser enviadas para:

C.Aer - Secretaria

Praça Mal. Âncora, 15

CEP 20021-200

Rio de Janeiro.

Contamos com

seu apoio!

ELEIÇÕES PARA MEMBROS DO CONSELHO DELIBERATIVO E CONSELHO FISCAL

O Presidente do Clube de Aeronáutica, no uso de suas atribuições, contidas no art. 1º do Regimento Eleitoral (Resolução 58/CD/2002, de 26/6/2002), comunica ao quadro social que marcou, **para o dia 8 de dezembro de 2004**, a Assembléia Geral Ordinária – AGO – prevista no inciso I do art. 31 do Estatuto, com a finalidade de eleger os membros efetivos e suplentes do Conselho Deliberativo e Conselho Fiscal, para o biênio 2005/2006.

PROJETO DO NOVO ESTATUTO DO CLUBE DE AERONÁUTICA

1. O Presidente do Conselho Deliberativo informa aos Sócios Efetivos que o projeto do novo Estatuto do Clube de Aeronáutica pode ser consultado no “site” do Clube (www.caer.org.br).
2. Tal projeto foi exaustivamente estudado e aprovado pelo Conselho Deliberativo, adequando-o ao novo Código Civil Brasileiro.
3. Na próxima edição desta revista, será publicado o edital de convocação para a Assembléia Geral Extraordinária, à qual competirá aprovar o referido Estatuto.

torno de ideais comuns, viabilizando um posicionamento grupal unificado, promovido por uma assembléia colegiada composta por seus respectivos representantes, tudo, em busca dos direitos da sociedade militar, como um todo.

Este, o grande desafio.

É por tudo isto que exorto a você, companheiro da Aeronáutica, a ajudar o movimento renovador que pretendemos estar implementando em nosso tradicional Clube de Aeronáutica, não só, associando-se a ele como, também, conseguindo outras inscrições, agora, em condições especialíssimas, isentas de taxas e com mensalidades reduzidas.

Esteja certo de que o que interessa ao Clube é, muito menos, uma contribuição financeira, do que sua imprescindível presença e solidariedade para fortalecimento de nosso espírito de corpo, já tão desgastado, neste momento especial em que estamos vivendo, a fim de que sua voz possa ser sempre ouvida e respeitada.

Acredite em nós! ✈

**VAMOS, TODOS JUNTOS,
NOSSO VÔO OUSADO ALÇAR!**

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota
Presidente



CORREIO AÉREO NACIONAL. Uma

...“tão significativa e bonita como no passado”...

A criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, com a Doutrina do Poder Aéreo Unificado, segundo a qual todas as atividades da Aviação – militar e civil – ficariam sob a responsabilidade de um único órgão, foi uma decisão sábia do Governo de então, com resultados os mais significativos para a interiorização do progresso no Brasil.

Em um país com dimensões grandiosas como o nosso, os meios de pessoal, financeiros, materiais, estruturais e outros, a serem empregados para a obtenção de uma Aviação confiável e produtiva, serão sempre insuficientes para o vulto das nossas necessidades, tendo, portanto, que ser empregados com unidade de decisão, de orientação e de controle.

Com o novo ministério militar, o Correio Aéreo Militar e o Correio Aéreo Naval se consolidaram no Correio Aéreo Nacional (CAN), e as missões do CAN se ampliaram pelo país, alcançando partes da Amazônia longínqua, desconhecida e de difícil acesso.

A presença do Governo Federal na região se faz representada por meio de suas Forças Armadas, que de forma ativa levam apoio e ajuda, participando das vidas das populações que estão isoladas do resto do Brasil, transportando pessoas e o material necessário e, tantas vezes, imprescindível para um mínimo bem-estar ou mesmo para a sobrevivência de quem mora tão distante do mundo *civilizado*. Isso desperta naquelas populações um sentimento de confiança no poder público e a certeza de que estão ligadas a uma Nação que pode ajudá-las no seu desenvolvimento e na obtenção de melhores condições de vida.

A criação do Correio Aéreo Nacional, em 12 de junho de 1931, com sua ideologia de integração nacional e proposta de solidariedade, serviu

de instrumento do mais puro nacionalismo e constituiu fator de equilíbrio nas relações sociais.

Diante desse quadro, considerando a orientação do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para que haja intenso engajamento de todas as forças disponíveis com o propósito de minorar o sofrimento das populações mais carentes e assisti-las com os meios possíveis para acelerar seu desenvolvimento na direção da cidadania plena, a Aeronáutica incrementou as atividades do Correio Aéreo Nacional, voltando-se especialmente para os setores mais críticos e onde seja possível chegar com as suas aeronaves e os homens e mulheres que hoje compõem o nosso efetivo.

Dentro do princípio de equilíbrio nas ações de governo, o Presidente da República inaugurou, no mês de abril de 2004, novas Linhas do Correio Aéreo Nacional na Amazônia.

Essas novas rotas foram concebidas para suprir deficiências da presença do Estado na Região Norte e na sua fronteira oeste, uma área demasiadamente grande, onde as necessidades alcançam grandes proporções e as carências são multiplicadas por fatores como terreno difícil, regime de águas bastante variável, intensa pluviosidade, pequena densidade demográfica e enormes distâncias.

Assim, cidades do Acre de que muitos nunca ouviram falar ficarão doravante na memória e na história de militares da Força Aérea Brasileira. É o caso de Manoel Urbano, Feijó, Tarauacá, Marechal Thaumaturgo, Cruzeiro do Sul e Santa Luzia, municípios beneficiados com as novas Linhas do Correio Aéreo Nacional.

Nessas localidades, a FAB tem deixado a sua contribuição, atendendo às populações carentes,

...“cidades do Acre de que muitos nunca ouviram falar ficarão doravante na memória e na história de militares da Força Aérea Brasileira.”



Nova Era

Tenente-Brigadeiro-do-Ar
Luiz Carlos da Silva Bueno
Comandante da Aeronáutica

C-98
2720



*“A dignidade
pousou”*



necessitadas de cuidados médicos e odontológicos, e de apoio social.

Foram meses de preparação e, no dia seis de abril de 2004, finalmente a missão pioneira foi executada. Era o início de uma nova fase do CAN, tão significativa e bonita como no passado, mas com uma estrutura mais sólida e com a ação, também, de diversos órgãos do Governo Federal.

A tripulação e a equipe médico-odontológica, com especialistas em Clínica geral, Pediatria, Obstetrícia e Farmácia do Hospital de Aeronáutica de Manaus (HAMN), levantaram vôo e percorreram comunidades distantes e até mesmo um assentamento, enfrentando barreiras físicas e outras dificuldades. E não se intimidaram. Os números finais não deixam dúvidas: a nova rota do CAN foi um sucesso. Em uma semana de trabalhos, foram 1.067 atendimentos.

O Presidente Luiz Inácio Lula da Silva expressou bem a idéia da chegada do Correio Aéreo Nacional. *“A dignidade pousou”*, disse ele, quando a aeronave C-98 Grand Caravan Correio 2721 aterrisou em Manuel Urbano, no começo da missão.

Atendimentos, aulas de saúde preventiva e de escovação bucal. Todos os momentos foram muito bem aproveitados. Para populações que, às vezes, ficam meses sem ver um médico, foi um alívio, um alento de esperança e de cidadania.

Os resultados apenas confirmaram as expectativas e a certeza de que aqueles municípios precisam de um constante acompanhamento.

A segunda *visita* dos militares da FAB a essas mesmas cidades foi realizada no período de 9 a 16 de maio. Mais uma vez, médicos, dentista, farmacêutico e auxiliares de enfermagem estiveram em campo. E, mais uma vez, uma missão bem-sucedida: um total de 685 atendimentos médicos e 146 odontológicos, além

da distribuição dos medicamentos disponíveis.

As palavras da 1º Tenente Médica Rosieny resumem o significado dessas missões para o efetivo do HAMN: *“Não há dúvidas de que o trabalho realizado junto a essas comunidades nos engrandece como profissionais e seres humanos. Todos os esforços despendidos nesta missão foram úteis à integração social dessas localidades sem assistência”*.

O Comando-Geral do Ar (COMGAR) terá a responsabilidade de planejar e executar as atividades do Correio Aéreo Nacional por meio de suas Organizações Militares subordinadas. A expansão de rotas, agora, é só uma questão de tempo.

O próximo destino do CAN, por meio do Sétimo Comando Aéreo Regional (VII COMAR), organização do Comando da Aeronáutica com sede em Manaus (AM), será o Estado do Amazonas.

Lá, milhares de habitantes da região da Cilha do Rio Juruá – dos municípios de Juruá, Caruarari, Itamarati, Eirunepé, Envira, Ipixuna e Guajará – poderão usufruir dos serviços da Força Aérea Brasileira, com apoio dos Governos Federal e Estadual, nesta nova fase do Correio Aéreo Nacional.

Este é o CAN, sinônimo de inclusão social, de saúde, de educação e de dignidade. Suas asas voam longe, para fazer com que os brasileiros se sintam mais próximos, mais assistidos, mais cidadãos.



Fotos Antônio Milena

Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Ivo Gastaldoni

“Em que pese, eventualmente, serem cometidos excessos, perdedores e vencedores não se odeiam.”

A Condecoração de Kretschmer

Difícil será dizer-se de alguma das guerras, desde a Antigüidade, que tenha sido justa. As guerras, inclusive as de cunho expansionista, têm, sempre, o condimento político, econômico ou ético. Pouquíssimas foram aquelas que emergiram no seio de uma população. Guerras emanadas no sentimento de grupamento de indivíduos que se tenha sentido esmagado ou ameaçado na sua sobrevivência. Na grande maioria as escaramuças são ditadas pelos poderes do topo da pirâmide social.

Constatada essa realidade de que as guerras, em sua maioria, não são justas, que deveriam ter sido proscritas, pior injustiça será condenar-se o soldado que enfrenta um outro soldado antagonista como se fossem eles assassinos.

Pela especificidade de sua profissão, o militar apenas cumpre o seu papel de lutar em nome da população civil de seu lugar de origem, com o risco de sua própria vida. Cumpre seu dever. Certamente não terá sido ele quem tomou a decisão. Mandaram-no para a luta.

Em que pese, eventualmente, serem cometidos excessos, perdedores e vencedores não se odeiam. Ao contrário, respeitam-se. Obrigam-se a abater o contendor sem, contudo, perder de vista a condição

de que ambos são seres humanos e profissionais da luta. Nada além disso.

A história que se segue exemplifica uma atitude de respeito entre dois contendores e demonstra, em algum ponto dela, a visão distorcida e injusta que alguns, de fora da caserna, lançam sobre os militares.

O início dos acontecimentos – que geraram a narrativa – foi um tanto inusitado.

No mês de maio de 1955, meu saudoso e querido amigo Isac presenteou-me com uma medalha que aparentava ser muito antiga e certamente muito valiosa. Na verdade a nossa amizade começara algum tempo antes do lançamento do meu livro *A Última Guerra Romântica*. Ao lê-lo, meu amigo entusiasmou-se com o fato da minha atuação na Patrulha à época da Segunda Guerra Mundial e, sendo colecionador nas áreas da filatelia, numismática e medalhística desde a década de 1920, herança que herdara de seu pai, resolveu doar-me a medalha citada, uma condecoração instituída no Exército Alemão.

Alguns anos depois, em maio de 1977, lendo o KTB # 124 (revista *Sharkunters*, especializada na história de submarinos e submarinistas), fiquei sabendo que, durante uma revolta num Campo de Prisioneiros no Canadá, a medalha que o maior dos submarinistas em termos de tonelagem de embarcações

...“Hitler reconstituiu a Cruz de Ferro, estabelecendo a data de 1939 e colocando a suástica no centro.”

afundadas, Otto Kretschmer, ostentava no peito lhe havia sido arrancada, sendo ignorado o seu paradeiro. Sendo eu um ardoroso admirador do *Silencioso Otto*, cujo lema era *um torpedo, um navio*, veio-me à lembrança a medalha do Isac, para quem telefonei perguntando onde ele conseguira tal objeto. A resposta do dileto amigo me deixou surpreso e excitado, pois me disse tê-la comprado no Canadá. A coincidência dos dois fatos era auspiciosa. Contei ao Isac que suspeitava ser aquela a medalha do Kretschmer e pedi-lhe que me fizesse uma carta mencionando o motivo pelo qual ele me houvera dado a medalha, e também como ele a obtivera.

Isac Jacobovicz, este meu amigo, houvera passado cerca de quatro anos no Canadá, em Montreal, como Assessor do Delegado do Brasil na OACI – Organização de Aviação Civil Internacional, mais precisamente, de janeiro de 1974 até agosto de 1977. Como colecionador que era, freqüentara, nas suas folgas semanais, lojas de antiquários e feiras de antiguidade naquele país. Não podia precisar ele onde exatamente adquirira aquela medalha, mas sabia que era a *Cruz de Ferro, com Palmas de Carvalho e Espadas Cruzadas*.

No mês de julho de 1977, consultei meu cunhado, Prof. Fernando Nunes Pereira, que é um notável *expert* em prataria e antiguidades, pedindo-lhe que opinasse sobre a autenticidade da medalha. Depois de algum tempo, tendo, inclusive ouvido a Confraria dos Antiquários, meu cunhado disse que ela era autêntica e extremamente rara porque, durante toda a Segunda Guerra Mundial, apenas 151 delas haviam sido concedidas.

Partindo desta premissa, fiz cuidadosa pesquisa sobre a história da *Cruz de Ferro* e, entre outras coisas, fiquei sabendo que somente cinco medalhas dessa categoria (*Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho e Espadas Cruzadas*) tinham sido atribuídas a submarinistas e ainda que o primeiro a recebe-la tinha sido o próprio Kretschmer, em 26 de dezembro de 1941, época em que ele já era *hóspede da Rainha da Inglaterra*. Os outros quatro detentores da “*Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuz*” foram Topp, Surern, Lüth e Brandi, os quais, na minha opinião, estariam conservando a preciosa honraria com muito carinho.

Conviria, a esta altura, acrescentar um adendo,

fruto das pesquisas, para que se abra, ao conhecimento geral, o histórico da “*Eisernen Kreuz*” (EK) – A CRUZ DE FERRO.

Foi ela instituída pelo Rei da Prússia, Frederico Guilherme III, a 10 de março de 1813, em plena Guerra de Libertação contra Napoleão.

Foi reinstituída em 1870, na Guerra Franco-Prusiana, e também na Primeira Guerra Mundial, em 1914.

Em 1º de setembro de 1939, Hitler reconstituiu a *Cruz de Ferro*, estabelecendo a data de 1939 e colocando a suástica no centro. A fita passou a ter as cores nacionais alemãs da época: vermelha com listras brancas e ourelas pretas. Originalmente, havia três classes de *Cruz de Ferro*: 2ª, 1ª, e Grã-Cruz “*Grosskreuz*”, mas, para cobrir a grande diferença entre a 1ª classe e a Grã-Cruz, foi criada a *Cruz de Cavaleiro* – “*Ritterkreuz*” (RK). Esta cuidadosa elaboração, datada do mesmo dia da invasão da Polônia, indica que Hitler imaginava uma guerra de longa duração. (A RK é um pouco maior que a EK, e seus bordos são de prata).



Para a concessão de medalha de determinada classe, era preciso que o recipiendário já tivesse a medalha da classe anterior. No decorrer da guerra, eram tantos os detentores da RK que continuavam executando atos meritórios e heróicos, que foram acrescentados graus superiores a esta condecoração.

