

Revista
aeronáutica

2004

E-mail: revista@caer.org.br

Número 247



Expediente

Revista 
aeronáutica

nov./dez. 2004

247

revista@caer.org.br

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 Callafange

2º Vice-Presidente:

Cel. Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Int. R1 Haroldo Prado de Azevedo

Social:

Ten.-Cel. Int. R1 José Pinto Cabral

Cultural:

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R1 Jorge Luiz da Rocha Cardoso

Beneficente:

Cel. Int. R1 Haroldo Prado de Azevedo

Secretaria Geral:

Cap. Adm. R1 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:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

CHICAER:

Cel. Av. R1 Pedro Baptista

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

Expediente do CAER:

Dias: 3ª - a 6ª feira

Horário: 9h30 às 12h30 e de 13h às 16h

Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Gerente de Produção Editorial

Rosana Guter Nogueira

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Dirce Brízida

Conselho Editorial

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

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

Editorial

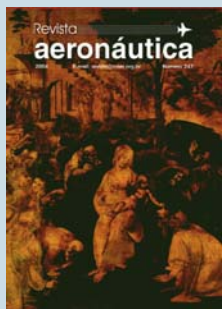
Nesta edição, nossos pensamentos se voltam para o mistério do Natal, data mais significativa do ano, após a Páscoa. “ O verbo se fez carne e habitou entre nós ” (João 1,1). O nascimento de Jesus Cristo, que traduz Deus em linguagem humana, revela, sobretudo, seu infinito amor para com os homens. Assim, com sentimentos de alegria e elevados em nossa dignidade, sentimos a necessidade de construir um mundo mais fraterno.

Dentro deste espírito, a **Revista aeronáutica** busca, por meio de uma precisa linha editorial, nortear seu conteúdo através de artigos que contribuam para o aprofundamento do conhecimento acerca do espectro múltiplo das ciências aeronáuticas e, ao mesmo tempo, artigos cujo enfoque evidencie a união e o respeito entre os membros da família do Clube de Aeronáutica.

Desejamos a todos os nossos leitores um Feliz Natal e um ano de 2005 com sábias reflexões e bons atos.

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R1



**3 Mensagem de Natal***Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota***Eventos Marcantes 4***Baile do Aviador**Sede Social***5 Exemplos Vividos***Ten.-Brig.-do-Ar Ref.**Octávio Júlio Moreira Lima***Musal****13***Outubro no Museu Aeroespacial***14 Aviação de Patrulha***Formação de Equipagens da Aviação de Patrulha: Ontem, Hoje... e Amanhã?**José de Carvalho - Cel. Av. Ref***Opinião****17***Tráfico, Violência e Usuários*
*Carlos Dias - Empresário***18****Memória***Antoine de Saint-Exupéry:
O aviador, o filósofo, o mito*
*Lauro Ney Menezes - Maj.-Brig.-do-Ar***Psicologia
Aeroespacial****22***Psicologia na Força Aérea**Adylson de Albuquerque Ennes - Cel. Int. R1***24****Ensaio***Ecologia**Tiago Adão Lara - Professor em Filosofia***Arte****26***A Transcendência da Pintura
sob a Ótica da Razão e da Fé**Araken Hippólito da Costa - Cel. Av. R1***28****Panorama
Internacional***Os EUA e o novo "Velho Continente"**Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1***Visão dos Fatos****30***O Estatuto dos Militares**e o Estatuto do Desarmamento**Dion de Assis Távora - Cel. Av. R1***32****SAR***FAB salva mais oito pessoas**no Litoral Sul do País**Ricardo José Soares dos Santos - Ten.-Cel.-Av.***Literatura****36***Livros que Amei**Araguaryno Cabrero dos Reis - Brig???????**Livros do INCAER***38****Tecnologia***Propriedade Intelectual e Poder Econômico**José Antonio B. L. Faria Correa - Advogado***Unifa****40***A Universidade da Força Aérea abre**inscrições para Curso de Mestrado em 2005***41****Reflexão***Reputação***História****42***O Centenário Vem Aí...**Daniel Teixeira Abrantes - Cel. Av. Ref.***45****ReflexãoI****46****Humor***O Corpo do Fuzileiro**Fernando Hippólito da Costa - Cel. Av. Ref***48****Charge***O Corpo do Fuzileiro**Ivo batalha - Cel. Av. R1*Revista
aeronáuticanov./dez. 2004 **247**

revista@caer.org.br

Cardeal Dom Eusébio
Oscar Scheid
Arcebispo de São Sebastião
do Rio de Janeiro

Tu “não tiveste vergonha de nos chamar de irmãos”, porque assumiste a nossa condição humana, transformando-a e dignificando-a pela encarnação. Não há lugar para receios ou temores diante desta tua comovente condescendência. Quero contemplar a beleza da humanidade redimida nesta tua face sorridente e convidativa. A nova humanidade, restaurada “na justiça, na santidade, na verdade” será o meu enlevo e o impulso de nossos ideais.

*Apenas te peço,
Menino-Deus:
Fica sempre conosco!
Já é tarde!...
Serás a perene
alegria
do meu viver...
A segurança absoluta
do entardecer
existencial...*

*Trecho do texto
“Voz do Pastor”
de 18 dez. 2001*



Baile do Aviador Sede Social



Da esquerda para a direita: Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten.-Brig.-Av. Ivan Moacyr da Frota e esposa, Diretor do Jornal dos Clubes, Sr. Jorge Nogueira; Presidente do Clube Militar, Gen.-de-Ex. Luiz Gonzaga Schroeder Lessa e esposa

No dia 22 de outubro de 2004, realizou-se no Salão Nobre do Clube de Aeronáutica o tradicional Baile do Aviador, com absoluto sucesso e festiva descontração.

Abrilantaram o evento as presenças de muitos oficiais-generais das três Forças: Marinha, Exército e Aeronáutica, com o já habitual conagraçamento entre as coirmãs.

Um dos pontos marcantes e solenes do Baile foi o canto do Hino do Aviador, com a participação de um coral de Cadetes da Academia da Força Aérea (AFA), na posição de formatura em pri-

meiro plano à frente do palco.

A decoração do Salão Nobre favorecia o clima profissional da Força Aérea Brasileira.

Sob um céu iluminado com pequenas lâmpadas à feição de estrelas, uma olografia, também luminosa, caracterizava uma aeronave.

Todos os itens foram executados com muito bom gosto, tendo o suporte de um serviço de buffet de excelente qualidade e requintado tratamento, e, ainda, uma animada orquestra e coral.

A noite foi extremamente agradável para todos os presentes. ■

Coral dos Aspirantes da AFA interpretam o Hino do Aviador



Da esquerda para a direita: Cmt. do COMGAP, Ten.-Brig.-do-Ar Juniti Saito e esposa; Cmt. do 1º Distrito Naval, Vice-Alm. José Eduardo Pimentel de Oliveira e esposa

Série Depoimentos

Ten.-Brig.-do-Ar Ref.

Octávio Júlio Moreira Lima

É alvissareira a resolução da *Revista aeronáutica* em publicar uma Série desse quilate. Certamente ela trará bons resultados sendo dedicada aos mais novos. Haverá, ao longo do tempo, experiências que se constituirão em paradigmas muito fortes na formação cultural, na postura social, ou nas tomadas de decisões no transcorrer da existência de cada um. Neste último item, não deixa de ter um peso, porque, afinal de contas, muito do que estará sendo apresentado, será a vida profissional do depoente.

O que estará sujeito a cuidados, entretanto, serão as questões políticas de cunho político-partidário. É um campo em que as mentes poderão estar sendo conduzidas por caminhos negativos. Partidarismo é um jogo!

É claro que não se deverá omitir toda a parte negativa, propositalmente, porque a vida política de uma Nação não está sempre cor de rosa. Existem aspectos diversos. Apenas não vale a pena repisar aquilo que não interessa,

para que se construa algo melhor. Exceto, é claro, para apontar algum erro que tenha provocado ou venha a provocar algum retrocesso. Neste caso, sim. Mas não é necessário apontar somente os fatos negativos. Vemos certa imprensa explorar, sempre, a desgraça, talvez porque seja mais sensacionalista. Vemos desgraças e mais desgraças. É claro que não se vai pintar tudo de azul. O mundo não é assim. Mas torna-se necessário pesar um pouco e equilibrar as coisas: fatos positivos e fatos negativos, e não dar realce apenas aos negativos. É preciso ter posição equilibrada, além de não se aceitar provocações.

É o próprio Equilíbrio!