A RK com *Folhas de Carvalho* (“*Eichenlaub*”) foi criada em 3 de junho de 1940, e o primeiro a recebê-la foi o General Dietl, Comandante da Operação de Narvik.

As *Folhas de Carvalho* eram concedidas isoladamente, num estojo negro.

A RK com *FC* e *Espadas* (“*Schwertern*”) foi criada em 21 de junho de 1941, e o primeiro a recebê-la foi o ás Adolf Galland, por sua 70ª vitória aérea na Batalha da Inglaterra.

A RK com *FC*, *E* e *Diamantes* (“*Brillantern*”) foi criada em 15 de julho de 1941. O primeiro a receber os *Diamantes* foi o ás Werner Mölders.

A RK com *FC* *Douradas*, *E* e *D*, criada em 29 de dezembro de 1944, foi exemplar único destinado ao piloto de *Stuka* Ulrich Rudel, que sobreviveu à guerra.

A *Grã-Cruz* (“*Grosskreuz*”), criada em 1º de setembro de 1939, teve Göering como único contemplado.

Essas medalhas foram concedidas nas seguintes quantidades: *EK II*, aproximadamente 2.500.000; *EK I*, 300.000; *RK*, 7.318 (144 para submarinistas); *RK* com *FC*, 853 (29 para submarinistas); *RK* com *FC* e *E*, 150 (cinco para submarinistas – Kretschmer foi o primeiro, em 26 de dezembro de 1941); *RK* com *FC* e *D*, 27 (duas para submarinistas: Luth, em 9 de agosto de 1943, e Brandi, em 23 de novembro de 1944).

Com quase certeza de que a medalha que estava em meu poder era a do Kretschmer, tendo em vista que na ocasião em que a revista *Sharkunters* publicara o episódio, o próprio Kretschmer pertencia ao seu Conselho Editorial, tomei a decisão de envidar esforços para devolver o troféu a seu dono. Com esse objetivo, procurei a ajuda do meu competente *assessor internacional para assuntos aeronáuticos*, Ten.-Cel. Av. Álvaro Luiz de Sousa Gomes, do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, que orientou todos os procedimentos posteriores.

Dentre esses procedimentos, enviei uma carta ao Adido Militar das Forças Armadas alemãs, na Embaixada da República Federal da Alemanha em Brasília, na qual eu fazia uma breve explanação das ocorrências e terminava solicitando que fosse feita

uma versão da missiva e a enviassem, juntamente com os anexos, para que o próprio Kretschmer examinasse o assunto, tendo em vista que era do meu conhecimento que o Vice-Almirante Kretschmer continuava vivo na Alemanha. Encerrava a carta grafando: “*Caso ele reconheça que as fotos representam a medalha perdida, terei a honra de devolvê-la a seu legítimo dono*”. Eu anexara os documentos:

1. Top 20 Commander;
2. Top 20 Commander (Otto Kretschmer);
3. pág. 8 do KTB # 124;
4. Três fotos da medalha.

Pedia, outrossim, o endereço do vice-almirante, para enviar-lhe um exemplar do livro *Memórias de um Piloto de Patrulhas*, também de minha autoria.

Posteriormente, meu ato inicial resultou em troca de correspondências entre o Coronel Seidl, Adido da Defesa da Embaixada da República Federal da Alemanha, que intermediava o assunto, e a minha pessoa.

Finalmente, recebi, anexa a uma mensagem do Coronel Seidl, uma bela carta do mais bem sucedido submarinista do mundo, com a correspondente tradução, na qual ele negava ter tido a sua medalha roubada, mas revelava uma mágoa e uma tristeza sobre o tratamento que tem recebido, o que me leva a supor que ele fora induzido a negar.

Aliás, soube pelo Cônsul da Suécia, em Salvador (BA), Senhor Gran, que combateu ao lado dos ingleses e hoje falecido, que o atual Governo alemão proíbe qualquer manifestação de apoio aos velhos veteranos de guerra, tanto que foi demitido o Coronel Comandante de um regimento somente porque permitiu que veteranos desse regimento se reunissem em seu quartel. O Governo quer apagar toda a memória nazista.

Por fim, pesquisando no livro *Insígnias Nazistas*, de Jack Pia (Editora Renes, 1976), encontrei a Lei *Desnazificação de Condecorações*, de julho de 1957, pela qual o Governo alemão estabelece que podem ser usadas todas as condecorações da época do regime nazista, omitindo-se, porém, qualquer representação da suástica.

...“o Governo alemão estabelece que podem ser usadas todas as condecorações da época do regime nazista, omitindo-se, porém, qualquer representação da suástica.”



Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial

Eduvalmo Costa Mattos
Ten.-Cel. Inf. Aer. R1

“Despertar o sentimento que se vai desvanecendo ao longo do tempo e manter eternamente acesa a chama da saudade pelos que ali estão.”



Em 1974, escrevi algumas linhas com o título *Onde Descansam os Heróis*, destinado aos jovens estudantes que haviam tomado conhecimento, apenas superficialmente, sobre a cooperação e participação das nossas Forças Armadas na luta contra o então chamado *Poderoso Eixo* nos idos de 1942/1945. Visava então divulgar detalhes para que as novas gerações soubessem e assimilassem em seus corações o quanto representara, no coração de cada um daqueles heróis da época, a importância que tinha a retomada da Democracia e da liberdade dos povos subjugados, e que ditou a nova ordem para nações de diversos Continentes. Assim como os heróis que feridos, mas ainda vivos, retornaram do Conflito, cada um dos que repousam no *Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial* dera seu sangue em prol da Paz Mundial. Seus despojos haviam sido exumados do Cemitério de Pistoia, na Itália, e transladados para o Brasil. Receberam sua morada eterna na Av. Infante Dom Henrique, no Rio de Janeiro.

Movera-me, à época daquela narrativa de 1974, reminiscências de visitas a outros lugares.

Lembrava-me que, tanto em Washington quanto em New York, nos Estados Unidos, bem como, no *Arco do Triunfo*, em Paris, na França, assistira homens e mulheres, com as mãos nas paredes onde estavam os restos mortais dos falecidos nas diversas guerras em que aqueles países haviam se envolvido, chorando e rezando. De cada um a quem perguntei: – *É parente seu?*, recebi como resposta: – *Não! É um herói!*

Pensei, então, no por que os brasileiros não tinham – e ainda não têm hoje – estes gestos para com os nossos heróis. Falta o repasse da História de geração para geração. A memória fica armazenada nos arquivos, nas bibliotecas e nos monumentos.

Assim como procedi em 1974, resolvi agora, na presente matéria, incentivar não só os jovens, mas todos os brasileiros, principalmente o povo carioca, em cuja cidade se situa o importante marco e mauso-

...“disciplina que encantou o mundo e fez com que os brasileiros se tornassem orgulhosos dos seus feitos.”

a triste, mas heróica e gloriosa realidade do sacrifício, do desprendimento e da coragem dos efetivos das nossas Forças Armadas. Da Força Aérea Brasileira, minha querida corporação, da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro. Despertar o sentimento que se vai desvanecendo ao longo do tempo e manter eternamente acesa a chama da saudade pelos que ali estão. A eles, a nossa imorredoura homenagem.

O Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial está localizado na Av. Infante Dom Henrique nº 75, Centro – Aterro da Glória/Flamengo – Rio de Janeiro (RJ). O projeto foi idealizado pelo Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, Comandante da Força Expedicionária Brasileira (Exército), sendo iniciado em 24 de junho de 1957 e tendo como responsáveis pela construção os arquitetos Hélio Ribas Marinho e Marcos Konder Netto.

A obra é composta de elementos evocativos de rara beleza, esteticamente aglutinados:

– *Pórtico Monumental*, constituído de dois pilares com 31 metros de altura. O pórtico simboliza dois braços erguidos com as mãos abertas, suplicando graças aos céus. Na sua base, está a tocha ao Soldado Desconhecido;

– *Grupo de escultura*, que presta homenagem às três Forças Armadas, representadas por um marinheiro, um soldado e um aviador;

léu dedicado aos nossos combatentes, a visitar e reconhecer toda

– *Painel*, em homenagem à Marinha de Guerra.

Através do acervo exposto no seu interior, entende-se quão árdua foi a luta das Forças Armadas Brasileiras, nos vários Teatros de Operação da Segunda Guerra Mundial.

A Força Aérea Brasileira, além da ingente luta anti-submarino da Aviação de Patrulha, na costa brasileira, teve sua expressão máxima através do 1º Grupo de Aviação de Caça, que tantas glórias deu ao Brasil e tanto demonstrou em suas operações no Vale do Pó, na Itália. Os Caçadores da FAB e a própria Força Aérea Brasileira incorporaram a mensagem de heroísmo dos que de lá voltaram e dos que lá ficaram.

Hoje, representa-se no ponto mais alto do dever cumprido o excelente desempenho de toda a Unidade e, em especial, dos Majores-Brigadeiros-do-Ar Fortunato Câmara de Oliveira e Rui Barbosa Moreira Lima.

Oficiais da FAB daquela Unidade, altamente preparados para as mais difíceis missões de combate, foram reconhecidos pelo Alto Comando das Forças Aliadas, pela exemplaridade de suas atuações, quer individuais quer em vôos de esquadrões.

Os esquadrões eram compostos de oficiais aviadores, aspirantes, sargentos, cabos, soldados especialistas em Manutenção e Suprimento, de Intendência e da Infantaria da Aeronáutica, que, distribuídos entre os aviões, constituíam as equipagens para o cumprimento de missões definidas em terra e no ar, planejadas pelo 1º Grupo de Aviação de Caça. Seu Comandante foi o venerável então Tenente-Coronel Aviador Nero Moura, que, além da liderança inata, impecável e elogiada por todos, brindava seus homens, honrados por vê-lo decolar juntamente com seus comandados, nos Thunderbolt P-47, rumo ao Teatro de Operações da Guerra, participando de missões importantes para a conquista da vitória final.

Portanto, não foram apenas os exímios oficiais dignos de lauréis. Também os sargentos, cabos e soldados se destacaram no campo de batalha, pelo arrojo, pela coragem e, acima de tudo, pela disciplina que encantou o mundo e fez com que os





“Eu os levei para o sacrifício; cabe-me trazê-los de volta.”

Marechal Mascarenhas de Moraes

Militares e civis falecidos em operações bélicas durante a Segunda Guerra Mundial:

FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Asp. Av. Frederico Gustavo dos Santos

2º Ten. Av. Roland Rittmeister

2º Ten. Av. John Richardson Cordeiro e Silva

2º Ten. Av. Oldegard Olsen Sapucaia

2º Ten. Av. Waldyr Paulino Pequeno de Melo

1º Ten. Av. Luiz Lopes Dornelles

1º Ten. Av. João Maurício Campos de Medeiros

1º Ten. Av. Aurélio Vieira

brasileiros se tornassem orgulhosos dos seus feitos.

A Marinha do Brasil, na época do Conflito mundial, também se portou com dignidade e patriotismo. A Marinha de Guerra, aliada à Marinha Mercante, recebeu missões difíceis, cujos resultados cobriram-na de glórias, embora trazendo, ao atracar em nossos portos, seus tripulantes com os olhos ainda embaçados pela perda de colegas de camarote, irmãos de todas as horas.

A chegada, ao Brasil, dos heróis do Exército, os Expedicionários, os famosos *Pracinhas*, após o Dia da Vitória, com os corações sangrando pelas perdas fraternas em todos os Campos de Batalha – entre tantos, Camaiole, Monte Castelo, Montese, Castelnuovo – emocionaram o povo carioca e de todo o país, os quais reconheciam neles a figura de heróis.

A guarda do Monumento é feita de modo que a cada mês ele permaneça sob a responsabilidade de uma das Forças, dando-se prioridade àquela que tenha, no período, no seu calendário um fato histórico marcante. Como exemplo, cito o mês de outubro, que é da nossa FAB, com uma Companhia de um Batalhão da Infantaria, tendo em vista a grande homenagem à Semana da Asa e ao Dia do Aviador. Concede-se à Infantaria da Aeronáutica a honra e a alegria de guarnecer os 30 dias do mês aquele marco, mostrando a todos que de longe assistem ou passam, o glorioso uniforme azul baratéia. ✈

Agradecimentos: Cel. R1 Sérgio Murillo de Almeida Cerqueira, 1º Ten. QAO Celso da Silva Virgílio e Maj. Esp. Aer. R1 Waldemar Braga.

MARINHA DO BRASIL

MARINHA DE GUERRA

24 Oficiais **MARINHA MERCANTE**

446 Praças **110 Oficiais**

360 Integrantes da Guarnição

329 Passageiros

(sete oficiais, 162 praças e 160 civis)

EXÉRCITO BRASILEIRO – FEB

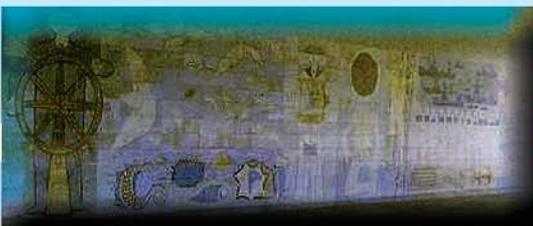
13 Oficiais

444 Praças

**DEUS GARDE ETERNAMENTE AS
ALMAS DE VOCÊS,
QUE RESTITUÍRAM O BEM À
HUMANIDADE.**



Nos treze primeiros jazigos foram sepultados os despojos dos não identificados, razão pela qual está gravado o seguinte: “Aqui jaz um herói da FEB, Deus sabe o seu nome”



DIA INTERNACIONAL

Há quase dois anos como Secretário da Pasta de Meio Ambiente, órgão da Prefeitura com atribuição de planejar, promover, coordenar, fiscalizar e executar a política municipal de Meio Ambiente, tive o prazer e a honra de comemorar com os técnicos, no dia 13 de maio, os dez anos de criação da SMAC, sempre com progressivos investimentos na Gestão Ambiental do Rio de Janeiro. Qualidade de vida, incentivo do lazer e contemplação da riqueza natural da cidade são fatores que têm levado a Secretaria ao desenvolvimento de vários projetos.

Um dos destaques que aponto é o *Eco Orla da Pedra de Guaratiba*, que compreende um conjunto de intervenções nesta região da Bacia de Sepetiba, a fim de oferecer mais conforto para o cidadão e fazer o resgate da vegetação nativa, bem como o incremento do turismo. Ao custo de aproximadamente três milhões de reais, teve início no final do ano passado. Quando terminar, mais de doze mil mudas de espécies de manguezal terão sido plantadas; uma área de lazer em areia, com brinquedos, quadras e equipamentos de ginástica farão parte da nova realidade do lugar; e serão construídos, ainda, cinco mil metros quadrados de deques em madeira, dois cata-ventos e oito duchas para refrescar os beneficiários da obra. Em razão da revitalização, ganharão os moradores e os turistas. Fica, enfim, um sentimento de dever cumprido nesta região tão carente de investimentos na área ambiental.

Ayrton Xerez
Secretário Municipal de
Meio Ambiente do Rio de Janeiro

Proteção Ambienten Dez Anos da Criação da Secretaria de

A Secretaria é responsável, ainda, pelo *Eco Orla na Praia da Macumba*, ao longo de oito quilômetros entre a Barra e o Recreio, com investimento de quase 8,3 milhões de reais. O projeto implantará infra-estrutura e lazer, incluindo área de ginástica e esporte, recreação infantil e outros, bem como eliminará a degradação que se apresentava naquele trecho. Uma das minhas maiores preocupações, como também da equipe técnica, é sempre levar em conta a importância ambiental em cada uma das intervenções e o retorno da vegetação nativa ao local.