Laços Familiares

Quanto ao meu depoimento, começando por minha família, não há nada de excepcional. Foi e tem sido uma família comum e normal, sem atritos exacerbados, com mais carinho e amor do que descompassos naturais, quer no ramo ancestral quer no

atual ramo familiar. Conheci minha esposa com dez anos, foi a minha primeira namorada. Eu era amigo do irmão dela, que foi, depois, aliás, cadete da Aeronáutica, e faleceu num acidente de aviação, em 1947. Casamo-nos muito jovens, tínhamos apenas vinte e um anos. Tivemos dois filhos – os quais se dedicaram, respectivamente, às carreiras da medicina e da publicidade – ganhamos dois netos, um casal de netos e, na sequência, também um casal de bisnetos, da parte de minha neta.

Percalço na minha vida familiar só ocorreu na minha primeira infância, na época em que meu pai, que era coronel do Exército, contrariou o governo, naquela ocasião, por discordar do processo político ao tempo de Vargas, e foi cassado. Eu ainda era muito garoto, com nove anos de idade. Ele foi alvo de algumas acusações, das quais, posteriormente, foi absolvido em todas as instâncias de todos os Tribunais. No entanto passou nove anos fora do Exér-

*Estamos iniciando, nesta Revista, a seção **Série Depoimentos**, com a finalidade cultural e didática para nossos leitores.*

Escolhemos, para abertura da seção, uma das mais expressivas figuras da Aeronáutica, o insigne Tenente-Brigadeiro-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima, atual Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) e ex-Ministro da Aeronáutica, oriundo da turma de 1945, cuja riqueza de experiência de vida nos brinda com um exemplo marcante de pertinácia e profissionalismo, reconhecido pelos seus pares, além de evidente preocupação social e amor ao país e seus concidadãos.

Terá sido, certamente, uma feliz escolha do Conselho Editorial, por tudo o que pôde o Brigadeiro Moreira Lima somar à nossa própria série de conceitos e a um melhor sentido para a vida.

Outros depoentes de semelhante valor estão na pauta.



cito. Só foi readmitido na sua Força, já na Reserva, como general, depois da queda da Ditadura Vargas.

Em análise, isto foi um fato marcante na minha infância. O acontecimento inesperado realmente prejudicou, muito, a família, a qual atravessou sérias dificuldades. Eu, porém, não fui muito atingido, porque fui para o Colégio Militar, onde me formei, completando o Curso, tendo, após, ingressado na Escola de Aeronáutica. Assim sendo, eu tive uma infância e uma adolescência sem grandes tropeços. Posso dizer que foram apenas normais.

Outro fato marcante, durante minha formação, foi na Escola de Aeronáutica. Eu entrara para a Aviação, por influência do meu irmão, que já era avi-



*RATT – Reunião
Aérea de
Transporte de Tropa*

ador. Tinha ele saído aspirante e, no primeiro ano como tenente, tendo executado uma patrulha anti-submarino, ao tempo da Segunda Guerra Mundial, no regresso da missão, sofreu um acidente no qual veio a falecer. Isso foi um fato que marcou muito a minha adolescência, porque eu estava no Primeiro Ano da Escola de Aeronáutica e a família, consternada, me pressionou para sair da Escola, quando eu, realmente, tinha um objetivo. Na época, meu objetivo fora reforçado justamente porque eu iria dar continuidade àquela carreira do meu irmão, interrompida bruscamente. O acontecimento marcou muito a minha vida e o início da minha vida profissional, porque ele sempre foi quem mais me incentivou a abraçar a Aviação. Meu irmão era, pois, para mim, o exemplo para que eu seguisse minha carreira.

Vivência dentro da Aviação

Meu irmão morreu em 1943, e eu saí aspirante, dois anos depois, em 1945.

Um ano depois, a minha

primeira experiência foi em Santa Cruz, onde fiz parte da Primeira Turma da Seleção para o Curso de Aviação de Caça de 1946, que tinha por instrutores os companheiros do Primeiro Grupo de Caça, que haviam lutado na Itália, durante a Guerra. Passei ali um ano e, no seguinte, fui para a Escola de Aeronáutica.

Nessa ocasião, sofri um grave acidente, no início da minha carreira, o qual consegui superar. Pude continuar, ficando durante muitos anos como instrutor na Escola, e tudo transcorreu com toda a normalidade. Foi uma fase da minha vida muito boa.

Posteriormente, fui para Natal e, depois, para Fortaleza, onde fiz o Curso de B-25, na época.

Retornei para a Escola já no posto de major. Ali eu fui, durante cerca de dois anos, Chefe do Esquadrão de Vôo por Instrumentos. Após essa fase, fui para o Comando de Transporte Aéreo, onde fiquei por cerca de quatro anos como Instrutor na ECEMAR. Além de Instrutor, fui Chefe de Curso e, posteriormente, Chefe do Departamento de Ensino. Foi uma experiência excelente a que tive na ECEMAR.

No transcorrer da minha vida profissional, atingi o máximo posto de meu Quadro. Fui a quatro estrelas e, posteriormente, Ministro da Aeronáutica. Posso dizer, portanto, que a carreira foi muito feliz, mesmo porque eu construí, ao longo de todos esses anos, excelentes amizades e que, durante as funções que exerci – mesmo que, evidentemente, a gente possa sentir eventualmente alguns contratempos – de

um modo geral, não tive barreiras muito acentuadas aos objetivos a que me propunha para cumprir minha missão.

Destaco muito o fato de que durante a minha gestão no Ministério tive sempre uma ajuda muito grande – de todos – na Aeronáutica. Eu procuro, até, formar o conceito: a Aeronáutica só me proporcionou satisfação ao longo da minha vida profissional. Em tudo... por tudo! Meus companheiros, as missões que eu cumpri... em tudo fui muito feliz. Não tenho a mínima queixa. Nada! Saí aspirante muito jovem, com apenas dezenove anos... e, durante os quarenta e sete anos vividos dentro da Força Aérea Brasileira, a minha carreira militar foi muito boa.

Fui, ainda, muito bem na minha gestão à frente do Ministério da Aeronáutica. Tive excelente Alto Comando, ótimo Gabinete, ótimos Comandantes de Unidades, os quais me proporcionaram a oportunidade de não ter tido nenhum dissabor. A Força Aérea nunca me decepcionou, muito pelo contrário, foi motivo de muito orgulho o fato de ter comandado esta Organização.

A única parcela que, digamos, poderia ter criado algumas dificuldades, foi a parte da Aviação Civil, que teve algumas complicações. Neste âmbito, eu tive problemas de ser obrigado a intervir em algumas empresas aéreas que estavam em más condições financeiras etc. Essas intervenções foram, justamente, para ajudar as empresas e elas, em função dessas prontas ações,

conseguiram sobreviver.

O fato está se repetindo agora, depois dos anos 90, isto é, quatorze anos depois, devido a problemas que as empresas estão enfrentando atualmente, porque esta é uma crise internacional, não apenas nossa. O panorama muito me preocupa, porque as nossas empresas aéreas são responsáveis por um contingente expressivo de força de trabalho altamente especializado. O desaparecimento de qualquer uma dessas empresas representaria um número substancial de desempregados com dificuldades de obter uma colocação em outro emprego, devido justamente ao seu elevado nível de especialização.

Excluindo esse senão, eu só tive satisfação de ter comandado a Força Aérea



durante o período de minha gestão. Só tive motivos de alegria! Estive à frente do Ministério de 31 de março de 1985 a 1990.

Entre no governo do Presidente Sarney, o qual, para nós, foi um Presidente com o qual não tive qualquer problema, com relação ao relacionamento que eu mantive, não apenas na área da Presidência, como também, em relação aos outros companheiros dos Ministérios, principalmente com os Ministros Militares da época, na Marinha e no Exército. Foi um período absolutamente tranquilo para a Aeronáutica. Basta dizer que nunca tive situação, sequer, de sobreaviso na Aeronáutica, durante os cinco anos. Isto significa que foi um período de absoluta normalidade.

No Ministério da Mari-

nha estava o Sabóia e, no do Exército, o Leônidas. No Gabinete da Presidência tinha-se o General Denys e, no SNI, o Ivan de Souza Mendes. Foi o período mais tranquilo que houve.

Projetos e Planejamentos

Durante meus quarenta e sete anos de vida profissional na Aeronáutica, posso dizer que tive oportunidade de participar de vários Projetos.