Por outro lado, na Zona Sul, as pessoas já voltaram a freqüentar e contemplar uma das mais belas paisagens do Rio. A Lagoa Rodrigo de Freitas, depois de nossa intervenção, conta com cinco deques em seu entorno total e inteiramente recuperados, ao custo de cerca de R\$ 585 mil. No caso da Lagoa, havia dez anos que os deques tinham sido implantados. Os cinco deques – um fixo e quatro flutuantes – foram reformados utilizando-se, para a execução dos deques flutuantes, 652 barris reciclados e 65 mil garrafas pet recolhidas em vinte pontos de coleta de material reciclável (a utilização de material reciclado é algo sempre acrescentado, quando possível, a nossos projetos). A área total dos cinco deques é de seiscentos e quarenta e três metros quadrados, considerando apenas a área sobre o espelho d'água. Os pisos (tabuados) são de madeira. Para mim, como Secretário de Meio Ambiente, essas intervenções da Prefeitura são impor-



Recuperação dos deques da Lagoa Rodrigo de Freitas



Eco Orla da Pedra de Guaratiba



DO MEIO AMBIENTE

tal e Melhoria da Qualidade de Vida Meio Ambiente no Rio de Janeiro

tantes para implantar novos equipamentos, recuperar os já existentes e incentivar o turismo na cidade, aproveitando sua beleza natural.

Educação Ambiental

Além dessas obras já terminadas, e outras em implantação, há também importantes ações de educação ambiental e de conscientização para preservar os equipamentos urbanos da cidade. Exemplo significativo nesse sentido é o *Programa de Revitalização das Praças Cariocas*. São diversas ações em 88 áreas de lazer em vários bairros do Rio. Lancei o Programa em abril e tem sido um sucesso. As ações incluem serviços de manutenção de equipamentos e demais intervenções que os técnicos verificaram ser necessárias. O Programa conta com a participação de outros órgãos da Prefeitura, como as Secretarias de Esporte e Lazer, das Culturas, Governo, Obras, Desenvolvimento Social, além da Guarda Municipal, Fundações Parques e Jardins, Riolut e a Cet-Rio. Meu objetivo é incentivar o uso ordenado desses espaços, inibindo a depredação das praças, problema que representa cerca de 40% dos gastos com manutenção.

Programas Permanentes

Em seu incessante trabalho, a Secretaria conta também com programas como o *Mutirão Reflorestamento* e o *Guardiões dos Rios*. O primeiro tem reconhecimento nacional e internacional – um orgulho para todos nós – e traz um componente inovador nos programas de reflorestamento urbano: a participação direta das comunidades carentes beneficiadas com a realização dos plantios em regime de mutirão remunerado. São objetivos primordiais do *Mutirão*: a

restauração de ambientes naturais degradados, a recomposição da cobertura florestal do município e a ampliação da oferta de trabalho em áreas favelizadas. Ao longo de mais de dezesseis anos, o *Mutirão* já plantou quase quatro milhões de mudas de espécies da Mata Atlântica.

O *Guardiões dos Rios*, por seu turno, conta com 360 pessoas beneficiadas, num total de 46 frentes de trabalho, com igual número de comunidades e rios. A função deles é manter livre e desimpedido os cursos d'água, devendo para tanto fazer a retirada sistemática e permanente de todo o material flutuante, usando para isto o processo de *cerco com flutuantes*, de forma a evitar que este material se disperse. Atenção especial será dada à vegetação tipo do aguapé e às garrafas pet. Os guardiões são da própria comunidade em que o projeto é implantado, a exemplo do *Mutirão Reflorestamento*. Com estas e outras ações, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria de Meio Ambiente, valoriza e incentiva a preservação do patrimônio maior da Cidade do Rio de Janeiro, com seu verde exuberante e sua beleza natural, que tanto representam em termos turísticos e de valorização da qualidade de vida de sua população.



*Mutirão
Reflorestamento*



Ayrton Xerez



A Pintura tem

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R1

Significativa para o entendimento da arte, esta questão é de suma relevância para aqueles que iniciam seus interesses e observações do universo artístico. Bastante ampla e complexa à primeira vista, procurarei abordá-la neste artigo de maneira sintética e objetiva, funda-

mentando-a filosófica, teológica e esteticamente.

Partindo da antropologia filosófica, que estuda o Homem do ponto de vista dos seus princípios últimos, optei por recorrer à teoria hilemorfista de Aristóteles para explicar a questão da alma, princípio que anima um corpo. A pala-

avra hilemorfismo vem dos termos gregos *hýle* (matéria) e *morphé* (forma). De acordo com esta teoria, a essência dos corpos resulta da união entre dois princípios: a matéria e a forma. Com estes conceitos aristotélicos de matéria e forma, somados aos de ato e potência, Santo Tomás de Aquino, na Idade Média, intuiu o instrumental teórico necessário para explicar a unidade substancial do Homem afirmada pela Revelação divina. A união entre o corpo e a alma deve ser entendida como a que existe entre a matéria-prima e a forma substancial. A alma é a forma substancial do corpo. É ela que faz com que uma dada porção de matéria seja corpo humano, matéria organizada e dotada de vida. Deste modo, tudo que no Homem existe de específico é expressão da forma, da alma humana. Esta, porém, não existiria se não tivesse sido criada por Deus para vivificar a potência na qual ela sobrevém.

A partir da antropologia teológica, que trata o Homem dentro do contexto teocêntrico, e considerando os mesmos princípios relacionados pela antropologia filo-

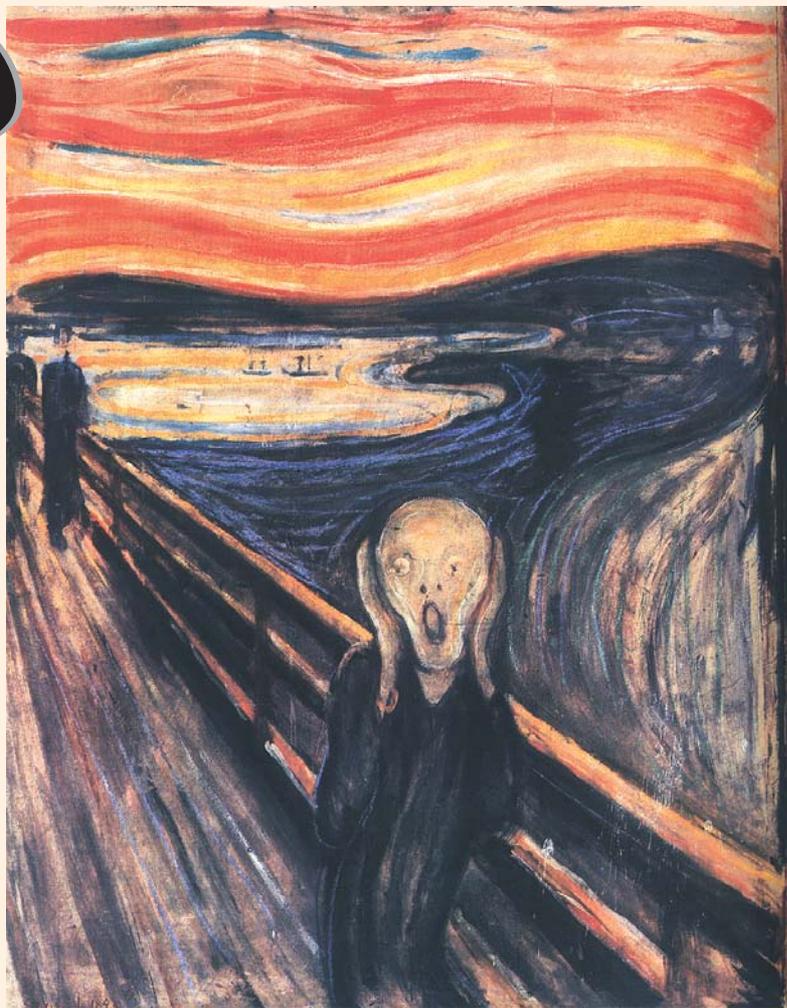


Alma?

sófica, é possível afirmar que a vida intelectual é de índole espiritual e transcendental, isto é, imagem e semelhança de Deus. Portanto, a alma humana não pode originar-se de matéria em evolução, já que o espírito não é uma espécie de matéria em transformação, e a matéria não pode produzir o espírito, pois a matéria é, em si mesma, inanimada e sem forma. Ao afirmar que a alma humana é espiritual, *imago dei*, afirma-se também sua imortalidade, propriedade essencial de todo ser que é espírito. O Homem é um ser aberto ao sobrenatural, pois em sua materialidade liga-se à imaterialidade da transcendência, assemelhando-se a Deus – o Ser por excelência, imaterial, incriado e infinito – e aos anjos – seres puramente espirituais criados por Deus.

A filosofia e a teologia nos mostram, assim, que é próprio da inteligência distinguir as coisas essenciais daquelas secundárias ou acidentais e concluir que ser inteligente é conhecer a realidade do interior, ultrapassando a aparência da coisa e atingindo sua natureza. Desta forma, por meio da inteligência, conceituamos o binômio corpo-alma como unidade substancial do Homem, ou seja, sua essência.

Levando tais fundamentos para o âmbito da estética, é possível deduzir que, quanto maior for a capacidade do artista, por meio da inteligência aplicada à sensibilidade, em aproximar-se da essência das coisas, maior será sua capacidade criativa. Mas, para que exista a criação artística no caso específico da pintura, é necessária a materialização da imagem captada da realidade – visível ou invisível – pela inteligência na sensibilidade. Esta operação é similar à da metafísica, quan-



do traduz no termo (ou palavra) o conceito elaborado sobre o objeto observado. Na criação artística (pintura) a imagem pictórica que impregna a obra simboliza o termo. O conceito, por sua vez, é pensando em cores e formas.

As mãos do artista, por mais modesta que seja a tarefa a ser executada, são parte essencial do processo criativo. O manuseio das tintas sobre a tela branca é sempre uma experiência rica, por se tratar da adequação da imagem mental à imagem impressa. Esta adequação reflete o trabalho do pintor em expor a beleza percebida e em *dar forma* dentro do espaço limitado da tela. Diz Santo Agostinho: “*Não se pode conter o infinito no finito*”. Porém, cabe ao pintor iluminar o belo que permanece em todo ser criado. Com efeito, quando o artista, pelo uso do belo, materializa a imagem e o espírito, torna a obra viva para sempre. 

Dissidentes do Socialismo Real

Carlos Ilch Santos Azambuja
Historiador

“O Partido dos Trabalhadores é uma associação voluntária de cidadãos e cidadãos que se propõem a lutar por democracia, pluralidade, solidariedade, transformações políticas, sociais, institucionais, econômicas, jurídicas e culturais, destinadas a eliminar a exploração, a dominação, a opressão, a desigualdade, a injustiça e a miséria, com o objetivo de construir o socialismo democrático.” (*artigo 1º do Estatuto do Partido dos Trabalhadores*)

Socialismo Democrático é uma teoria e um conceito político reformista, segundo o qual a transformação do capitalismo em socialismo seria possível por meio de reformas democráticas (*Pequeno Dicionário Político, Edições Progresso, Moscou, 1984*)

Quando alguém examina livros, revistas e folhetos dos partidos comunistas, verifica um fato surpreendente. Em nenhuma parte da interminável verborréia que pretende abordar o político-social encontra-se qualquer referência ao indivíduo.

Página após página, podem ser lidos os termos *massas, proletariado, burguesia, mercenários do capitalismo, reformistas, revisionistas, renegados, e*





“...a dissidência é comparada a um crime, e o dissidente deve ser tratado como um criminoso.”

sempre, em toda a parte, referências à *vanguarda revolucionária do proletariado*, ou seja, ao partido.

Toda vez que qualquer membro do partido é referido, ele é esterilizado psicologicamente e sua individualidade é tirada. É convertido em *camarada*, *quadro* ou *companheiro*.

Não é por acidente que o ser humano está ausente desses escritos. O indivíduo não tem cabimento na teoria e nos programas dos partidos comunistas, pois a ideologia só se interessa pelo homem como membro de uma classe e, no que se refere ao programa partidário, as pessoas são citadas como *massas*.

Isso porque a *doutrina científica* sempre foi apresentada como um todo sistemático de conhecimentos de caráter universal, atribuindo à classe operária uma missão emancipatória. Ela – a doutrina – portanto, não pode ser obra de qualquer um. Nem do indivíduo e nem da classe operária, mas, sim, elaborada numa instância superior e privilegiada denominada Comitê Central do partido. E o partido, como um todo, é o encarregado de introduzi-la na classe operária e nos indivíduos como uma espécie de alma é introduzida numa matéria capaz, por si só, de uma atividade vegetativa apenas.

Daí a classe operária e os indivíduos terem

sido sempre encarados como um mero instrumento nas mãos de seletos *grupinho* de revolucionários profissionais.

Certa vez, um matemático definiu a Álgebra como a ciência dos preguiçosos, pois sem conhecer o valor de x , opera-se como se ele fosse conhecido. No caso das organizações, dos grupos e dos partidos que ainda insistem em um boca a boca no marxismo-leninismo, x representa as massas anônimas, o povão. A tática consiste, então, em operar com esse x , sem qualquer preocupação em conhecer sua natureza real.

Na medida em que o indivíduo siga sendo ele mesmo, diz-se que está animado por interesses e esperanças pessoais; é sensível às dúvidas; é capaz de ser tocado pelo mistério da vida; torna-se imprevisível e capaz de ater-se às suas próprias opiniões.

As mesmas qualidades que fazem dele um indivíduo desqualificam-no para os fins partidários. Tende demasiado a não ser facilmente convencido, a mostrar-se céptico, a aborrecer-se pelas reiteradas abstrações próprias da ideologia comunista, a duvidar do método, a manter uma opinião própria, mesmo depois de ter sido convertido à *linha partidária* e a simpatizar ou antipatizar com seus semelhantes sem permissão da *nomenklatura* encastelada nos Comitês Centrais.

Em conseqüência, não é confiável. É passível de transformar-se em inimigo de classe, agente de si mesmo, ator, e não mais em instrumento da razão de partido, do espírito do partido. Por ter decidido transformar-se num indivíduo singular e não mais em um dos; por ter-se tornado um ser bastante louco, bastante irresponsável; por querer marcar a História do movimento a que pertence com sua iniciativa pessoal. Por tudo isso, necessita ser *desenvolvido* e *integrado à massa*, ou mesmo, em último caso, *justiçado*, a fim de que o partido cumpra sua *missão histórica*, pois, de acordo com a *doutrina científica*, todos os aspectos do ser humano que não se prestem à sua politização são burgueses.



Para os comunistas, a dissidência é comparada a um crime, e o dissidente deve ser tratado como um criminoso.

Durante os 70 anos em que, dialeticamente, o socialismo real nasceu, desenvolveu-se, cresceu e feneceu, foram vários os dissidentes e contestadores, em todas as latitudes, da *doutrina científica*.

“O mais conhecido, todavia, talvez tenha sido o iugoslavo Milovan Djilas, nascido em 1911”...

filiou-se ao Partido Comunista e, em 1938, aos 27 anos, foi nomeado membro do Comitê Central do Partido Comunista (Liga Comunista Iugoslava) pelo então Secretário-Geral Josip Broz Tito, transformando-se em um dos seus mais fiéis assessores. Por alguns anos foi Ministro da Informação e Propaganda e Vice-Presidente da República.

Desempenhou várias missões políticas junto à União Soviética e foi considerado um dos responsáveis pelo rompimento de Tito com Moscou, após rejeitar, em 1948, todas as propostas e tentativas soviéticas de transformar a Iugoslávia em mais um satélite.