Sobre os Projetos que tramitaram no âmbito da Aeronáutica, eu desejaria destacar que, na ECEMAR, quando Chefe do Departamento de Ensino, eu consegui dar início a uma modificação muito importante que, posteriormente, evoluiu e foi extremamente favorável à Organização. Foi o Curso Superior de Comando inova-

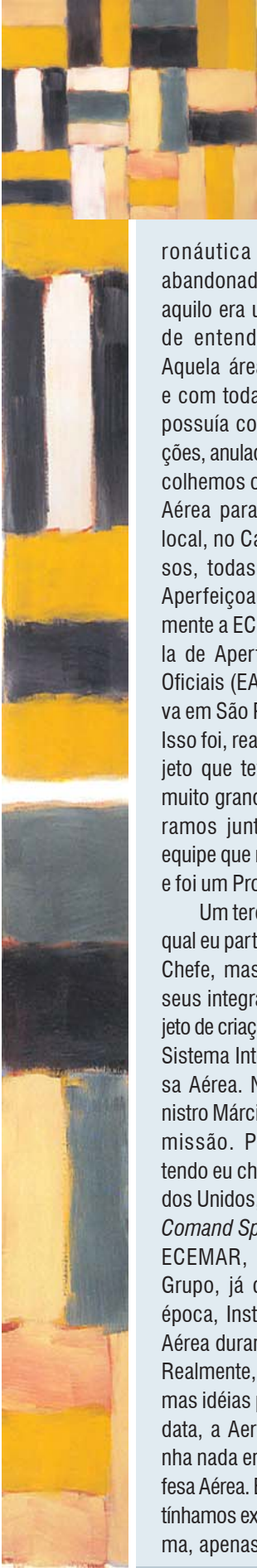
do, introduzindo uma natural evolução para o atual CPEA (Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais). Nós demos partida, na época, início de 1971, ao Projeto, através de um estudo feito pelos próprios Instrutores, considerando que seria preciso uma reestruturação, pois estava, na época, baseado, ainda, naquela filosofia oriunda da Segunda Guerra, e isso se constituiria numa evolução para os anos seguintes. Demos o primeiro passo e, realmente, foi excelente para a ativação do CPEA.

Outro Projeto, do qual eu tive a oportunidade de participar, tem uma série de explicações.

Eu havia regressado do Canadá, onde exercera o cargo de Delegado do Brasil junto à Organização de

Aviação Civil Internacional (OACI), e fui servir no COMGAR como Chefe do Estado-Maior do Brigadeiro Délio, que era o então Comandante. Eu sempre defendera, junto ao Brigadeiro Deoclécio, que foi, durante muitos anos, Comandante da ECEMAR, o Projeto de criar uma Universidade para a Força Aérea. Quando o Brigadeiro Délio foi nomeado Ministro da Aeronáutica, pelo fato de que eu já tivera muito contato com ele a respeito desse assunto, na época em que ele ainda estava no COMGAR, ele me designou para presidir uma Comissão para a criação da UNIFA. Foi um Projeto de muita importância, porque, com a transferência da Academia da Força Aérea para Pirassununga, aquele sítio que representava o máximo





da tradição de toda a Aviação Militar no Brasil ficara vazio, com as magníficas instalações da antiga Escola de Aeronáutica praticamente abandonadas. Realmente, aquilo era uma coisa difícil de entender, de aceitar. Aquela área imensa, linda e com toda a tradição que possuía com suas instalações, anulada. Então nós escolhemos o berço da Força Aérea para reunir naquele local, no Campo dos Afonsos, todas as Escolas de Aperfeiçoamento. Basicamente a ECEMAR e a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EAOAR), que estava em São Paulo, na época. Isso foi, realmente, um Projeto que teve um sucesso muito grande. Nós o elaboramos juntamente com a equipe que nos assessorou, e foi um Projeto vitorioso.

Um terceiro Projeto, do qual eu participei, não como Chefe, mas como um dos seus integrantes, foi o Projeto de criação do DACTA, do Sistema Integrado de Defesa Aérea. Na época, o Ministro Márcio criou uma Comissão. Posteriormente, tendo eu chegado dos Estados Unidos, do Curso no *Air Command Space College*, na ECEMAR, integrei-me ao Grupo, já que eu fora, na época, Instrutor de Defesa Aérea durante alguns anos. Realmente, eu já tinha algumas idéias próprias. Àquela data, a Aeronáutica não tinha nada em termos de Defesa Aérea. Era zero. Nós não tínhamos experiência nenhuma, apenas idéias. Teorias.

Aproveitamos, então, todas essas teorias que tínhamos e elaboramos um estudo, o qual está arquivado, se não me engano, no antigo Comando de Defesa Aérea em Brasília. Foi, também, um Projeto de grande repercussão.

O quarto Projeto a que eu tenho satisfação de me referir, foi o da criação do Instituto de Logística da Aeronáutica (ILA).

Quando da ativação do CINDACTA II, a antiga Escola de Oficiais Especialistas foi desativada e, na época, isso provocou uma lacuna na formação de oficiais, que trouxe repercussão negativa. Essa Escola fez muita falta, até hoje.

Na época, era Comandante do Comando de Apoio (COMGAP) e elaborei um estudo, juntamente com minha equipe, para a criação do Instituto de Logística (ILA). Tive a satisfação de criá-lo já como Instituto e ele tem dado grande rendimento para a Força Aérea, aproveitando, da mesma forma, as instalações da antiga Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais em Cumbica, as quais estavam igualmente abandonadas. Era um absurdo ter aquelas magníficas instalações na antiga Base Aérea de São Paulo sem ter uma Organização que justificasse todo um efetivo para manter tais instalações.

Outro Projeto interessante, do qual eu participei, foi, justamente, a criação deste Instituto. Na época o Brigadeiro Deoclécio, que foi o grande idealizador do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, me apresentou o Projeto para a criação do INCAER. Estava muito bem

elaborado. O Brigadeiro Deoclécio era um homem extraordinariamente interessado na área cultural e eu achei que era muito adequada a sua criação.

Dentre todos os Projetos relacionados, um dos mais expressivos foi impulsionado quando eu fui Comandante da V FATA. Foi a criação da Reunião da Aviação de Transporte de Tropa (RATT), que ainda existe até hoje. Foram Projetos que vingaram.

Ele foi apresentado pelo Brigadeiro Pinto e Coronel Cambeses que, na época, eram capitães. Eles me trouxeram o Projeto e eu endosseí, porque achei o Projeto interessante. Ele estava baseado na Reunião da Aviação de Caça, que já existia. Eles, realmente, tiveram a idéia de fazer a Reunião para as Unidades de Transporte de Tropa, no entanto, ela evoluiu para uma Reunião de toda a Aviação de Transporte, em geral. Todas as Unidades de Transporte. Isso me traz a certeza de que continuará ao longo dos anos.

Sem dúvida, porém, o projeto que me proporcionou maior satisfação durante a minha administração foi o fato de termos conseguido reforçar a frota de aeronaves da FAB, com a aquisição de um número expressivo de helicópteros e aviões dos mais diversos tipos como T-27, C-95, Brasília, Boeing 707, Lear Jet, Caravan, Mirage, F-5E e F-5F, possibilitando uma sensível elevação do nível operacional das unidades aéreas, capacitando-as a uma atividade aérea intensa, quando alcançamos a notá-

vel marca de 240.000 horas voadas naquele período.

Estrutura para as Decisões Importantes

A principal forma, ou maneira com que procurei conduzir todas as minhas ações, foi uma atitude de equilíbrio. Isso é fundamental!

Sem paixões, sem quaisquer atitudes preconceituosas, sempre procurei pautar minhas ações na base do equilíbrio.

Procurei sempre ter um objetivo bem definido. Um objetivo para alcançar de fato. Acho que nisso está sintetizado tudo o que se deve tornar claro. E também com coerência na atitude pessoal. Agi assim em todas as ações que tivessem de ser desenvolvidas ao longo do cumprimento das missões. Deve-se, principalmente, procurar a objetividade, com tudo bem definido.

Cuidei sempre para que minhas decisões fossem tomadas após uma criteriosa avaliação de todas as circunstâncias. Isso é fundamental!

Graças a Deus, nunca tive o dissabor de tomar uma decisão precipitada, que, mais tarde, eu tivesse que reavaliar, voltar a estudar ou dar explicações, ou ainda, que viesse, mais tarde, a me prejudicar, prejudicar a missão ou prejudicar alguém.

Os Valores Relevantes Pessoais e Sociais

Os maiores valores que devemos ter são a honestidade de propósito, o idealismo e a competência. É fundamental!