A partir daí, Djilas começou a demonstrar as evidências de uma profunda mudança ideológica. Desiludido com as propostas do estalinismo e com a própria linha política adotada pela Liga Comunista de seu país, defendeu, em uma seqüência de artigos publicados no jornal porta-voz da Liga, o *Borba*, a tese de que os rumos da revolução deveriam ser revistos e de que naquele momento já se tornava necessária uma

O mais conhecido, todavia, talvez tenha sido o iugoslavo Milovan Djilas, nascido em 1911, considerado um herege pelo mundo comunista do pós-guerra. Após estudar Literatura e Direito na Universidade de Belgrado,

maior liberdade de opinião e um abrandamento do controle do partido sobre o Estado

e sobre todo o povo. Em 1954, foi ainda mais longe, ao formular duras críticas ao modo de vida e à moralidade dos que se apoderaram do poder, não apenas na Liga, mas também na União Soviética e demais países da Europa Oriental.

Afastado de suas funções no governo e expulso da Liga, Milovan Djilas concedeu uma série de entrevistas a jornais estrangeiros, condenando o regime iugoslavo, o que o levou à prisão por três anos. Foi quando escreveu o seu mais importante livro: *A Nova Classe*, que em 1967 foi editado no exterior. Esse livro é uma reflexão sobre os objetivos do estalinismo ao lutar para destruir a classe capitalista, supostamente exploradora, antevendo o surgimento de uma nova classe dirigente: a burocracia política à qual deu o nome de *nomenklatura*.

Em razão desse livro, Djilas foi novamente condenado. Desta vez a sete anos de prisão, dos quais cumpriu a metade. Em 1962, voltaria ao cárcere, condenado por escrever o livro *Conversações com Stalin*. Nessa época, Djilas ainda acreditava que poderia permanecer sendo um comunista e, ao mesmo tempo, um homem livre. Finalmente, em 1970, escreveu *Além da Nova Classe*, livro no qual defendeu a tese de que a ideologia comunista se encontrava em estado de putrefação e não mais era aceita como instrumento de organização de uma sociedade, nem

...“escreveu o seu mais importante livro: A Nova Classe, que em 1967 foi editado”...

...“Djilas ainda acreditava que poderia permanecer sendo um comunista e, ao mesmo tempo, um homem livre.”





“Quanto mais diferenciada, melhor e mais criativa será a sociedade, pois o certo é que sempre existirão no mundo injustiças e desigualdades, reconheceu Milovan Djilas.”

mesmo pelos próprios comunistas.

Vinte anos depois, a queda do Muro de Berlim e o desmantelamento do socialismo real confirmariam essa previsão.

Milovan Djilas faleceu em 20 de abril de 1995. Um ano e meio antes de sua morte, escreveu uma série de três artigos descrevendo os grandes momentos de sua vida e sua visão sobre o futuro do socialismo. A imprensa, em maio de 1995, publicou essa série de artigos. O último deles, *O Futuro do Socialismo Democrático*, foi indiscutivelmente o mais importante.

A futura ideologia do socialismo democrático – afirma Djilas – não deverá representar

obstáculo para as conquistas do capitalismo, como a eficiência e a rentabilidade das empresas. O problema central consistirá no modo de distribuir a riqueza sem prejudicar o bom andamento da economia e, simultaneamente, promover uma sociedade baseada em relações mais humanas e solidárias. Quanto mais diferenciada, melhor e mais criativa será a sociedade, pois o certo é que sempre existirão no mundo injustiças e desigualdades, reconheceu Milovan Djilas.

Ou, segundo as palavras do historiador marxista Eric Hobsbawn: *“a sociedade, qualquer que seja, produz desigualdades, assim como combustíveis fósseis produzem poluição”*.

Somente em 1989, quando o desmoronamento do socialismo já era um fato na Europa Oriental, foi autorizada em seu país a edição de seus 14 livros.

Djilas era um crente. Um crente no comunismo. E apenas um crente pode tornar-se um herege. ✈

“Milovan Djilas faleceu em 20 de abril de 1995.”

Revista aeronáutica

10.000 exemplares

Distribuição:

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



PALAVRAS PRECIOSAS

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

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

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

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

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

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

Venham participar! Envie seus textos.

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

Instrução Pré-seleção e

O processo de seleção e avaliação de pessoal destinado à atividade aérea é sempre visto com elevada prioridade, principalmente quando o objetivo final é o serviço militar.

Além disso, o acompanhamento e a avaliação do desempenho operacional dos pilotos em formação é uma tarefa incessante e ininterrupta, praticada com esmero por todas as Forças Aéreas do mundo.

Por ser **indispensável**, exigir extrema **qualidade** e atingir **grande massa**, esse processo também deve oferecer **economicidade**.

Todas as Forças Aéreas do mundo enfrentam problemas semelhantes, variando apenas a **massa** de candidatos que é exposta ao processo seletivo. A Academia da Força Aérea Brasileira, por exemplo, faz filtração anual de elevado número de candidatos e, apesar da excelência do sistema de seleção em uso, está sujeita a uma média ponderável de eliminação anual de candidatos a pilotagem, com uma grande perda financeira por cadete desligado. Essa perda poderá ser minimizada caso seja incorporada, ao método atual, uma ferramenta de pré-avaliação capaz de aumentar o grau de seletividade e antecipar resultados.

Esses sistemas já estão disponíveis e à disposição dos operadores por razões facilmente compreensíveis.

Com uma pré-avaliação, é possível afastar do treinamento de pilotagem *a priori* aqueles que apresentaram inadaptabilidade psicomotora para a atividade aérea. Como resultado, reduzir-se-á o esforço relativo às horas de voo que viriam a ser consumidas nessa instrução aérea, aumentando, por óbvio, a economicidade do processo, por meio da antecipação de decisões.

Usando uma ferramenta de pré-avaliação, ainda é possível acessar o andamento do aprendizado, o estado de aptidão e o nível de desempenho operacional dos pilotos já solos. Com isso pode-se realizar o acompanhamento de sua proficiência no transcurso

do treinamento, em uma minitestagem feita em nível de Esquadrão de Instrução. De forma inversa, através do levantamento desses elementos, é possível aferir a consecução dos objetivos do próprio programa de instrução, isso sendo feito com plena liberdade de aplicação de parâmetros fixados pelo próprio usuário, independentemente do fabricante.

Amplia-se, portanto, o espectro de abordagem da seleção de pilotos, pois com a introdução de sistemas assim formatados é possível realizar:

- complementação dos métodos de avaliação e seleção de candidatos a pilotos militares;
- avaliação do desempenho operacional de pilotos pós-voo solo;
- multiplicação (pilotos militares de asa fixa e rotativa);
- quantificação do desempenho individual;
- autonomia e independência dos meios já em uso;
- pré-avaliação para o voo IFR: elementar/básico (usando o mesmo *hard*).

Ainda com vistas a uma utilização mais ampla, e visando à sua perenização nos programas de formação de pilotos, a esses sistemas foi acrescida uma bateria complementar de testes capaz de selecionar o candidato que, além de indicar sua capacidade de aprender a pilotar, demonstrará sua capacidade para interpretar as múltiplas informações visuais, indispensáveis para o voo por instrumentos (IFR).

Sistemas dessa natureza têm sido desenvolvidos por experientes equipes de instrutores de voo, pilotos de combate, psicólogos, médicos de Aviação e

...“não são um simulador, mas uma bateria de testes psicomotores embutida em sistema autônomo, computadorizado”...



aérea:

...“pré-seleção não pode ser vista como despesa e, sim, como investimento”...

economicidade

engenheiros aeronáuticos, que buscaram atingir o objetivo de seleção em massa com confiabilidade, rapidez e redução de custos para o treinamento aéreo, buscando, também, aumento de segurança de voo.

Dessa forma, esses conjuntos pré-avaliam os potenciais de cada candidato a piloto, submetendo-os antecipadamente às imposições psicomotoras e ambientais enfrentadas pelo moderno piloto de combate. Isso é realizado através da sua exposição a diversos cenários operacionais, com variação de carga de trabalho, atribuindo valores numéricos quantitativos aos resultados do desempenho do indivíduo e que permitem análise e avaliação em tempo real.

Esses conjuntos não são um simulador, mas uma bateria de testes psicomotores embutida em sistema autônomo, computadorizado, que incorpora um posto de pilotagem equipado com Sistema *HOTAS* (*Hands On Throttle And Stick*), intercomunicadores e monitor de registros gráficos. Seu *software* gera cenários operacionais variados; testa procedimentos; arquiva dados; avalia resultados contra parâmetros fixados; e gera relatórios; além de oferecer extrema flexibilidade para ser customizado em proveito dos requisitos estabelecidos pelo operador.

Certamente, portanto, baterias ou sistemas de pré-avaliação representam uma importante ferramenta adicional de trabalho, não só na **seleção**

...“portanto, baterias ou sistemas de pré-avaliação representam uma importante ferramenta adicional de trabalho”...

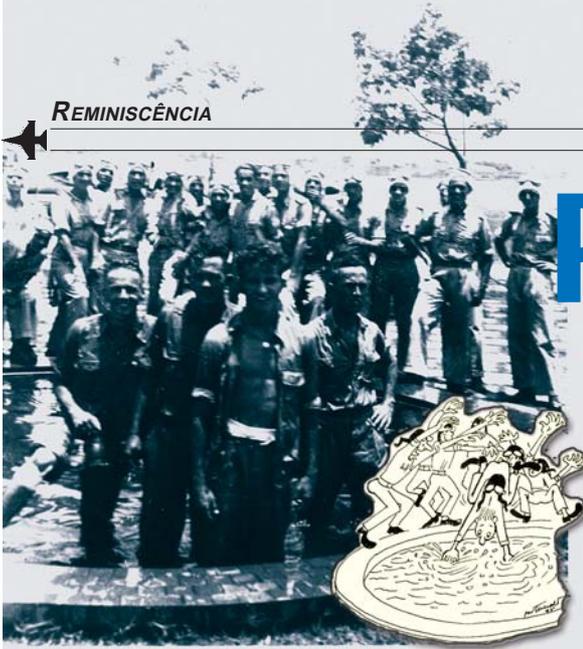
como na **avaliação** do desempenho operacional dos pilotos em formação, resultando em excepcional economia antecipada de recursos orçamentários.

Em análise preliminar, é possível antever a aplicabilidade de sistemas desse tipo, antecipadamente ao processo de seleção de pilotos militares, principalmente no momento em que se buscam novos caminhos para a racionalização da metodologia de seleção de pilotos, adentrando uma era de modernidade e abandonando processos já superados em face da tecnologia disponível.

Cada centavo despendido na implantação de uma ferramenta capaz de prever e propor, de forma antecipada ao início do voo, o aproveitamento ou não dos candidatos a aviador militar, estará coberto pela eliminação de gastos que ocorreriam caso *candidatos duvidosos* fossem submetidos à instrução de pilotagem.

Portanto, em se abordando **economicidade**, uma bateria de pré-seleção não pode ser vista como despesa e, sim, como investimento... 





João Vieira de Souza
Cel. Av. Ref.

Pequena História da

nha exigindo um efetivo maior de oficiais pilotos e naturalmente de pessoal de manutenção, além dos equipamentos aéreos.

O Ministério então convocou pilotos civis, criou algumas Unidades de formação de pilotos da reserva (CPOR) e iniciou gestões junto aos americanos para formação de pilotos nos Estados Unidos – o que conseguiu posteriormente.

Outra medida também importante foi a antecipação da formatura das Turmas de 1942 e 1943 para os meses de setembro e agosto, respectivamente.

Já no início de 1942 havia sido realizado o primeiro concurso para a Escola. Dos 146 candidatos aprovados e matriculados, 88 saíram aspirantes aviadores em 8 de agosto de 1944, ainda mais cedo.

No final de 1942, início de 1943, com a criação de novas Unidades aéreas e expansão de outras, foi aberto o segundo concurso para a Escola de Aeronáutica, com a inscrição de milhares de jovens.

Para o transporte do seu pessoal civil e militar ao serviço, o Comandante conseguiu uma ramificação do trem elétrico, de Marechal Hermes até à Escola.

Mediante uma convocação da Direção de Ensino, os candidatos compareceram para receber instruções sobre o concurso.

As principais foram: as provas seriam eliminatórias, e os nomes dos aprovados publicados, bem como a data da próxima prova, seriam conhecidos pelos jornais matutinos *Correio da Manhã* e *Diário de Notícias*. Depois de fazermos a penúltima prova (Português) – agora já apenas algumas centenas de candidatos – soubemos, pelos jornais, que havia ocorrido uma séria irregularidade durante sua realização e que o Comandante havia anulado o concurso e o próximo seria logo anunciado. Era para todos os candidatos inscritos.

O que aconteceu? Alguns desistiram; mas muitos que haviam sido eliminados no primeiro concurso passaram no segundo e vice-versa.

No segundo concurso foram aprovados e matriculados 244 candidatos. Onze deles tiveram que passar, antes, por pequenas cirurgias. Dois cadetes da Escola Militar que haviam passado para o 2º ano foram transferidos para a Escola e ocuparam os dois primeiros lugares da Turma.

No dia seis de abril de 2004 completamos 61 anos de nosso primeiro dia como cadetes na Escola de Aeronáutica, então sediada no lendário Campo dos Afonsos.

Em nossa última reunião ocorrida em dezembro de 2003, resolvemos divulgar na *Revista aeronáutica*, um resumo de um livreto que publicamos e distribuímos em um encontro comemorativo dos nossos 50 anos de aspirantado (18 de dezembro de 1995), para que os leitores pudessem conhecer o que foi a nossa vida como candidatos e cadetes, assim como as razões pelas quais a Turma foi denominada de SAST-45.

Como todos estão lembrados, o Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941, sendo o seu primeiro Ministro o civil Dr. Salgado Filho. Assessorado por um grupo de elite constituído por oficiais aviadores da Marinha e do Exército, ele deu início à organização e à estruturação do novo Ministério, aproveitando, com adaptações ou não, alguns regulamentos e órgãos já existentes, e criando ou desativando outros.

Foi também sua grande preocupação colocar Chefes capazes nos mais altos cargos de Direção. Como exemplo, podemos citar a criação da Escola de Aeronáutica, que absorveu os alunos das desativadas Escolas de Aviação Militar e Naval. O seu primeiro Comandante foi o Ten.-Cel. Av. Raymundo Dyott Fontenelle, nomeado em 16 de junho de 1941.

Tendo o Brasil declarado guerra à Alemanha em 21 de agosto de 1942, foi redobrada a atenção especial que já era dada ao treinamento dos pilotos já formados e àqueles em formação.

A criação de várias Unidades aéreas também vi-

Turma de 1945 SAST-45



Nessa época o Comandante não admitia repetência. Da Turma concursada em 1942, vinte e um cadetes solaram, mas não passaram em matérias teóricas e, conseqüentemente, foram desligados. Depois de algum tempo, por ordem do Ministro, eles foram rematriculados na nossa Turma como repetentes e, assim, passamos a ser 267, que foram divididos em duas turmas: A e B.

Para a instrução aérea apresentaram-se cinco subtenentes paraguaios e três alferes uruguaios.

A constituição da Turma era bastante heterogênea. Tínhamos dezenas de companheiros procedentes das Escolas Preparatórias de Cadetes, do Colégio Militar, alguns sargentos da própria Aeronáutica, dois soldados do Exército e um da Polícia Militar. Os civis eram 180.

No próprio dia seis de abril, reunidos no pátio externo do Corpo de Cadetes (C.C.), fomos apresentados ao nosso Comandante, Ten.-Cel. Raymundo

Dyott Fontenelle.

Após nos dar as boas-vindas e dizer do orgulho que sentia em nos comandar, falou da importância da Aviação Militar para o desenvolvimento e a segurança do país e explicou, em linhas gerais: como seria o nosso curso, a importância da Educação Física para os pilotos, a disciplina consciente que implantava na Escola, e sua intolerância total e radical para qualquer tipo de indisciplina; e, finalmente, deu-nos também uma idéia das obras que estavam em andamento, incluindo a pavimentação do pátio onde nos encontrávamos. No final da solenidade, ele mandou que fôssemos agrupados pelos Estados de origem. Para sua surpresa todos eles estavam representados, e ainda havia dois representantes do então Território do Acre!

O nosso primeiro Comandante do C.C. foi o Ten.-Cel. Dario Azambuja, que foi substituído pelo Maj. Pinto de Moura. Durante o 1º e o 2º ano assumiu o Cap. Lino Teixeira, que tinha como auxiliar o Ten. João de Orleans e Bragança. No 3º ano tivemos o Ten. Tedesco como Comandante.

O C.C, que acabara de ser construído em 1942, ainda não tinha, como foi dito, o seu pátio pavimentado. No início tínhamos muita instrução militar e os leitores podem bem imaginar as Turmas A e B pela manhã e à tarde fazendo, divididos em grupos, Ordem Unida! A poeira era tanta que nos dificultava a visão. O calor era por volta de 38 graus. Por ordem do Comandante, o pátio passou a ser molhado pelos bombeiros. Quando não havia orientação, o pátio era transformado em um lamaçal. Os nossos instrutores eram dois tenentes da reserva do Exército, auxiliados por seis sargentos de Infantaria da FAB, sob a orientação do 1º Ten. de Infantaria Peixoto. Posteriormente, o C.C. recebeu dois oficiais da ativa do Exército como chefes da Instrução Militar das duas Turmas.

Como ele exigia que seus cadetes brilhassem nos desfiles de Sete de Setembro, nas disputas dos jogos coletivos e no atletismo em competições com outras

Agosto 1945



Clube de Aeronáutica 2003

Escolas Militares e até Clubes, a Instrução Militar e a de Educação Física eram muito puxadas.

Passou-se cerca de um mês para recebermos os uniformes internos.

Era tão importante o esporte para o Comandante, que os atletas tinham mesas separadas e uma alimentação especial. Aliás, quando ele se dirigiu a nós pela primeira vez, fez uma afirmação que foi interpretada erradamente por muitos deles: —*O bom atleta tem o oficialato garantido*. Ora, para ele o atleta era um jovem responsável e, portanto, estudaria e passaria e teria facilidade de solar os vários aviões.

A nossa impressão é de que os colegas atletas tinham entendido que se fossem bons atletas *seriam passados de ano*. Muitos deles foram reprovados em algumas matérias teóricas e desligados.

Apesar de toda essa perda, nossa Turma participou muito dos esportes coletivos quando representando a Escola em disputa com as outras Escolas Militares e até com Clubes.

A nossa sessão de Educação Física era duríssima. Havia muitos colegas que não conseguiam acompanhá-la. Por esta razão foram separados da Turma e faziam exercícios mais leves. Eles constituíram a *Turma dos Poucados*.

Finalmente veio a notícia mais esperada. A instrução aérea teria início no mês de setembro. Além do vôo, ganharíamos um bom aumento de ordenado. Era uma gratificação de risco de vôo. Para tanto havíamos feito um curso de conhecimentos práticos sobre aviões e motores, no Pavilhão de Aviões e Motores (PAM).

Quando fomos considerados prontos, militarmente, recebemos o espadim de cadete do ar no almoxarifado, mediante uma cautela. Hoje, na AFA, a entrega do espadim é feita em uma grande solenidade. Por essa ocasião já havíamos também recebido o uniforme externo.

Antes do início da instrução aérea, cada Turma foi dividida em esquadrilhas ou classes, como alguns oficiais diziam, e designados os instrutores. Nós iría-

mos fazer o primeiro estágio, cujo Chefe era o Capitão Paulo Emílio da Câmara Ortegal. Os instrutores, somente da Turma de 1943 que foi formada em agosto, selecionaram trinta e oito. O avião era o PT-19 Fairchild. O tempo máximo de instrução era de 15 horas. Cerca de sessenta companheiros foram desligados em vôo e, outros tantos, em matérias teóricas. Quando solávamos éramos jogados em um pequeno lago que existia entre o Cassino dos Oficiais e a pista de grama. Este lago era cercado de lajotas onde eram inscritos o nome do cadete e a data de seu solo. Quando solamos, não havia mais lajotas livres.

Os alunos podiam pedir troca de instrutor. Às vezes o próprio chefe de classe, que acompanhava o progresso dos alunos, escolhia um para voar e, conforme seu desempenho e número de horas que já possuía, eliminá-lo. Era também comum o chefe do estágio escolher um aluno para voar com ele. O número do seu avião era o 087, o terror dos alunos. Voamos em média 80 horas no PT-19.

Já no 2º ano, iniciamos o segundo estágio em julho de 1944. O Chefe era o Maj. Av. Roberto Julião C. Lemos. O avião foi o BT-15 *Vultee*, metálico e de perna dura.

Além da instrução básica no avião, tivemos a de vôo de grupo e a inicial de vôo por instrumentos (VI), esta última subordinada a outra chefia, que era exercida pelo Capitão Walter Bastos e por instrutores treinados para aquele tipo de vôo. Nesse segundo estágio também tivemos uma instrução específica que era a de informações aéreas. Nela perdemos dois colegas em um acidente com perda total. Todos os estágios eram subordinados diretamente ao oficial mais antigo, Chefe da Divisão de Vôo. No final do nosso estágio, o avião já apresentava muitas panes e houve muitos pousos forçados, sem vítimas. No ano seguinte, na instrução da Turma de 1946 foi desativado. Voamos cerca de 70 horas no 2º estágio.

Quando passamos para o 3º ano, a Guerra estava próxima de acabar e a FAB já tinha outro conhecimento sobre Unidades de combate, pois tínhamos um

“Quando solávamos éramos jogados em um pequeno lago que existia entre o Cassino dos Oficiais e a pista de grama.”



Cessna T-50



Vultee BT 15



Fairchild PT-19



T-6



“...tínhamos um Grupo de Caça operando na Itália e Unidades de Patrulha ao longo do nosso litoral.”

Grupo de Caça operando na Itália e Unidades de Patrulha ao longo do nosso litoral.

Assim sendo, cerca de 136 cadetes da Turma foram divididos entre os que fariam o curso de caça, em avião T-6; e os que fariam o curso de bimotor, com vistas à Aviação de Bombardeio e a de Transporte. O avião de instrução foi o Cessna AT-17.

No treinamento de bombardeio voavam o Beechcraft T-11. No VI a instrução deles era feita em C-45, enquanto a dos caçadores era realizada no T-6 e, também, no TA-1.

Quando estávamos no mês de fevereiro de 1945, já cursando o 3º ano, foi criado o Curso de Intendência na Escola. Em vista disso, 38 alunos que tinham acabado de cursar o 1º ano da Escola de Intendência do Exército foram matriculados no 2º ano de Intendência. A Turma era constituída de oito civis e trinta ex-cadetes da nossa Turma e da anterior da Escola de Aeronáutica que não haviam solado. Sendo o Curso deles de dois anos, saíram oficiais conosco e foram, alguns anos mais tarde, integrados à SAST-45.

Terminaram o curso de pilotos militares 124 cadetes, sendo trinta em bimotores e noventa e quatro em monomotor.

O Despacho de 14 de janeiro de 1946, publicado no Boletim nº 1 do Ministério da Aeronáutica de 31 de janeiro de 1946 classificou os aspirantes aviadores e intendentes:

– Aviadores: nos 1º, 2º, 3º, 4º e 6º Regimentos de Aviação, respectivamente, trinta e cinco, trinta e quatro, vinte, vinte e cinco e dez aspirantes, que voariam o P-47 em Santa Cruz, o A-20 em Cumbica, o P-40 em Canoas, o B-25J no Galeão, e o Ventura em Recife.

– Intendentes: os trinta e oito foram classificados em quase todos os órgãos do Ministério.

Em fevereiro de 2004 éramos cinquenta e um aviadores e dez intendentes vivos.

Já oficiais, faleceram em acidentes de aviação vinte e três companheiros, sendo o último o nosso colega Berthier Prates, então tenente-coronel, Comandante do 1º GpCa, em 8 de agosto de 1964.

Ao generalato chegaram vinte e um colegas –

sendo dois intendentes – nove ao posto de major-brigadeiro – sendo um intendente – e três ao posto de tenente-brigadeiro-do-ar.

Agora vamos ver por que surgiu a SAST-45. O nosso colega de Turma, Nelson Pinheiro, a partir do mês de outubro de 1945, começou a nos reunir para falar da necessidade de criarmos uma comissão para tratar dos assuntos dos familiares dos colegas que vissem a falecer depois de formados. Como argumento, ele nos narrava as dificuldades de sobrevivência de algumas famílias de colegas mais antigos que os procuravam. As razões das viúvas é que o Ministério, naquele tempo, levava cerca de um ano para conceder uma pensão e elas não possuíam qualquer tipo de renda. Não era concedido também qualquer tipo de adiantamento.

A Turma impressionou-se muito com esse problema e, em uma assembléia, decidimos eleger uma comissão de cinco membros, cuja tarefa principal era saber, no Ministério, quais eram os problemas que retardavam a concessão das pensões e o que poderia ser feito no escalão superior para reduzir esse tempo. Seria também paga uma pequena mensalidade, quando oficiais, para constituir um fundo de auxílio às viúvas de colegas que viessem a falecer depois de formados.

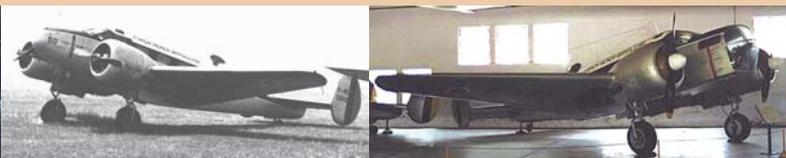
Ficou também acertado que faríamos algumas reuniões para tomar conhecimento das atividades da Comissão e reforçar nossos laços de amizade.

Uns três anos depois, por solicitação do Presidente da Comissão, esta foi transformada em Sociedade de Assistência à Turma de 1945 – SAST-45, para que pudesse ter regulamento registrado e pudesse abrir uma conta bancária.

Com mais alguns anos acabamos com a mensalidade; o Ministério reduziu para uns três meses a concessão da pensão, e já tínhamos pouca gente participando dos pagamentos.

Nestes últimos anos a SAST-45 muito se fortaleceu. Toda última quinta-feira de cada mês os integrantes da Turma se reúnem no Clube de Aeronáutica para um almoço. No final do ano fazemos uma reunião com todos os familiares. Muitos amigos participam de nossas reuniões e isto nos dá uma grande satisfação.

A SAST-45 continua muito unida e receberá de braços abertos qualquer amigo ou colega que queira comparecer às suas reuniões.



Beechcraft 18ST 7

Beechcraft AT-11

Transplante de Medula Óssea

(TMO)

Soraia Cardoso
Jornalista

...“salvar uma vida pode estar em nossas mãos”...

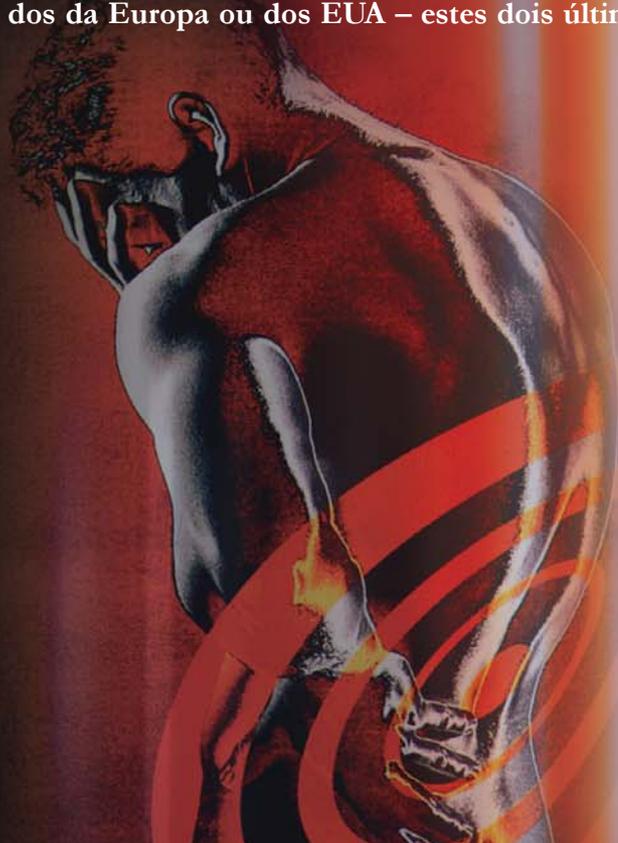


Inúmeras são as pessoas que morrem de patologias da medula óssea por falta de um doador compatível, que muitas vezes não é encontrado mesmo entre irmãos de sangue. E aí começa o drama familiar: encontrar um doador que tenha as condições necessárias e correr contra o tempo.

Aqui no Brasil, pela mistura de raças, conseguir doadores compatíveis torna-se mais difícil; além disto o número de pessoas dispostas a fazer a doação é pequeno, muito inferior à demanda. É preciso esclarecer e conscientizar a população desta necessidade.

Quando o paciente é indicado para o Transplante de Medula Óssea, ele tem 35% de probabilidade de encontrar um irmão HLA (antígenos de histocompatibilidade, ou seja, marcadores específicos das células da espécie humana).

O paciente pode, ainda, recorrer a fontes alternativas de células como: sangue do cordão umbilical, doadores voluntários não familiares (banco de medula óssea) ou em bancos de dados da Europa ou dos EUA – estes dois últimos





representam um procedimento de alto custo, e a indicação para o paciente é muito específica.

A doação de medula óssea não é o bicho-papão que se pensa. Muitas pessoas temem fazê-la, achando que haverá cortes, que talvez seja necessário retirar algum pedaço de osso, que sentirá dor: nenhuma destas suposições condiz com a realidade. O procedimento é bem mais simples do que se possa imaginar.

Segundo o Dr. Olímpio, Chefe do Setor de Hematologia do Hospital de Força Aérea do Galeão, o transplante inclui a análise do doador, como por exemplo, se ele possui algum tipo de infecção que possa ser passada para o receptor; além de se verificar também a compatibilidade dos HLA. Terminadas estas pesquisas e confirmada a compatibilização, parte-se para o procedimento em si, ou seja, o doador é submetido a uma anestesia geral e retira-se o sangue da medula óssea através de punção – como se fosse

uma punção venosa. Após o doador acordar, estando bem, tem alta imediata e pode retornar às suas atividades normais.

É necessário refletir que, muitas vezes, salvar vidas não é só uma missão dos médicos, salvar uma vida pode estar em nossas mãos, cidadãos comuns. As chances de se encontrar um doador em bancos de voluntários depende muito do número de doadores cadastrados.

Vamos compartilhar esta responsabilidade?

Vamos ser solidários?

Vamos salvar vidas?



“O procedimento é bem mais simples do que se possa imaginar.”