Na vida, quer na vida em

sociedade quer na vida profissional, devem estar sempre presentes a honestidade de propósito e o idealismo.

A série completa deverá ser: ter um objetivo que venha beneficiar a sociedade; ter perseverança, honestidade de propósito e equilíbrio. Estes são atributos necessários para que se tenha sucesso em nossas ações, nossas decisões. É o mais importante da vida.

É evidente que a honestidade de propósito, sem dúvida nenhuma, engloba uma série de fatores como a honestidade pessoal; jamais tomar uma medida que tenha qualquer repercussão negativa para alguém na sociedade, que vá prejudicar alguém ou alguma coisa, algum objetivo a ser alcançado.

Fundamentalmente é isso. Que se tenha um objetivo, mas um objetivo nobre, com honestidade de propósito, que venha beneficiar a sociedade, a comunidade e a própria profissão.

Visão Prospectiva para as Forças Armadas

Eu acredito que às Forças Armadas está reservado um lugar de destacada importância no país.

Em primeiro lugar, pelas dimensões continentais do Brasil. Em segundo, pela tradição das Forças Armadas. Pelo que elas já ofereceram a esta Nação. Principalmente depois da Guerra do Paraguai. Até aquele momento, nós tínhamos grupos de combatentes, mas não tínhamos Forças Armadas bem estruturadas. Elas somente se organizaram a partir daquele episódio. Até

então, tínhamos Forças que ainda não eram recebidas como Forças brasileiras; eram formadas pela Colônia, depois, logo no início do Império, fizeram a Independência; tivemos, antes, na guerra contra os holandeses, forças que não eram mais do que contingentes portugueses mesclados com brasileiros, mestiços, índios etc. e, depois, aquelas lutas pela Independência.

A partir da Guerra do Paraguai, fez-se necessário ter Forças Armadas bem estruturadas. Foi o marco principal. Da mesma forma, um outro marco importante foi a Segunda Guerra Mundial. Dois marcos importantes!

No primeiro, com Caxias, Osório, e tantos outros, conseguiu-se organizar Forças Armadas bem estruturadas. As Forças Armadas desempenharam um papel importantíssimo na História do Brasil. Não se olvide a Proclamação da República. Tivemos, no início, um presidente militar, Marechal Deodoro da Fonseca.

Após esse episódio, houve a participação das Forças Armadas em vários movimentos para a democratização do país. Incluindo-se 1922, 1924, com os *Dezoito do Forte*, com a *Coluna Prestes*, posteriormente, em 1930, com a Revolução que depôs o Presidente Washington Luiz. Todas elas com objetivos nobres. Isso é importante!

Eram homens idealistas. Grandes idealistas, na época. Citemos Eduardo Gomes, Siqueira Campos, o próprio Prestes – antes de 1927, Joaquim Távara, Juarez Távara, Miguel Costa,

foram grandes homens. Homens que visavam, lutavam por um Brasil mais justo, mais democrático, porque o país era dominado por oligarquias rurais: eram os *Barões do Café*, eram os usineiros do Nordeste etc.

As Forças Armadas têm tido um trabalho fantástico em prol do Brasil, na evolução política do país. Como exemplo, em 1930, quando sucedeu a derrubada daquelas oligarquias que se caracterizavam como a famosa dupla do *Café com Leite*, porque era um Presidente de São Paulo sucedendo outro de Minas Gerais e vice-versa, tudo isso foi derrubado. Posteriormente, o que estava correto foi desvirtuado, com a Ditadura de Getúlio Vargas, em 1937, quando ele deu um Golpe de Estado e permaneceu de 1930 até 1945 praticamente como ditador.

Portanto, nessa evolução, tivemos vários episódios com a participação das Forças Armadas. Primeiramente em 1945, com a derrubada da Ditadura, depois, em 1954, quando houve o episódio daquele escândalo do assassinato do Major Vaz, o qual desencadeou uma crise que culminou com o suicídio de Vargas. Tempos depois, em 1964, quando houve uma Revolução que, na época, foi apoiada pela Igreja, pela Imprensa e pela população de um modo geral, contra aquele estado de anarquia em que estava mergulhando o país. Desde a renúncia de Jânio Quadros, que foi a grande decepção durante aquele período, o qual realmente traiu todos aqueles que tinham votado nele e tinham



INCAER – Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

a esperança de que Jânio pudesse vir a fazer um Governo democrático, um Governo realmente decente, digno e com probidade administrativa. Aquilo tudo se esboroou diante da renúncia.

Posteriormente, houve a intervenção das Forças Armadas, em 1964, porque estávamos mergulhando numa situação caótica, com indisciplina generalizada, inclusive estimulada por setores do próprio Governo, visando à desmoralização das Forças Armadas brasileiras. Este foi um dos objetivos principais, em 64, para estancar aquele processo de degradação da disciplina e da hierarquia nas Forças Armadas.

Realmente, foi um processo inicialmente conduzido pelo Marechal Castello Branco e, ali, é que, na minha visão, a coisa se



ILA – Instituto de Logística da Aeronáutica





No entanto, acredito que as Forças Armadas deverão continuar assumindo o seu papel fundamental. Em primeiro lugar, o papel que eu considero o mais importante, que é justamente manter a Soberania no território brasileiro. Nós temos um território imenso e, se não fosse a atuação das Forças Armadas, que têm Pelotões de Fronteira ao longo das nossas fronteiras na Amazônia, no sul, no oeste, nós teríamos nos desintegrado.

Este é o exemplo dos países sul-americanos. Houve um tempo em que os espanhóis é que dominavam toda a área. Portugueses e espanhóis. Aquelas áreas dominadas pelos espanhóis se desintegraram em vários países. E o Brasil poderia ter-se desintegrado. Não fosse a visão, inclusive, inicialmente dos próprios portugueses que, na época, mantiveram a integridade do nosso território e, posteriormente, pelas

Forças Armadas.

É importantíssimo o papel que elas representam para manter a Unidade territorial brasileira, a Unidade da nossa nacionalidade.

Temos o exemplo magnífico da Aeronáutica, do qual podemos nos orgulhar, que é o Correio Aéreo Nacional (CAN). Realmente, é um dos únicos no mundo – se não for o único. Eu, particularmente, não tenho notícias de outro tipo de ação da Força Aérea em outros países do mundo. No entanto, no Brasil, o CAN tem um papel importantíssimo. Não apenas o de manter essa integração territorial brasileira, levando a nossa cultura, consolidando a nossa fraternidade cidadã. Temos linhas para o Amapá, Acre, Amazonas, Rondônia, para todos os Estados brasileiros, num esforço magnífico, desde épocas remotas. Este embrião nós devemos a grandes homens, nomes insígnies. Recentemente homenageamos o Marechal Montenegro Filho. Acrescentemos Lavenère-Wanderley, Eduardo Gomes, Lemos Cunha, Araripe Macedo, que foram grandes nomes do Correio Aéreo Nacional, assim como Lysias Rodrigues, Dorval Borges e tantos outros abnegados idealistas.

As Forças Armadas têm, também, na Marinha, uma Força atuante e consciência do seu papel de integração, que realiza através dos rios, além de continuar patrulhando as costas, nossas duzentas milhas de Zona Exclusiva de Comércio (ZEE). Podemos vislumbrar que as nossas Forças Ar-

madras tiveram – e ainda têm – um papel fundamental para a preservação da nossa Soberania.

No presente momento, com a evolução tecnológica, temos o SIVAM, que é uma ferramenta fantástica para executarmos a vigilância daquele nosso território mais a oeste. Todos nós sabemos que a Amazônia é objeto da cobiça internacional, os olhares de muitos países do mundo estão vorazes, pelas suas riquezas, pelo papel que desempenha no Planeta, um papel fundamental, inclusive climatológico. Ali estão as últimas reservas florestais da Terra. Praticamente, na África, na Ásia, foram e estão sendo todas elas devastadas.

Por tudo isso, eu vejo que a atuação das nossas Forças Armadas é importantíssima, não só para o Brasil, como também, para a qualidade de vida do Planeta. Uma ação de suma importância para a preservação da nossa Soberania, da nossa integridade territorial e como fator de de-

envolvimento! Não somente o de desenvolvimento social, mas, também, o de desenvolvimento econômico auto-sustentável. Com o cuidado de não permitir que outros, do exterior, venham devastar aqui, o que já devastaram, na sua inconsciente ganância, em outras plagas alhures.