SEU SONHO É APENAS UMA QUESTÃO DE TEMPO

Não importa se o seu sonho de consumo é uma moderna motocicleta, um carro zero km ou um imóvel. No Consórcio Nacional POUPEX, ele pode se realizar a qualquer momento. Participe.

Condições mais que especiais

Taxa de administração de apenas 9% para veículos e 11% para imóveis.*
Prazos de 60 e 144 meses, respectivamente.*

* Valores sujeitos à alteração.

Exclusivo para Militares da ativa e da reserva, Pensionistas e Servidores Civis das Forças Armadas.

ESCRITÓRIO DA FHE - SEDE - BRASÍLIA-DF - ESSED

Esplanada dos Ministérios - Bloco "O" - Anexo I - Exército - Térreo - S. 103
70052-900 - Brasília-DF - Fone (61) 314.7538 e 314.7578 - FAX (61) 314.7835

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102 - Fone e Fax (21) 2253.0860



O ÚNICO COM A GARANTIA FHE

0800 61-3040



www.fhe.org.br



www.poupeX.com.br

América Latina

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. R1

OU

“...o fim da era de Napoleão III coincidiu com o surgimento, em nossa América, de um poderoso movimento positivista.”

Não existe consenso com relação ao termo América Latina. Para alguns autores como Arturo Ardao, em sua obra *Genesis de la Idea y el Nombre de América*, e Ignacio Hernando de Larramendi em seu livro *Utopia de La Nueva América*, correspondeu ao colombiano José María Torres Caicedo utilizar pela primeira vez este conceito, no século XIX. De acordo com Leopoldo Zea, em seu trabalho *Latinoamérica Tercer Mundo*, foi o acadêmico francês L. M. Tisserand quem batizou esse termo, em um artigo publicado no periódico *La Revue des Races Latines*, em 1861. Para Fernando Del Paso, em seu livro *Noticias del Império*, a noção de América Latina foi originária de Michel Chevalier, ideólogo da teoria panlatina de Napoleão III. Finalmente, o escritor chileno Miguel Rojas Mix afirma que foi seu compatriota Francisco Bilbao o primeiro a utilizar a expressão América Latina, em uma conferência realizada em Paris, no ano de 1856.

Analisando o quebra-cabeça anteriormente explicitado, parece que, efetivamente, foi Francisco Bilbao quem, pela primeira vez, utilizou este conceito. O mesmo seria retomado por Torres Caicedo, figura de grande influência nos meios diplomáticos e culturais ibero-americanos de Paris, que o difundiria. De acordo com a proposição formulada por ambos, o termo abarcava o

Ibero-América?



conjunto de países colonizados por Espanha, Portugal e França na América Meridional.

As propostas de Bilbao e Caicedo caíram como anel no dedo das ambições imperialistas que a Corte de Napoleão III mantinha com respeito a esta parte do mundo. Efetivamente, muito além da conquista do México, a França napoleônica aspirava em transformar países como Guatemala, Equador e Paraguai em monarquias dependentes da Corte das Tullerias. É importante destacar que, nessa época, as grandes capitais européias buscavam projetar seus impérios por todo o planeta. Se bem que a Ibero-América havia se apresentado, até esse momento, como uma região vedada aos instintos imperialistas europeus. Graças à Doutrina Monroe, o caos em que se achava mergulhado os Estados Unidos, devido à guerra civil, havia aberto as portas da região.

Para dar alguma legitimidade às suas aspirações hegemônicas sobre a Ibero-América, a França necessitava de um nexo de identidade com a região. A tese *panlatina* que tinha como ideólogo Michel Chevalier, constituiu a via natural para isso. Assim como no futuro surgiria uma tese *pan-americana* sobre a qual se estruturaria a vinculação entre os Estados Unidos e os países ao sul do Rio Grande, neste momento dava-se ênfase à tese francesa. A mesma amalgamava sob uma identidade comum os países latinos situados em ambos os lados do Atlântico. Como bem assinalou Napoleão III, em uma célebre carta escrita em junho de 1862: “*Se com o apoio da França se consolida um governo estável (no México), teremos devolvido à raça latina, do outro lado do oceano, sua força e seu prestígio, garantindo a segurança de nossas colônias nas Antilhas*”.

Coube a Tisserand, acadêmico chegado à Corte napoleônica e supridor da tese de Chevalier, oficializar o termo América Latina ao batizá-lo em famoso artigo de sua autoria.

Em 1865 chegou ao fim a Guerra de Secessão estadunidense com a vitória do Norte e a consolidação da União. A partir desse momen-

to, a vida nesta parte do planeta voltou a restabelecer-se e passou a colidir com qualquer ambição imperialista proveniente da Europa. Por sua vez, o regime de Napoleão III veio abaixo como resultado de seu enfrentamento com a Prússia, em 1870. Muito curiosamente a denominação América Latina sobreviveu a estes problemas e terminou sendo adotada como novo símbolo de identidade regional. É certo que muitos intelectuais da época se oporiam ao conceito emergente, como é o caso do chileno José Víctorio Lastarria que, veementemente, falava do *absurdo de sermos latinos*. Não obstante, dada sua origem e conotações imperialistas,

“...uma potente corrente intelectual que buscava desfazer-se de tudo quanto nos identificasse com o nosso passado ibérico.”

resultou surpreendente a pouca resistência e fácil assimilação que encontrou o termo. A razão disto pode ser encontrada em uma potente corrente intelectual que buscava desfazer-se de tudo quanto nos identificasse com o nosso passado ibérico. Não há como esquecer, entretanto, que desde o momento em que se consolidou a independência em países da região, as aspirações de modernização tenderam a afirmar-se em contraposição à herança ibérica, determinando uma corrente de pensamento nestas plagas. Ademais, o fim da era de Napoleão III coincidiu com o surgimento, em nossa América, de um poderoso movimento positivista. Este buscou romper definitivamente com as matrizes culturais e políticas, as quais eram identificadas com a anarquia e a barbárie para afiançar as noções de ordem e progresso. É o momento em que os intelectuais, deslumbrados pelo exemplo dos Estados Unidos e pelas idéias que circulavam em Londres e Paris, buscavam recriar a América Ibérica sobre novas bases. O conceito de América Latina que nos aparentava diretamente com as matrizes civilizatórias ocidentais, circunvalando a Portugal e Espanha, teria por força que ser bem recebido.

Desta maneira nos transformamos em latino-americanos relegando argumentos muito mais convincentes de nossa origem ibero-americana. 

Eventos

Sede Social

Toda Terça é Nobre

Com Música ao vivo estilo "Boite"

E toda Quarta é Especial...

Com Josué no sax, Homero Ferreira, Ailton do Cavaco e convidados.

HOMENAGEM AOS CANTORES DA NOITE

No último dia 28 de abril, foi feita a entrega de troféus aos cantores da quarta especial, em um clima de muita festa e emoção, sob o comando do Cel. Cabral.

Happy Hour animadíssimo com o DJ Marcos Blanco toda quinta. Não Percam!

BAILE DA IDADE FELIZ

Banda Shock Casual

Dia 6 de Julho - 19h às 24h

Eventos

Sede Aerodesportiva

COMIDAS TÍPICAS
FOGUEIRA
QUADRILHAS
BANDAS DE FORRÓ
BRINCADEIRAS

FESTA JULINA

Dias
10 e 11

Futebol Masculino e Feminino
Curso de Piloto de Ultraleve
Hóquei na Grama
Hidroginástica
Equoterapia

Equitação
Mergulho
Paintball
Pesca
Tênis

Sede Lacustre

Você sabia que pode ir de carro, em pista asfaltada, passar um feriado maravilhoso na Região do Lagos, como hóspede da nossa Sede Lacustre, em Arraial do Cabo? O ambiente é aprazível, sem falar então no banho de piscina, nos passeios de pedalinho e caiaque, e na pesca no litoral mais piscoso do país!

Maria Veronica Aguilera
Escritora

Palmas*

Eu sou aquele que é, ouviu Moisés de seu Deus, segundo o Velho Testamento. Verbo divino em sarça ardente. Reafirmação do absoluto que o Gênesis ensina: *No princípio era o Verbo, e o Verbo era Deus e o Verbo estava com Deus.* Palavra e oração. Conceitos que interagem, na linguagem e na crença, em mistério, sedução e poder. Condição da existência divina e pré-requisito de nossa humanidade, essência e origem de tudo que há no mundo e do próprio mundo, *ser* e *estar*, a um tempo onipresente e onipotente. Tempo Imperfeito, todavia, e não apenas na classificação gramatical, pois que, se perfeito fosse, Deus não se apressaria a nos criar para lhe fazer companhia no espaço infinito. Infinitude verbal que me leva, mais uma vez, a refletir sobre o barro de pensamento e fala com que fomos moldados. Dádiva e compromisso.

Únicos – até onde se sabe – entre todos os seres do universo dotados dessa espécie de linguagem, não estaríamos assim, por conta dela, mais próximos de Deus ou, talvez, por conta dela, *explicados*? Quem sabe, até que ponto, um projeto perfeito que se perdeu em sua própria ementa? Tanto que acabamos babel. Babau...Para a união, a harmonia, a paz. Perda que não se justifica pela multiplicidade de línguas, mas dela se realimenta, quando o verbo, em vez de agregar, destrói.

Na complexa engrenagem da comunicação, o verbo é peça fundamental: diretriz, estado e ação, em torno do qual se reúnem os demais elementos da frase, mesmo ausente, implícito. É assim no texto e na vida. Dependendo do verbo, podemos atingir as estrelas ou despencar no mais profundo e solitário dos abismos.

Professores zelosos ressaltam diferenças sutis entre verbos tais como *compreender* e *entender*, que fazem a diferença na redação oficial; editores preocupados buscam o verbo preciso e detectam vícios de

uso que deturpam o sentido das coisas: por exemplo, nem tudo que se quer *reverter* foi, um dia, aquilo que gostaríamos que fosse novamente.

Poetas, entretanto, mais atentos aos suspiros do texto, cometem verdadeiras diabruras com os pobres verbos. Vejam este poema de Carlos Drummond de Andrade, *Canto do Rio em Sol*:

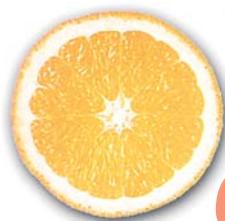
Guanabara, seio, braço
de a-mar:
em teu nome a sigla rara
dos tempos do verbo mar.
(...)

A-mar! Nas águas da Baía de Guanabara, a desconstrução verbal multiplica os sentidos do verbo e a leitura do poema: Guanabara, braço de mar? Ou declaração de amor, em *a-braço* de amar? Na incisão cirúrgica, o verbo virou interjeição – *ah! mar* – ou, quem sabe não foi o mar transformado em verbo de um tempo antigo do descobrimento que confundiu a imensidão da baía com o oceano?

Amar... Eis um bom exemplo de dificuldade verbal. Quem dera eternamente presente, de preferência infinito, nunca vi nada tão futuro e passado. Quase sempre perdido ou inalcançável. A literatura de todas as épocas conta isso muito bem.

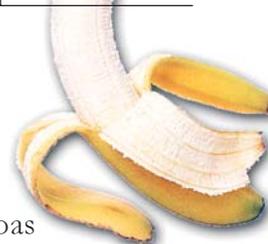
Verbo é tempo, e modo de dizer. Em nome da boa conjugação, é necessário combinar direitinho, pessoas e paradigmas. Quem disse que é fácil? Sei não, mas acho que até o Senhor de todos os verbos, às vezes, se atrapalha. Ainda assim, como fazemos com os grandes atores, quando cometem algum deslize no palco, palmas para ELE. E graças por sua Criação. ✦

* O título é também uma pequena homenagem à cidade de Palmas, capital de Tocantins, onde estive em viagem a trabalho, e sob cujo céu de tela escrevi esta crônica.



Um Passaporte para a Saúde e o Bem-estar

Marília Fernandes
Nutricionista



Nutrição Inteligente + Atividade Física.

Dobradinha perfeita e infalível quando o objetivo é manter a forma, promover a saúde, o bem estar e a longevidade saudável.

É interessante diferenciarmos atletas de pessoas fisicamente ativas. Os primeiros são esportistas profissionais que se submetem em seus treinos diários a uma carga de exercícios bastante intensa e por conta disso tem seu metabolismo e necessidades nutricionais completamente alterados e aumentados. Ao passo que pessoas fisicamente ativas são aquelas que buscam na prática de atividades físicas, a promoção da saúde, o bem estar e a longevidade saudável. Os cuidados nutricionais com atletas devem ser não só de melhora da performance durante os treinos e provas, mas também de reposição das perdas de vários nutrientes que ocorrem durante os exercícios. Pessoas fisicamente ativas não podem ter como referência a alimentação de atletas profissionais.

A alimentação nos dois casos, atletas e fisicamente ativos, é uma grande aliada, mas com estratégias e objetivos diferentes.

A abordagem nutricional que segue, refere-se aos cuidados com a alimentação de pessoas fisicamente ativas.



Carboidratos

A alimentação tanto das pessoas sedentárias como daquelas praticantes de atividades físicas deve conter, em grande parte, alimentos que fornecem carboidratos, fontes de glicose, o principal combustível do nosso corpo. Cerca de 60 a 65% do total de calorias de uma alimentação saudável deve ser proveniente de alimentos ricos em carboidratos, a base da Pirâmide de Alimentos (pães, arroz, macarrão, batata).

A glicose é armazenada em nosso corpo sob a forma de glicogênio muscular e hepático. Os carboidratos são a matéria-prima para a produção do glicogênio que é a primeira e principal fonte de energia utilizada durante o exercício. Os estoques musculares e hepáticos de glicose são limitados e por isso é importante atentar para o consumo de carboidratos quando se pratica exercícios.

De duas a três horas antes das atividades físicas é importante fazer uma refeição basicamente com alimentos ricos em carboidratos ou um pequeno lanche, uma hora antes.

Após os exercícios os músculos têm *fome e sede* de carboidratos. Logo após as atividades físicas, o carboidrato é muito bem vindo, pois repõe os estoques de glicogênio, beneficiando

Nutrição e Atividade Física





assim a recuperação e a preparação dos músculos para atividades posteriores.

Jejum e Atividade Física

Apesar de o cérebro constituir apenas 2% da massa corporal total de um adulto, cerca de 15% do gasto energético de uma pessoa em repouso é por conta da atividade cerebral. Isso se deve principalmente à intensa condução dos impulsos nervosos.

Em repouso, um organismo saudável pode até se adaptar com mais facilidade ao jejum, mas durante a prática de atividade física, a situação é bem diferente. No intuito de se proteger, o corpo induz desmaios e os danos neurais provocados pelo jejum podem ser perigosos. Por isso, nada de barriga vazia para fazer exercícios físicos, porque *saco vazio não pára em pé*.

Proteínas

A ingestão de proteínas deve manter a mesma proporção máxima recomendada para indivíduos saudáveis e sedentários, ou seja, 12 a 15% em relação ao valor calórico total da alimentação diária.

Os alimentos fontes de proteínas (leite, iogurtes, queijos, carnes, ovos, feijões, nozes) não devem ser consumidos muito próximos do início e término das atividades físicas, uma vez que têm uma digestão mais lenta e, com isso, provocam o desconforto gástrico.

Alimentos ricos em proteínas devem ser consumidos distantes dos horários de atividade física e de forma fracionada, ou seja, em várias refeições ao longo do dia, garantindo o melhor aproveitamento dos aminoácidos na manutenção e formação dos músculos.

Quer hipertrofiar?