No momento em que foram criados, e no momento atual, em que evolui cada vez mais a instituição dos Pelotões de Fronteira do Exército Brasileiro, as Forças Armadas estão presentes nesse desenvolvimento. Em torno daqueles Pelotões se desenvolve uma atividade, nasce uma pequena aldeia e, depois, uma cidadezinha, que acaba se transformando numa cidade das nossas fronteiras, como baluarte da nossa demarcação soberana.

Desta forma, o papel das Forças Armadas continua sendo, como tem sido ao longo da nossa História, fundamental para o país!

Apesar de alguns setores fazerem campanhas de



CINDACTA – Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

descrédito, percebe-se que as Forças Armadas brasileiras estão em alta. A população nacional reconhece o papel das Forças Armadas!

Em qualquer pesquisa de opinião pública perfeita, executada com isenção, verifica-se, no momento da sua divulgação, que as Forças Armadas ocupam o primeiro lugar na confiança do povo brasileiro. Isso, para nós, é suficiente! É, indubitavelmente, o reconhecimento daquilo que importa para a sociedade brasileira. Do quanto as Forças Armadas representam no Cenário Nacional. De nada adianta determinados setores procurarem denegrir a sua imagem, seja de que forma for. Mais ainda: de forma nenhuma, poderemos impedir o crescimento desse reconhecimento sobre a importância das Forças Armadas brasileiras.

Quando se percorre o interior do Brasil, o sentimento se agiganta mais ainda. As Forças Armadas são adoradas no interior brasileiro. Esse reconhecimento faz com que nós continuemos a cumprir, com entusiasmo renovado, a nossa missão. Isso é importante! É aquela honestidade de propósito. Honestidade no objetivo.

Conselhos para os mais novos

É interessante notar que hoje há uma diversidade de opções para os jovens. No meu tempo, existiam aquelas carreiras clássicas: Medicina, Engenharia, Direito, Carreira Militar, Diplomacia. Eram poucas, relativamen-

te poucas, as opções. Hoje em dia, tem-se um número muito grande de profissões a serem abraçadas.

Isso faz com que eu ache que o fundamental, hoje, é que o jovem deve se conscientizar de que precisa estudar muito.

Tenho a certeza de que o século XXI deverá caracterizar-se como o século da tecnologia de ponta. Portanto, os jovens têm que se preparar, cada vez mais e melhor, para, realmente, ocuparem esses espaços que estão sendo criados, que se abrirão, a cada instante, com o desenvolvimento tecnológico. Temos, já no presente, dezenas e dezenas de opções de profissões e carreiras altamente promissoras. À medida que essa diversificação tecnológica se vai abrindo, não só na Informática, mas, também, em outras como na Energia Nuclear, Solar, de Combustíveis etc., na área agrícola e em todas as outras áreas surgem opções muito gratificantes para os jovens.

A única advertência a se levar em conta é que, hoje em dia, as exigências são — e serão ao longo dos anos — cada vez maiores do que no meu tempo.

Por este motivo, a preparação do jovem deve ser muito mais aprimorada, para que ele possa seguir uma profissão cada vez mais exigente em matéria de conhecimento. Estamos, pois, no século da Educação pelo Conhecimento. Fundamentalmente, o quadro, o leque de opções, embora seja muito maior do que antes, a competição, entretanto, é

bem maior, porque temos uma população crescente. O mundo, hoje, tem mais de seis bilhões de habitantes, e as exigências para essas profissões que vêm surgindo, pelo desenvolvimento tecnológico, têm que ser maiores. Haverá, portanto, a necessidade da boa qualificação de conhecimentos. O generalista tende a desaparecer. Tende, não! Em alguns lugares, já desapareceu. Não existe mais o generalista. Existe, sim, aquele altamente especializado, técnico de alto nível, cada vez mais necessário para ocupar esses espaços que a tecnologia oferece, hoje, para o jovem.

Isto posto, o melhor conselho que se pode dar é: estude muito, e com uma boa qualificação.

Exemplificando, em nossa área, no nosso tempo, anteriormente à evolução, o piloto era visto como um grande aventureiro. Era um homem que pilotava uma aeronave muito tosca, com poucos instrumentos, quase sempre primitivos. Um velocímetro, um altímetro, instrumentos bastante rudimentares. Hoje em dia, o piloto de uma aeronave avançada, um Boeing etc, é um verdadeiro engenheiro. É um técnico que tem que ter uma altíssima especialização. Note-se como evoluiu! Hoje ele tem que conhecer a Informática, computadores de bordo e outras coisas. Não pode ser qualquer um, e sim, uma pessoa altamente qualificada. Partindo para o astronauta: esse, então, tem que ser um PHD. Nós temos o nosso tenente-coronel, que está fa-

zendo vários cursos, nos Estados Unidos, para ter a oportunidade de participar de uma tripulação. Ele é um rapaz novo, mas é um PHD de altíssima qualidade. Todos os tripulantes das naves espaciais o são. Seu preparo leva anos e anos. Como dito anteriormente, a qualificação do indivíduo para desempenhar qualquer função nos nossos dias é impressionante.

Eu vejo o meu neto já manipulando um computador com domínio absoluto. É um jovem que vai tentar fazer um concurso para o ITA, ou o IME, que são as melhores escolas de Engenharia do Brasil, e em nível internacional. Ele, desde agora, e durante mais dois anos, estará fazendo cursos de preparação para os exames de admissão àqueles Institutos citados, porque a competição é tremenda. Para entrar numa dessas Instituições, ele já terá que estar altamente qualificado. As exigências são muito maiores. Nós estamos num século que se caracteriza por seguir essa norma.

Esse é um problema, o grande drama por que passa o Brasil hoje em dia: é a baixa qualidade em que vive o ensino médio. A grande preocupação que existe em outros países mais desenvolvidos é a qualificação do seu pessoal em nível elevadíssimo. Em toda a Europa, nos Estados Unidos, no Japão, existem Institutos de Pesquisa de altíssimo nível.





As Escolas de Formação, também, de alto gabarito, para dar a base. Existe formação Superior de PHD em todas as áreas, em função das maiores exigências e da concorrência.

Na medida em que nós evoluirmos tecnologicamente, porque estamos numa progressão geométrica no mundo todo, serão maiores, aqui também, tais exigências. Impõe-se uma melhor formação da nossa população. Não basta, apenas, alfabetizar o indivíduo. Tem que ser dado um fundo de qualidade. Isso é que é fundamental! Não basta ensinar a ler e escrever. Hoje em dia, não é o que se quer. Isso seria continuar, praticamente, com um analfabeto que somente sabe escrever o nome, que não seria nada hoje. Há que ser promovido um ensino de qualidade no país, sem o que ficaremos defasados diante do desenvolvimento mundial.

Nos Estados Unidos e na Europa, com a adoção desse tipo de ensino englobando a pesquisa, o que surge de descobertas e desenvolvimento em todas as áreas é extraordinário! Eis a razão para que a formação do nosso cidadão tenha que ser muito mais exigente. Compatível com o que está ocorrendo lá.

Retomando a nossa área, hoje, pilotar um avião de caça não é como pilotar uma aeronave 263 do Correio Aéreo Nacional. Exige um nível de conhecimento elevadíssimo. Tem que ter altíssima qualidade profissional. Sem dúvida nenhuma

cabe uma responsabilidade muito grande às nossas Escolas de Formação.

Não só aos nossos pilotos, mas em todas as áreas, como à Intendência, como aos nossos técnicos especialistas em equipamentos, motores, equipamentos eletrônicos, que estão cada vez mais sofisticados. Tudo isso exige uma formação muito boa e muito grande.

Um Sentido para a Vida

No campo da filosofia, busca-se, sempre, um sentido para a vida. Além disso, diversas religiões procuram dar sentido à existência humana, com projeções transcendentes, que ultrapassam a vida do corpo.

É sintomático que a mente humana não aceite que o ser esteja no mundo vivendo apenas para a preservação da sua espécie. Isso seria um sentido que não teria nada de nobre. A vida não teria um sentido nobre.

Realmente, o homem difere dos outros animais por possuir uma gama maior de sentimentos. Quando ele formou sua família, seu grupo social, começou a sentir que deveria ser útil àquela sociedade em que vivia. Isto continua sendo o principal sentido da vida: ser útil à sociedade. Não pensar somente na sua família, na sua atividade, na sua profissão. Também deve pensar na comunidade, sem egoísmo.

A felicidade individual só existe com a felicidade coletiva. A harmonia com

o semelhante e o respeito ao meio ambiente, à natureza, são elementos que fazem o ser humano, que procura um sentido para a vida, mais feliz.

Outro elemento é construir a amizade. A amizade é muito importante, porque faz o homem sentir que é bem recebido no grupo.