Para quem está preocupado com a definição e o aumento dos músculos (hipertrofia muscular) é importante saber que uma alimentação que fornece diariamente de 12 a 15% do valor calórico total em proteínas é suficiente para atender as necessidades de quem pratica atividade física com essa finalidade. Os resultados sobre o uso da suplementação com aminoácidos para o aumento de massa muscular assim como seus respectivos efeitos colaterais à longo prazo, são controversos. Por isso, uma alimentação equilibrada, planejada e individualizada que garanta a ingestão de porções adequadas de alimentos fontes de proteínas é o caminho mais saudável, além da prática de exercícios indicados para este

Guia Alimentar para

Sugestões de alimentos quatro horas ou mais antes, e quatro horas após os exercícios:

- arroz, carnes magras e frutas;
- lanches de peito de peru com folhas e tomate;
- massas ao molho de tomate com carnes magras;
- queijos magros, leite ou iogurte desnatado;
- biscoitos ou bolo simples;
- barra energética ou protéica;
- frutas frescas ou secas (passas, damasco);
- sucos de frutas;
- água de coco;
- água.



“As informações fornecidas não são individualizadas. Portanto, o nutricionista deve ser consultado antes de se iniciar um tratamento e/ou acompanhamento nutricional”.

fim e orientados por um profissional. É importante também não descuidar do consumo de carboidratos na quantidade e horários recomendados. Além de garantir a manutenção do tônus muscular, os carboidratos mantêm os depósitos de glicogênio muscular e hepático sempre repletos e preservam a utilização da proteína dos músculos como fonte de energia.

Lipídeos

O consumo de gorduras deve ficar entre 20 e 25% do valor calórico total da alimentação diária, tanto para pessoas sedentárias como para indivíduos fisicamente ativos.

Quando a prática de atividades físicas visa o emagrecimento e a manutenção do peso corporal, os resultados são mais rápidos se houver maior controle e restrição no consumo de gorduras pela alimentação.

Assim como os alimentos fontes de proteínas, os alimentos que contêm gorduras, por terem a digestão mais lenta, não devem ser consumidos próximos aos horários dos exercícios.

Do total de 25% das calorias provenientes das gorduras, recomenda-se:

- acima de 40% de gorduras monoinsaturadas (azeite de oliva extra virgem processado à frio, óleo de canola, abacate, nozes, castanhas, linhaça, semente de abóbora, semente de girassol, gergelim e peixes de águas frias - atum, arenque, salmão, cavalinha, truta e sardinhas);



Indivíduos Fisicamente Ativos

Sugestões de alimentos duas a três horas antes e duas horas após os exercícios:

- cereais com leite ou iogurte desnatado;
- pães, biscoitos sem recheio, batatas assadas ou cozidas, bolo simples;
- frutas frescas ou secas;
- barra energética ou protéica;
- água de coco;
- água.



Sugestões de alimentos uma hora ou menos antes e trinta minutos depois do exercício:

- barra energética ou protéica;
- frutas frescas ou secas;
- suco de frutas;
- água de coco;
- água.



- abaixo de 33% de gorduras saturadas (alimentos de origem animal, azeite de dendê, coco, óleo de coco e banha) e gorduras hidrogenadas (alimentos industrializados);

- em torno de 33% de gorduras poliinsaturadas (margarinas e óleos).

Hidratação

A ingestão de água e/ou água de coco, antes, durante e após as atividades é necessária para o bom desempenho físico, manutenção dos líquidos corporais e temperatura corporal.

Somente a água e/ou água de coco é suficiente para repor a perda hídrica e de minerais em atividades leves e moderadas (caminhada, musculação, ginástica, hidroginástica, dança).

A ingestão de bebidas isotônicas para a reposição rápida de água e sais minerais é indicada para atletas profissionais que tem um treinamento intenso e freqüente. O uso de carboidratos em gel ou soluções com algum tipo de carboidrato simples diluído seguem o mesmo critério.

Vitaminas, Minerais e Antioxidantes

As vitaminas e os minerais são encontrados naturalmente nos alimentos e atuam na produção de energia e em uma série de reações metabólicas que envolvem proteínas, carboidratos e lipídeos.

Teoricamente uma alimentação equilibrada e pla-



nejada, onde estejam presentes, diariamente, as porções adequadas de todos os Grupos alimentares, é suficiente para atender aos requerimentos de vitaminas e minerais dos indivíduos sedentários e praticantes de atividades físicas moderadas. Entretanto, sabe-se que a prática de atividade física leva ao aumento do consumo de oxigênio e, conseqüentemente, da produção de radicais livres, sendo assim é importante atentar para que alimentos fontes de antioxidantes estejam presentes na alimentação diária e assim promovam o fortalecimento das defesas imunológicas e retardem o envelhecimento precoce.

Seguem alguns antioxidantes essenciais e suas respectivas fontes alimentares:

- *Betacaroteno (pré-vitamina A)*: abóbora, moranga, agrião, batata doce, brócolis, pimentas, cenoura, couve, espinafre, melão amarelo, mamão, damasco, pêssego;

- *Vitamina C*: melão, pimentão e frutas cítricas como kiwi, goiaba, caju, abacaxi, morango, laranja, tangerina, maracujá, cereja e acerola;

- *Vitamina E*: amêndoas, avelãs, amendoim, castanha do para, azeite de oliva, óleo de girassol, leite, batata doce, abacate, manga, germen de trigo;

- *Cobre*: grãos integrais, chocolate amargo, carnes e legumes;

- *Zinco*: carnes, ostras, moluscos, grãos, cereais integrais e alimentos enriquecidos;

- *Selênio*: grãos, alho, cebola, castanha do para, carnes, peixes, leite e derivados;

- *Antocianidas*: frutas;

- *Catequinas*: chás de folhas verdes, ban-chá;

- *Flavonas*: frutas e vegetais;

- *Sulfuranos*: vegetais crucíferos – brócolis, couve-flor, repolho liso, repolho roxo, couve manteiga, couve-de bruxelas;

- *Quercetinas*: cebolas roxa e amarela, brócolis, uvas rosadas;

- *Glutationa*: abacate, aspargos, brócolis, melancia;

- *Resveratrol*: uvas rosadas com casca, vinho tinto, suco de uvas rosadas;

- *Coenzima Q-10*: frutos do mar;

- *Licopeno*: tomate, molho de tomate, goiaba, melancia. *Observação: o licopeno é mais bem absorvido em nosso organismo após ter passado pelo processo de cozimento e na presença de gorduras, de preferência monoinsaturadas (azeite, nozes, castanhas).*

Controle do Espaço



Aeronave-Laboratório HS-800XP



Aeronave de Vigilância Aérea R-99A



Sala de controle em São Paulo na década de 40

Controlador de voo operando uma console X-4000

Aéreo Brasileiro



Encontrando soluções ao longo do
tempo e vencendo desafios



Comando da Aeronáutica
www.fab.mil.br

Departamento de Controle do Espaço Aéreo
www.decea.gov.br



Flávio José Morici de Paula Xavier
Ten.-Cel. Méd. Aer.

Treinamento

“A Força Aérea Brasileira utiliza esta rotina de treinamento desde 1951”...

É função da Medicina Aeroespacial preparar e adaptar o aeronavegante para o exercício da atividade aérea, bem como mantê-lo sempre atualizado nos conhecimentos e procedimentos continuamente desenvolvidos para melhorar esta adaptação.

Para tal finalidade existe o Treinamento Fisiológico, que se constitui de um estágio prático ou teórico-prático visando mostrar, principalmente àqueles que pretendem exercer profissionalmente esta atividade, os limites de funcionamento do corpo humano quando exposto ao meio aéreo.

Os principais centros mundiais da Aviação já têm o Treinamento Fisiológico incorporado à sua rotina de formação de aeronavegantes civis e militares. Em alguns países, este profissional não está autorizado a exercer a atividade aérea sem tê-lo realizado e repetido em intervalos regulares. Nestes países, o Treinamento Fisiológico é considerado uma habilitação obrigatória para o exercício da atividade aérea.

No Brasil, o Treinamento ainda é considerado facultativo para os aeronavegantes civis. Ele é realizado atualmente no Comando da Aeronáutica, sob a forma de um *Estágio de Adaptação Fisiológica (EAF)*, no Núcleo do Instituto de Fisiologia Aeroespacial (NUIFISAL) no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.

O Treinamento está assim estruturado:

1 – O Estágio de Adaptação Fisiológica (EAF)

Destina-se aos Aeronavegantes Militares, Civis e Pára-quedistas Militares e Civis.

Tem por finalidade proporcionar conhecimentos teóricos e práticos em Fisiologia Aeroespacial que permitam, aos profissionais da Aviação (militares e

civis), uma utilização racional dos procedimentos fisiológicos preconizados e dos equipamentos de apoio vital inerentes a esta atividade, nas mais variadas situações de vôo e de salto a grande altitude.

O Estágio tem três versões:

A) Estágio Básico

Ministrado aos aeronavegantes na primeira vez em que realizam o Treinamento. Tem a duração de dois dias e uma carga horária total de instrução de 14 tempos de aula (50 min/tempo).

B) Reciclagem

Ministrado aos aeronavegantes a cada quatro anos, com a finalidade de atualização de conceitos e de experimentações pessoais dos efeitos do vôo sobre o indivíduo. Tem uma duração de um dia e uma carga horária total de instrução de sete tempos.

C) Estágio de Adaptação Fisiológica para Pára-quedista Militar

Tem duração de um dia e carga horária total de instrução de quatro tempos.

O *Estágio de Adaptação Fisiológica (EAF)* é composto por instruções teórico-práticas sobre: Hipóxia; Hiperventilação; Sistemas de Oxigênio; Disbarismos; Pressurização e Despressurização, Acelerações; Ejeção Automática (para aeronavegantes militares); Desorientação Espacial; Visão Noturna; Sobrecarga Autoprovocada e Fadiga em Vôo.

“Os principais centros mundiais da Aviação já têm o Treinamento Fisiológico incorporado à sua rotina de formação de aeronavegantes civis e militares.”



Fisiológico em Aviação



Exterior
cabine de vôo



Exterior
cabine de vôo



Interior
cabine de vôo

São objetivos do Treinamento Fisiológico, que os aeronavegantes sejam capazes de:

- Identificar os problemas fisiológicos ocasionados ao organismo humano pelo vôo;
- Distinguir os procedimentos e equipamentos adequados à prevenção e superação dos problemas fisiológicos em vôo;
- Solucionar as intercorrências fisiológicas decorrentes das atividades de vôo;
- Empregar adequadamente os equipamentos e os sistemas desenvolvidos para a proteção do organismo em vôo;
- Reconhecer a importância dos conhecimentos de Fisiologia Aeroespacial para a segurança de vôo.

2 – Equipamentos

A) Câmara Hipobárica (Baixa Pressão)

O NUIFISAL conta com uma câmara hipobárica capaz de produzir variação de pressão atmosférica, simu-

lando uma altitude de vôo, de maneira semelhante ao que ocorre nas aeronaves quando em subida ou descida.

Ela está estruturalmente dividida em dois compartimentos: um para dezesseis estagiários, e outro para oito.

Além disso, possui, em seu interior, equipamentos de comunicação e de oxigênio semelhantes aos encontrados nas aeronaves.

A realização do Treinamento possibilita o (a):

- Reconhecimento dos sintomas de Hipóxia e a prática das corretas condutas diante desta situação;
- Conscientização da rapidez com que a Hipóxia pode interferir diminuindo o desempenho;
- Operação de reguladores de oxigênio em condições normais e de emergência;
- Procedimentos para o equilíbrio pressórico entre os seios da face e os ouvidos com o meio exterior;
- Respiração e comunicação durante utilização de sistema de oxigênio;
- Procedimentos que devem ser tomados na ocorrência de uma descompressão rápida.

A Força Aérea Brasileira (FAB) utiliza esta rotina de treinamento desde 1951, já tendo possuído três Câmaras Hipobáricas. Elas propiciaram, ao longo destes cinquenta anos, treinamentos contínuos a um grande número de aeronavegantes militares e civis.

B) Câmara Hiperbárica (Alta Pressão)

Utilizada no tratamento da doença descompressiva desenvolvida quer no vôo real quer nos vôos de Câmara Hipobárica durante o Treinamento Fisiológico.

Toda organização que realiza Treinamento Fisiológico de rotina deve dispor de uma Câmara Hiperbá-

rica por motivo de segurança, a fim de tratar os casos eventuais de doença descompressiva que possam vir a ocorrer durante este tipo de Treinamento.



Cabine de mergulho

Felizmente, no Brasil, os perfis de treinamento executados durante os procedimentos de descompressão rápida no NUIFISAL evitam que se ultrapassem certos parâmetros de variação de pressão barométrica causadores desta doença.

Modernamente as Câmaras Hiperbáricas têm sido muito utilizadas na Medicina Curativa para o tratamento, com oxigênio em grandes concentrações, de patologias como:

- Feridas devidas à deficiência local de vasos sangüíneos;
- Feridas provocadas por radiação;
- Lesões de osteomielite (inflamação dos ossos);
- Envenenamento por monóxido de carbono;
- Grandes queimados;
- Gangrenas;
- Outras patologias específicas.

A Câmara Hiperbárica do NUIFISAL encontra-se em plena atividade, realizando no momento, principalmente, o tratamento das doenças acima citadas.

C) Cadeira de Barany

O equipamento consiste de uma cadeira giratória, movimentada de forma manual pelo instrutor.

Apesar de sua simplicidade mecânica, demonstra a inadequação do sistema de equilíbrio existente no ouvido interno humano para as condições de vôo sem referências visuais.

Cadeira de Barany



Com este equipamento simples, prova-se ao piloto as limitações humanas para a orientação espacial neste tipo de vôo, convencendo-o a respeitar as limitações fisiológicas de seu corpo.

Nestes casos, os pilotos são orientados a confiar estritamente nos equipamentos de bordo desenvolvidos para orientá-los

espacialmente.

Demonstram-se também algumas situações de vôo onde pode ocorrer a desorientação espacial.

“O Treinamento reverte em benefício fisiológico, contribuindo diretamente para a sensível melhora da operacionalidade das equipagens”...

D) Torre de Ejeção Simulada

Com o advento dos assentos ejetáveis, a Aviação Militar tornou-se mais segura, representando uma *segunda chance* para que o piloto seja capaz de abandonar sua aeronave e chegar ao solo em segurança.

O aprendizado e o treinamento fazem com que o piloto militar adote um posicionamento correto para a ejeção, evitando lesar principalmente as vértebras de sua coluna durante o procedimento.

A instrução proporciona também que o piloto reduza o tempo gasto na tomada de decisão de iniciar a ejeção, de extrema valia para seu êxito.

O piloto experiente, no Treinamento, os efeitos físicos gerados pelas acelerações de uma ejeção. Treina os procedimentos preconizados e as atitudes corporais a serem assumidas durante o processo que, se não realizadas, podem significar a diferença entre ejetar-se com sucesso ou ser lesado pela ejeção.



Torre de ejeção

A torre de ejeção do NUIFISAL proporciona um treinamento interativo e bem próximo do real.

O aluno é colocado num compartimento simulando a nacele de uma aeronave, senta-se numa cadeira de um T-27 (TUCANO), sendo orientado quanto ao posicionamento ideal e a seqüência de procedimentos a serem efetuados.

Em seguida, o equipamento é liberado para que o próprio aluno comande a ejeção através do punho existente na cadeira. Assim que acionado, a cadeira deslizará por um trilho, impulsionada por uma catapulta, onde então ele experimentará acelerações da ordem de sete a nove G.