Esses detalhes são os mais importantes para que se possa perceber um sentido para a vida.

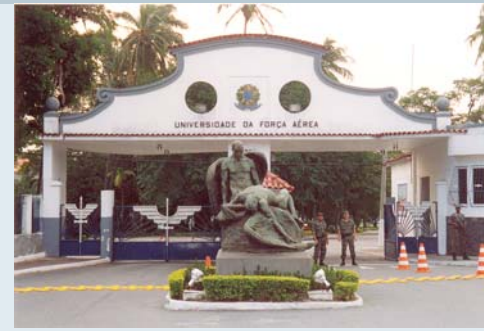
Afinal, desde que o homem criou a arte, ele pretendia utilizar uma linguagem universal. Começou com as pinturas nas cavernas, tentando comunicar-se através do meio ambiente. Desta forma, estava tentando inserir-se no seio da comunidade, exprimir sentimentos, o que é muito diferente da conhecida Torre de Babel, símbolo da separação dos homens. Seria a vida sem sentido algum.

Coisas do meu Agrado

Além da minha grande realização pessoal no que se refere à Aviação, do meu convívio com a minha família, os amigos da minha carreira e da minha profissão, existem coisas das quais eu gosto mais.

Uma coisa é de fundamental interesse para a minha vida: a Arte. Principalmente a Literatura e a Música.

Eu me sinto realizado quando ouço uma composição erudita, quando leio um



UNIFA – Universidade da Força Aérea

bom livro ou quando contemplo manifestações de Arte: a pintura, escultura etc.

Eu sempre gostei de Museus. Visitei os melhores do mundo: o Museu do Prado o Louvre, o British Museum, o Metropolitan de Nova York, o Museu do Vaticano, o de Oslo, o de Estocolmo.

Essas visitas são uma aula de cultura geral.

Da Cultura das Civilizações antigas eu gosto demais da Civilização Romana. Parece-me que foi a mais completa. Nas suas grandes obras, na sua organização, nas suas leis.

Essa, realmente, me traz grande satisfação pessoal; em poder aprofundar seus estudos sobre ela. É a nossa Civilização Ocidental.

A Humanidade tem o privilégio de ainda hoje poder apreciar as obras imortais de quatro gigantes das Artes: Beethoven na Música, Miguel Ângel o na Escultura, Rafael Sanzio na Pintura e Dostoiévsky, na Literatura. ■



OUTUBRO NO MUSEU AEROESPACIAL

O Museu Aeroespacial (MUSAL), visando divulgar a História da Aviação brasileira e mundial, comemorou o **Dia do Aviador**, promovendo no último dia 24 de outubro, a festa Outubro no Museu Aeroespacial.

O evento teve como atrações aeronaves em exposição, helicópteros e aviões de combate, pára-quedismo, oficinas de arte, exibição de filmes históricos, além da participação especial da Esquadrilha da Fumaça, que proporcionou ao público um show de arrojo e beleza nos céus. ■



Formação de Equipagens da

JOSÉ DE CARVALHO
Cel. Av. Ref

Ontem

Ontem,

Hoje...

e Amanhã?

A Aviação de Patrulha na FAB surgiu em fevereiro de 1942, durante a Segunda Guerra Mundial. O Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo, dando mostras de que em breve abandonaria sua posição de neutralidade até então mantida. Como represália, os alemães e italianos desfecharam uma campanha de ataques aos nossos navios mercantes em rotas litorâneas, apesar de nossa neutralidade formal, resultando em numerosos navios afundados.

A situação da FAB era de total despreparo para empreender ações bélicas eficazes de qualquer natureza, em especial ações de Patrulha. Não tínhamos os aviões adequados para as missões de Patrulha, nem em quantidade, nem em qualidade. Nossa frota aérea consistia dos primitivos aviões herdados da Aviação Militar e da Aviação Naval e de poucos aviões mais modernos recém-recebidos dos EUA. Mas, apesar de todas as deficiências, começamos a empreender missões de Patrulha empregando, em total improviso, todos os meios aéreos disponíveis. Acreditava-se que a simples presença de aviões sobre o mar se constituía em fator inibidor da liberdade de ação dos submarinos.



Aviação de Patrulha

Não havia a noção de Equipagem; os pilotos e outros aeronavegantes eram escalados em função de suas disponibilidades e de suas qualificações em relação à aeronave a ser empregada.

A noção de Equipagem, com a definição clara de suas funções a bordo e do respectivo treinamento, só foi implementada quando do treinamento ministrado pelos militares americanos dos USBATU – United States Brazilian Air Training Unit. Esse treinamento foi ministrado, em Natal, em aviões PV-1 VENTURA e, no Rio de Janeiro, em aviões PBY-5A CATALINA.

Antes do recebimento, pelo 1º/7º GAv, de aviões P-15 e, pelo 1º Grupo de Aviação Embarcada, de aeronaves P-16 e H-34, seus tripulantes foram submetidos a um treinamento que incluiu a instrução técnica sobre a aeronave e sobre os equipamentos que iriam operar. Essas Unidades constituíram “equipagens fixas”, na certeza de que a manutenção de todos os membros na mesma equipagem em muito contribuiria para a eficácia da missão. O treinamento operacional obedeceu, dentro do possível, esse princípio. Fatores exógenos contribuíram para flexibilizar a rigidez do conceito de “equipagem fixa”.

Essa situação perdurou até a desativação dos P-15 em 1978 e dos P-16 em 1996.

Hoje...

Vamos convencionar que o HOJE abrange todo o período de emprego do P-95, desde sua incorporação ao acervo da FAB, até o momento atual.

A equipagem operacional do P-95 é constituída

de dois Pilotos, um Coordenador Tático (COTAT), um Operador de Equipamento Eletrônico (OE-1) e de um Mecânico (OE-2)

A formação do Piloto de Patrulha é feita em duas etapas.

Atualmente a primeira é realizada em Fortaleza e consta de cerca de 56 horas de Instrução Técnica da Aeronave (ITA) e de 70 horas de voo, quando o aluno é qualificado como Piloto de aeronave C-95. Ainda em Fortaleza o aluno realiza três vôos de demonstração da aeronave P-95, num total de 5 horas. Esses vôos são realizados em aviões de um dos esquadrões operacionais.

A segunda etapa é realizada na Unidade Operacional. Inicialmente o piloto é submetido à ITA, com 56 horas de duração, e ao Curso de Piloto Básico, com cerca de 28 horas de voo. Terminada essa instrução sobre a aeronave, o aluno recebe a instrução teórica sobre Patrulha (cerca de 60 horas) e ingressa no Curso de Piloto Operacional, com a duração de 20 horas, quando então é qualificado como Segundo Piloto de Patrulha (2PP).

A Equipagem de Patrulha incorpora um tripulante característico desse tipo de operação: é o COTAT. Para ser qualificado como COTAT é necessário ser qualificado como 2PP e possuir um mínimo de 50 horas em missões de Patrulha. Sua formação é complementada pelos Cursos de Guerra Eletrônica, de Operador de Radar, de Operador do Equipamento de Medidas de Apoio à Guerra Eletrônica (MAGE) e pelo Curso de COTAT. Uma das exigências para que um piloto seja qualificado como Primeiro Piloto de Patrulha (1PP) é que ele também seja qualificado como COTAT.

O treinamento, em terra, do OE-1 (operador do equipamento de medidas de apoio à guerra eletrônica) e o do OE-2 (mecânico) são realizados em cada Unidade Operacional, com duração de cerca de 85 horas. Além disso, são submetidos a um treinamento operacional em voo de cerca de 45 horas.

Essa é a descrição sumária do currículo necessário à formação dos membros de Equipagem da aeronave de Patrulha P-95, aeronave relativamente simples, equipada com apenas dois sensores eletrônicos. O fato de quase toda a instrução operacional ser



realizada em cada Unidade não assegura uma formação homogênea e padronizada, além de comprometer sua operacionalidade.

e o Amanhã?

A FAB espera receber, em cerca de três anos após a assinatura do contrato, suas primeiras aeronaves P-3, já adquiridas. O processo de definição de seus equipamentos e do Consórcio que vai realizar as modificações e a modernização do avião já foi encerrado. Aguarda apenas que sejam incluídas no Plano Pluria-



nual de Ação (PPA) as necessárias dotações orçamentárias para que o contrato possa ser assinado.

A chegada do P-3 vai exigir da FAB um acurado planejamento que inclua a definição de quantos e quais serão os integrantes da Equipagem Operacional dessa aeronave e qual treinamento será necessário, onde e quando realizá-lo.