Seu posicionamento e o acerto dos procedimentos são observados e comentados pelo instrutor posteriormente. Portanto, a torre de ejeção do NUIFISAL está apta a treinar o piloto militar a:



- Reconhecer as situações de risco de uma ejeção;
- Realizar os procedimentos preconizados de posicionamento ideal do corpo no assento de ejeção;
- Reconhecer a importância da efetiva tomada da decisão de ejeção.

E) Sala de Visão Noturna

A visão sempre foi um grande obstáculo na atividade aérea, restringindo-a durante muitos anos e limitando-a apenas a vôos visuais diurnos.

Com a introdução dos equipamentos de navegação, a Aviação teve uma evolução fantástica. No entanto, as limitações da visão humana na atividade aérea perduram hoje nas situações de vôo em ambientes de baixa intensidade luminosa.

O Instituto possui uma sala própria para treinamento de visão noturna, onde são simulados, por meio de um projetor de imagens especiais, fenômenos como autocinese, ofuscamento, alterações na percepção das cores e do campo visual (mancha cega central), bem como o uso de lentes com filtros especiais que possibilitam ao aeronavegante manter sua adaptação em ambientes de baixa luminosidade.

A instrução ministrada permite ao aeronavegante reconhecer suas limitações fisiológicas nestes ambientes, ensinando-o a contorná-las. Orienta-o também a não se surpreender com alguns fenômenos visuais que podem interferir de maneira negativa no transcurso de um vôo.

É missão fundamental da Medicina Aeroespacial proporcionar as condições ideais para que os aeronavegantes operem suas aeronaves dentro dos melhores padrões de adaptação fisiológica para o vôo.

Ela deve também estar devidamente atualizada em conhecimentos e equipamentos para oferecer a melhor adaptação fisiológica existente, com a finalidade de manter a sua proficiência em consonância com os seus próprios propósitos.

O Treinamento reverte em benefício fisiológico, contribuindo diretamente para a sensível melhora da operacionalidade das equipagens, aliada a padrões

compatíveis de Segurança de Vôo.

Tal contribuição expressa-se por:

- Aprendizagem prática da utilização adequada de

equipamentos e sistemas de proteção ao organismo;

- Conhecimento das reações fisiológicas em vôo;
- Capacidade de avaliação da limitação do organismo à atividade aérea;
- Prevenção de situações potencialmente perigosas ou críticas na atividade aérea;
- Aperfeiçoamento do conhecimento da Fisiologia Humana para o melhor desempenho operacional para o vôo.

O NUIFISAL busca, com o Treinamento Fisiológico, novos conceitos de operacionalidade em Aviação, com ênfase na Segurança de Vôo. 

Nota da Redação

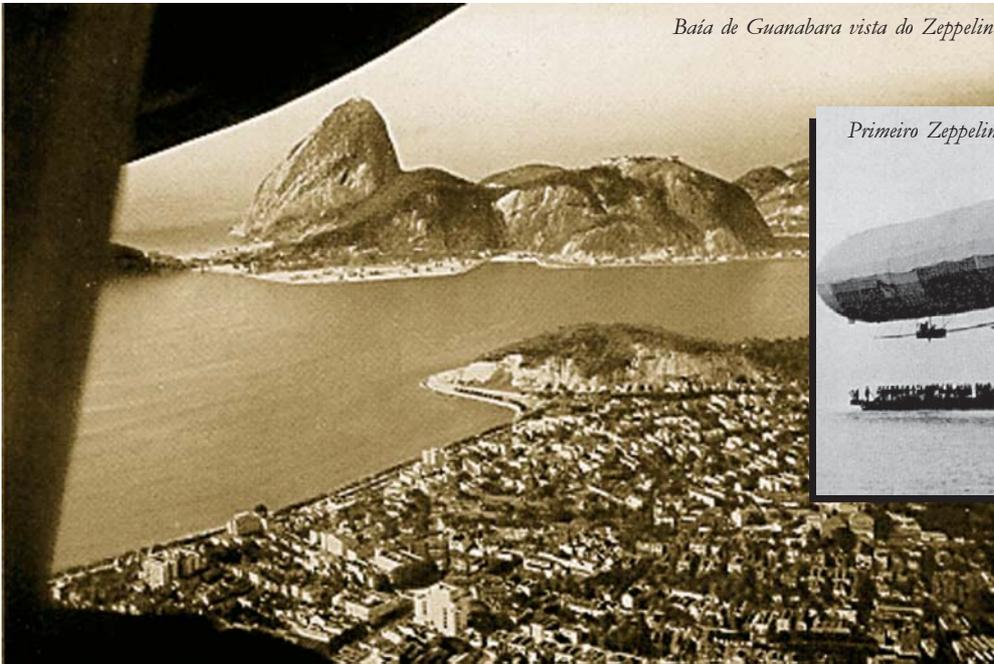
A Revista aeronáutica foi muito bem recebida em visita ao NUIFISAL, com a presença de quase todo o efetivo daquela Unidade a postos, apesar do avançado da hora. A representação visitante teve a oportunidade de receber explicações pormenorizadas à vista de cada equipamento instalado, além de ter tido o privilégio de assistir a uma das aulas iniciais na Sala de Visão Noturna, ministrada tanto por projeção, quanto em maquete minuciosamente preparada para as várias possibilidades que se apresentam na realidade, aos aeronautas, quer no caso de visão livre quer utilizando óculos de Visão Noturna.

Possivelmente a Unidade terá, modernizada e instalada, em futuro próximo, a Centrífuga Humana, ainda estocada no Depósito de Aeronáutica do Rio de Janeiro – DARJ, objeto de matéria publicada na Revista aeronáutica nº 238.

Não há dúvida de que o NUIFISAL conta com uma equipe de profissionais altamente especializados em Medicina Aeroespacial e profundamente conhecedores da tecnologia adequada à preparação do homem, correspondente às novas tecnologias das plataformas aéreas em renovação.

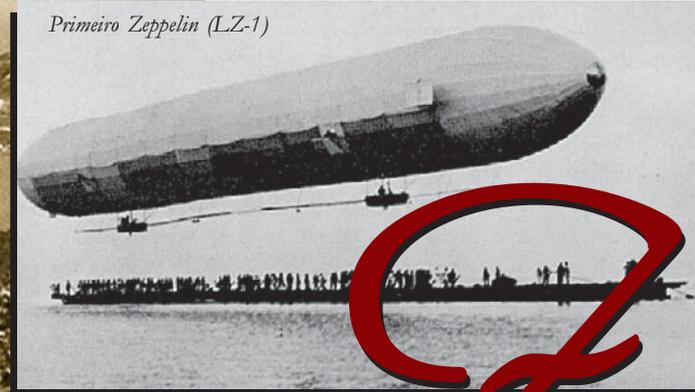
Torna-se evidente que a Unidade fará parte de qualquer contexto de planejamento para a Força Aérea do futuro.

“A instrução ministrada permite ao aeronavegante reconhecer suas limitações fisiológicas”...



Baía de Guanabara vista do Zeppelin

Daniel Henrique dos Reis
Suboficial



Primeiro Zeppelin (LZ-1)

A idéia do transporte aéreo de passageiros em grandes balões é muito antiga. O Conde alemão Ferdinand von Zeppelin, em seu diário, datado de 25 de abril de 1874, já fazia referências à construção de balões dirigíveis para o transporte de passageiros. Entretanto, apesar das muitas tentativas de vários inventores, os balões somente se tornaram dirigíveis por intermédio do brasileiro Alberto Santos-Dumont que, no dia 20 de setembro de 1898, conseguiu manobrar com êxito o seu dirigível nº1 nos céus da França. Mais tarde, mesmo com o sucesso obtido com o dirigível nº6 em 19 de outubro de 1901, quando ganhou o Prêmio *Deutsch de la Meurthe* por ter contornado a Torre Eiffel em menos de trinta minutos, Santos-Dumont abandonou o desenvolvimento dos balões dirigíveis para se dedicar aos estudos e à conseqüente invenção do avião.

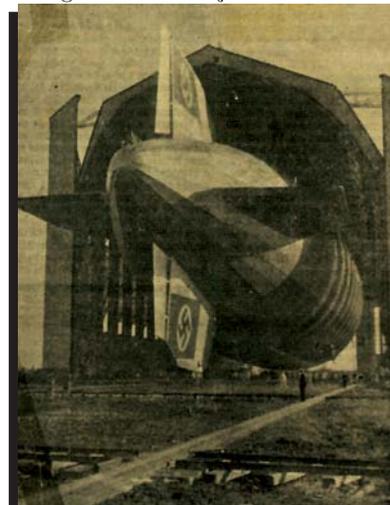
Contudo, os balões dirigíveis não foram esquecidos. Na Alemanha, o Conde Zeppelin construiu, com êxito, o primeiro balão dirigível de estrutura rígida da História: o LZ-1, que fez o seu primeiro vôo em 2 de julho de 1900. Após quase uma década de fracassos e sucessos surgiram: a Fundação Zeppelin, que englobava várias fábricas voltadas para a construção dos dirigíveis, e a primeira companhia de transporte aéreo do mundo, a *DELAG (Deutsche Luftschiffarts A.G.)*, que foi fundada em 16 de novembro de 1909. Essa companhia operou seus dirigíveis sem problemas, fazendo a ligação aérea entre várias cidades

alemãs até o início da Primeira Guerra Mundial.

Iniciado o conflito mundial, a *DELAG* encerrou suas atividades e cedeu os seus nove dirigíveis à Divisão de Aeronaves do Exército Alemão. A guerra promoveu a grande evolução técnica dos dirigíveis rígidos, que seriam utilizados no transporte de passageiros nas décadas de 20 e 30. Essa nova fase de desenvolvimento dos dirigíveis rígidos alemães não contaria com a presença do Conde Zeppelin, falecido em 1917.

Terminada a guerra, a Fundação Zeppelin estava sob o comando do Doutor Hugo Eckener – braço direito do Conde desde os tempos do LZ-1. Nessa época a empresa enfrentou sérias dificuldades financeiras devido às restrições impostas à Alemanha pelo Tratado de Versalhes, chegando a ter todos os seus dirigíveis comerciais confiscados pelos países aliados. Contudo, por intermédio de manobras políticas do Doutor Eckener, foi conseguido um contrato para a construção de um grande dirigível rígido – o LZ-126 *Los Angeles* – para a Marinha dos Estados Unidos. Esse contrato salvou a companhia da falência, resgatando sua credibilidade internacional. O êxito do LZ-126 – que cruzou o Atlântico Norte em 12 de

Hindenburg entrando no
Hangar de Santa Cruz





A Era dos Grandes Dirigíveis eppelins



Final da Construção do Hangar de Santa Cruz

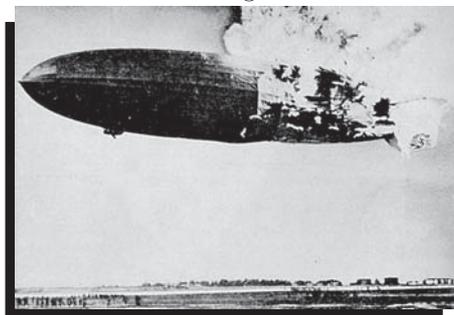
Final da construção em 1935



Hangar de Santa Cruz com o Hindenburg ao fundo

outubro de 1924 – motivou a construção de um novo dirigível de maiores dimensões, o LZ-127 *Graf Zeppelin*. Este dirigível cruzou o Atlântico por várias vezes, deu a volta ao mundo e voou até o Pólo Norte. O *Graf Zeppelin* foi o dirigível alemão de maior sucesso. Ele esteve no Brasil pela primeira vez em 1930, pousando em Recife no dia 22 de maio para o reabastecimento de gás. Chegando ao Rio de Janeiro no dia 24 de maio, o *Graf Zeppelin* teve que aguardar no ar o amanhecer do dia 25, domingo, para poder pousar no aeródromo militar do Campo dos Afonsos.

Acidente com o Hindenburg



O Brasil fazia parte da estratégia alemã de implantação e exploração de rotas aéreas no Cone Sul. Para isso, a Companhia Zeppelin fir-

mou um acordo com o Governo brasileiro, na pessoa do Presidente Getúlio Vargas, para a construção de um gigantesco hangar para dirigíveis, localizado em Santa Cruz, Rio de Janeiro, o qual seria inaugurado somente em 26 de dezembro de 1936. Entretanto, desde 31 de março de 1934, o *Graf Zeppelin* já operava oficialmente uma linha aérea regular entre o Brasil e a Alemanha. Em março de 1936, o novo dirigível *Hindenburg*, que, segundo declarações do Doutor Eckener destinava-se principalmente à rota da América do Sul, fez a sua viagem inaugural para o Rio de Janeiro, mostrando a importância estratégica dessa rota em detrimento dos vôos para os Estados Unidos.

As viagens internacionais de dirigíveis encerraram-se em 6 de maio de 1937, quando uma descarga de eletricidade estática (versão oficial) destruiu completamente o dirigível *Hindenburg* durante as manobras de aterrissagem em Lakehurst, Estados Unidos.

Esse acidente poria fim à era dos grandes dirigíveis rígidos alemães.





Autor desconhecido

Reflexão na Carpintaria

Conta-se que na carpintaria houve, certa vez, uma assembléia das ferramentas.

O martelo exerceu prontamente a presidência, sendo recusado pela maioria dos partícipes pela sua ruidosa atividade. Afirmavam que ele passava a maior parte do seu tempo golpeando e, quando em exercício, incomodava a todos.

O martelo, por sua vez, aceitando a imponderabilidade do julgamento, aceitou a sua culpa, porém exigiu que também não aceitassem o parafuso, afirmando que ele dava muitas voltas para se conseguir algo e, mesmo assim, somente com muita pressão é que se tornaria eficiente.

Diante do ataque, o parafuso ponderou, solicitando que também não aceitassem a lixa, pois só vivia em atritos e tal fato causaria problemas para o grupo.

A lixa não se fez de rogada e aduziu aos participantes que não aceitassem também o metro, pois vivia medindo os outros, segundo suas medidas e nem sempre refletia a verdade, dada a falsificações de sua escala.

E assim, antes mesmo de a assembléia começar e chegar a qualquer conclusão, entrou na carpintaria, o mestre, juntando todo o material necessário à realização de um de seus afazeres: o martelo, a lixa, o parafuso e o metro.

Ao término do trabalho, voltaram à carpintaria

as ferramentas, reiniciando a discussão, tomando a palavra, o serrote:

– Senhores, ficou demonstrado que todos temos defeitos, mas o carpinteiro trabalha com nossas qualidades, cada qual no seu tempo, para a realização de suas tarefas. Portanto não há necessidade de apontarmos nossos pontos fracos e, sim, nossos pontos valiosos que, somados, chegarão ao objetivo final. O martelo é forte, o parafuso une, a lixa dá o refino necessário e o metro nos mostra a exatidão das coisas.

As ferramentas se entreolharam e concluíram que eram uma equipe capaz de produzir obras fantásticas e que juntas produziram muito mais qualidade. Em vez de ficarem se recriminando, muito mais valia se trabalhassem com seus valores e pontos fortes.

Ao final da assembléia resolveram que imitariam os seres humanos. Ao buscarem defeitos na execução das tarefas, criavam uma situação tensa e negativa, em que a resultante terminava em críticas e desagrazos. Ao contrário, quando se buscava união e sinceridade nos pontos positivos, floresciam as melhores conquistas da Humanidade.

Concluíram que encontrar defeitos é fácil, qualquer um poderá apontá-los. Reconhecer os méritos é coisa para os sábios, pois o bem e o mal nos rodeiam segundo as nossas necessidades evolutivas.



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.