A descrição sumária acima, relativa à equipagem operacional do P-95, já demonstra a complexidade de uma aeronave de Patrulha de pequeno porte, equipada com apenas dois sensores eletrônicos e praticamente desarmada. Torna-se fácil imaginar o nível de complexidade de uma aeronave quadrimotor, dotada de vários equipamentos elétricos, eletrônicos, acústicos e magnéticos, de torpedos, bombas e mísseis e com vários "consoles" para o monitoramento

de cada um desses equipamentos, todos eles enviando informações para o "console" do COTAT.

É necessário, desde já, definir onde e quando será realizado o treinamento, teórico e prático, necessário à formação dos Pilotos, do COTAT e dos Operadores.

Parece-nos que a formação inicial dos membros de Equipagem de Patrulha, Pilotos e demais tripulantes operacionais, deveria ser realizada em uma única Unidade, que passasse a desempenhar a função de Unidade Escola de Patrulha; no caso atual, um dos quatro esquadrões do 7º GAv. Isso permitiria que os

demais esquadrões mantivessem, permanentemente, seu estado operacional, sem os encargos da instrução teórica e prática. Esse procedimento asseguraria uma padronização da instrução e uma maior eficácia do treinamento, pois os instrutores dedicariam grande parte de suas atividades à instrução, tornando-se cada vez mais competentes.

No caso do P-3, certamente o treinamento operacional inicial dos membros de Equipagem deverá ser feito no exterior, apesar de seu custo elevado. Após a absorção de conhecimentos, a Unidade Operacional terá que arcar com o ônus da formação de membros de Equipagem, concomitante ao seu estado Operacional. Na realidade, a complexidade do P-3 exige da FAB pesquisa, análise e decisão adequadas, pois essa aeronave e seus complexos equipamentos se constituem em gran-

de novidade em relação ao atual nível de experiência da FAB, que já perdeu sua capacidade anti-submarino e sua experiência em missões mais complexas e de longa duração, desde a desativação do P-15.

Quanto ao COTAT, fica uma pergunta no ar: qual deverá ser a formação básica de um COTAT? Aviador? Engenheiro Eletrônico? Comunicações? Outra?

Vários países que empregam o P-3 como aeronave de patrulha e/ou aeronave multimissão já fizeram suas definições sobre a formação básica do COTAT, mas não há, entre eles, uma uniformidade sobre essa formação.

Os Patrulheiros, veteranos e atuais, aguardam com ansiedade a assinatura do contrato de modernização e, em consequência, as definições sobre os itens acima citados. ■

Tráfico, Violência e Usuários

Carlos Dias
Empresário

Inicia-se, no Brasil, um debate a respeito de como se deve tratar o usuário de drogas. Questão essa, bastante delicada por ser o usuário parte do gênero humano.

As campanhas deflagradas, nas tv's, mostram a relação direta entre o tráfico e a violência e apontam os usuários como financiadores deste mal. Portanto, nada equivocado, pois estão aí identificados claramente vendedor e comprador.

Não se pode querer estabelecer, como alguns querem para aliviar suas consciências, uma política antidrogas tentando separar o usuário da cadeia que alimenta crimes diversos – roubos, assaltos, seqüestros, prostituição – e todo tipo de violência. Podemos mesmo admitir que as razões são diferentes, porém isto não altera o resultado das estatísticas da violência que, com o consumo de drogas, os usuários trazem à nossa sociedade.

Um outro aspecto importante é o da dominação imposta pelo tráfico, que asfixia a possibilidade de desenvolvimento das comunidades carentes e as trata como verdadeiros escudos humanos, utilizando principalmente crianças. Quem acompanha o noticiário observa que vários projetos sociais se tornam quase inócuos por ter que contar com a permissão dos traficantes e com a presença de assistência social de fachada, apenas para criar dependência a políticos corruptos.

Uma política nacional antidrogas, honesta, deve

ressaltar, por princípio, que a droga, em si, é um mal e jamais aceitar a falaciosa expressão redução de danos, que ao contrário do que indica, amplia e destrói ao máximo as pessoas e a sociedade.

O Estado tem a obrigação de defender a sociedade contra os malefícios da droga, que são nítidos: financiam guerrilhas no mundo inteiro, financiam desgraças de povos, destroem países que perdem sua soberania, como no caso da Colômbia.

Assistimos a guerra na Turquia, no Oriente Médio, as plantações de papoula que terroristas utilizam para financiar o mercado internacional, que usam a droga para explodir prédios, carros-bombas, matando pessoas em lojas e lanchonetes.

Tudo o que citamos tem um financiador, aquele falso inocente usuário de droga. Falso inocente porque ninguém vai à droga senão espontaneamente, ninguém se torna dependente por uso automático. O usuário utiliza a droga por diversas deficiências, por dependência, por problemas de ordem psicológica, acometido que é pela dependência química.

Há necessidade de um conjunto de medidas repressivas e preventivas agindo simultaneamente. Não basta apenas tirar de circulação traficantes de expressão, porque a cadeia sucessória é muito natural. Na verdade, o que temos a fazer – além de continuar com uma campanha repressiva e efetiva contra o tráfico de drogas, para liberar e libertar nossas comunidades carentes – é um trabalho forte de divulgação contra o consumo, isto é, atuar na redução de demanda.

A saída não é legalizar, a saída, verdadeiramente, é a repressão e também a educação, mostrando a degradação que a droga gera e apontando as virtudes que precisam ser valorizadas em nossa sociedade: a família, o ensino, a educação formal, o trabalho. Essas virtudes, atualmente, estão esquecidas.

Finalizando, faço um alerta àqueles que se acham livres para optar pelo erro da droga: entendam qual é o tipo de pessoa que produz e intermedia as drogas; quem são os produtores de cocaína, aqui e em outros países, e os traficantes. No Brasil, quem são os plantadores de maconha.

Essas pessoas matam, extorquem, são agentes corruptores. É dessas figuras “santas” que vamos promover e usar seus produtos? Isso só explica o nível de dependência, de alienação na utilização de drogas. Portanto, a comercialização e o uso de drogas desmontam os pilares da paz, que são a verdade, a justiça, a liberdade e a solidariedade. ■

Carlos Dias
é Presidente
do Instituto
Vida e Família,
Membro da
Drug Watch
International e
Coordenador
do Programa
de Combate
às Drogas do
Rotary Clube
Internacional

Frank Auerbach
Seated Figure II,
1961
Oil on board,
48,2 x 40,6cm



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

***Um escritor
que pilotava
ou um piloto
que escrevia?
Poeta,
moralista,
pensador, ou
piloto-de-
linha,
comandante
de bordo,
piloto de
ensaaios?
Humanista,
jardineiro,
arquiteto de
idéias? Ou
obreiro de
aviação,
diretor de
companhia,
chefe de base,
piloto de
combate,
piloto de
raids?***

Antoine de Saint Exupéry



O aviador, o filósofo, o mito

Aluno mediano, relataram seus professores, e piloto mediano, reportaram seus instrutores-de-vôo. Nada, portanto, de incomum ou genial em seus dotes. Entretanto, **espírito e intuição** acima da média, relataram seus contemporâneos, e **piloto com fogo sagrado**, conceituaram seus instrutores militares.

Tonio, seu apelido de família, era um menino talentoso (desenhava muito bem ilustrando sua correspondência e, mais tarde seus livros) que escutava, com atenção e maravilhado, as histórias que a doce imaginação da mãe inventava para suas crianças. Dedicava à sua mãe, viúva precoce, uma ternura que cultivou e expressou, viva e profundamente, durante toda a vida e bem retratada em sua correspondência. E, nesse relacionamento, já se evidencia uma sensível personalidade através dos seus escritos. Em um aniversário de sua mãe – sempre tratado como um acontecimento pela família – os filhos trazem presentes. Ao invés de recordações materiais, Tonio lhe compõe um poema:

*Dieu t'a donné, la grâce et la beauté
Et tu nous chéris, quelle félicité!*

Em sua adolescência, foi um bom aluno em filosofia enquanto em outras matérias sempre se classificou no último terço da turma. Entretanto, suas manifestações literárias já se faziam notar com a aparição de poemas e escritos variados *Amerture*, *Desenchantement*, *Printemps de Guerre*. A leitura também se tornou hábito. Mas a atividade esportiva não entusiasma o jovem estudante.

Com dezenove anos, após a Primeira Guerra Mundial, presta exame para a Marinha e não consegue êxito por haver obtido a nota 1 em língua francesa.

Matricula-se no curso de arquitetura, porém, não convencido da vocação, apresenta-se ao serviço militar que, face à sua personalidade, era uma libertação do fastio da rotina, que odiava. Assim, aos 21 anos, inicia sua vida em uniforme.

Não está claro o momento em que Saint-Exupéry começa a se interessar pela Aviação. Na verdade, sua adolescência se passou em um período de grande efervescência aeronáutica, em que os pioneiros desbravaram os ares e, de uma certa forma, influenciando toda aquela geração, convidando-a para a nova aventura. Entretanto, tudo indica que seu interesse foi despertado quando de um vôo de balão aos 12 anos de idade. Leia-se o poema conseqüente:

Les ailes frémissaient sous la soufflé du soir. (Asas freíam à brisa do crepúsculo).

A Primeira Guerra Mundial havia trazido um enorme desenvolvimento tecnológico, principalmente para a Aviação, que veio a se tornar a **arma de elite**, eclipsando a tradicional cavalaria.

Por essa razão, talvez, Saint-Exupéry tenha se candidatado à prestação do serviço militar no 2º Regimento de Aviação, instalado próximo a Strasbourg. Entretanto, como recruta não tinha acesso ao treinamento aéreo. Decidido a se brevetar, apresenta-se aos exames para o vôo militar, porém, inicia – às suas próprias custas – o vôo em um pequeno aeroclube, onde se breveta como piloto civil.

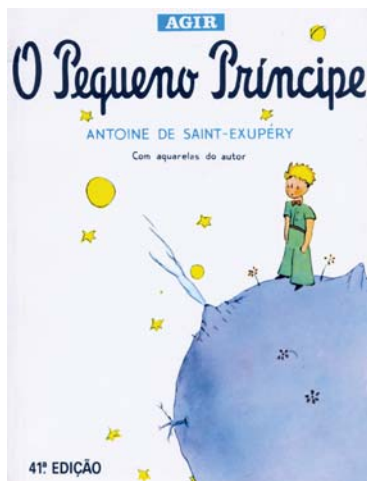
Àquela época, o treinamento militar apenas se dava nos Departamentos Além-Mar, e Saint-Exupéry solicita transferência para o Marrocos com esse fim. Lá teve seu *lache*. Seus nove meses de serviço militar em África não chegaram a permitir que ele se tornasse um verdadeiro piloto civil, e muito menos militar. E sua veia literária não havia pulsado.

Continuou sua pequena carreira militar já em França, e dela se afastou em 1923. Por um período de dois anos, a vida de Saint-Exupéry foi pouco fértil: instrutor de vôo, sócio de uma empresa de fotografia aérea e representante comercial de caminhões. Nenhuma dessas atividades o entusiasmou como a carreira, e a solidão da vida do interior fez novamente despertar sua veia poética quando da sua correspondência com os amigos e, principalmente, com sua mãe.

É também por mãos de amigos que Saint-Exupéry passa do momento literário aeronáutico para o tempo de exercício aeronáutico: um emprego na recém-formada Companhia de Aviação Latécoère.

Fundada por Pierre Latécoère – construtor de aviões – a referida Companhia se propunha a iniciar o tráfego aéreo postal entre o continente europeu e o norte da África, reduzindo o tempo de percurso de 11 dias para 13 horas. Da mesma maneira, Latécoère imaginava reduzir de 23 dias para sete dias o tempo de percurso de uma mala postal entre Paris e Buenos Aires. E foi na direção da Latécoère que os experientes pilotos da guerra foram direcionados, a fim de compor suas primeiras equipagens.

Em Toulouse, escritório central da Companhia, Saint-Exupéry encontrou-se com Guillaumet, Mermoz, Daurat e outros, que viriam a compor as equipes de



Capa do livro
"O Pequeno
Príncipe"

pilotos que desbravaram as rotas de África e América do Sul.

Os aviões eram rudimentares, o altímetro era pendurado no pescoço para evitar as vibrações do motor, as bússolas se desregulavam facilmente e as previsões meteorológicas eram pura fantasia. O vôo rasante, para se livrar da chuva ou do mau tempo, era extremamente comum.

Saint-Exupéry inicia sua carreira como piloto de linha, fazendo as etapas Toulouse-Dakar continuamente. E, nesse métier, enfrenta a solidão, o isolamento, os *remous*, as nuvens, a chuva, as panes, as correntes descendentes. Os vales e os montes. A dança nas tempestades, as praias e as palmeiras. Os ventos do deserto, a bruma, o terror dos muros... O céu e a areia. Todo esse cenário emoldurava as sensações, os sentimentos do jovem piloto, assegurando o conhecimento dos céus e que serviriam de estímulo para extravasar, em palavras e pensamentos, transmitidos em seus futuros escritos.

A introdução do *Vôo Noturno* foi uma inovação capital para o Serviço Aéreo Postal. Entretanto, os riscos provenientes do *período misterioso da noite* exigiam comportamento heróico dos participantes. Quando Mermoz estabeleceu que era uma imposição implantar o vôo noturno para a sobrevivência da linha, todos seus companheiros o chamaram de *louco*. E, dizia ele, **voaremos à noite com nossos homens antes de fazê-lo por instrumentos. Pilotarei o primeiro correio. Se eu passar, todos passarão após.**

E, a partir dessa decisão, a linha começa a enfrentar os vôos noturnos que, certamente, *carregaram* profundamente a alma e a mente do escritor-aviador em *Vol de Nuit*, sua próxima obra.

Com seu primeiro livro nas livrarias em 1929, Saint-Exupéry pilota hidroaviões recém-fabricados que se destinavam a cruzar o Atlântico em busca da América do Sul. E, logo após, aceitou o cargo de Chefe da Base de Aéropostale em Buenos Aires, onde permaneceu por um ano. Partindo dali, inaugurou a Linha para a Patagônia.

E foi durante sua gestão que seu amigo fraternal Guillaumet pousou em pane nos Andes entre Mendoza e Santiago, e mais tarde retornou à Base, concedendo um relatório impressionante que ilustraria escritos de Saint-Exupéry.

Foi nesta mesma época que conheceu Consuelo De 1936 a 1939, Saint-Exupéry se dedicou tanto às ativida-

des aeronáuticas como às de escritor, agora como repórter dos jornais franceses *L'Intransigeant* e *Paris-Soir* para retratar a Guerra da Espanha.

Saint-Exupéry, assim como Mermoz, não mantinha nenhuma simpatia pelo fascismo nem pelos seus líderes. Mas entendia que a **busca de um desafio dava à vida sua intensidade e sentido...**

Preparou sua nova obra – *Terra dos Homens* – que a crítica literária recebeu com aplausos e menções, tais como:

Terra dos Homens, que veio à luz em 1939 e às portas da Segunda Guerra Mundial, recebeu o Grande Prêmio de Literatura da Academia Francesa e, rapidamente, se transformou em *best-seller*, tendo sido traduzido para o inglês.

Diversos críticos se enganaram ao rotular Saint-Exupéry como *existencialista*. Na realidade, se desejássemos defini-lo melhor seria entendê-lo como *resistencia-lista*, já que sua filosofia de muito se aproximava à de Ortega y Gasset e Toynbee: *desafio e resposta*.

Após seu acidente na Guatemala, Saint-Exupéry somente voltou a voar com Guillaumet em uma travessia do Atlântico, da África do Norte aos Estados Unidos.

O enorme sucesso de *Terra dos Homens* ofereceu ao autor recompensas financeiras elevadas, que lhe permitiram retornar a seu elegante modo de viver, há algum tempo abandonado.

E foi nesta circunstância que enfrentou a Segunda Guerra. Sua convocação para o serviço militar não tardou: recebeu o posto de capitão e foi classificado em uma unidade de bombardeio. O que não o agradou, pois não desejava executar as missões que causavam a carnificina que assistiu, quando em Espanha.

Sua esperança de obter transferência para uma unidade de caça esfareceu quando, alegando sua idade e das seqüelas oriundas do acidente de Guatemala, o serviço militar o classificou em uma unidade de reconhecimento. E, dessa convivência com os homens de uniforme, vieram os elementos para sua obra *Piloto de Guerra*. Com a França invadida, deslocou-se com sua unidade para a Argélia. Ali, por algum tempo e sem que solução fosse dada que permitisse à sua unidade retornar ao combate, já que a França havia capitulado frente à Wehrmacht, Saint-Exupéry recolheu notas que lhe serviriam mais tarde para compor *Citadelle*.

Convencido de que somente com o apoio americano seria possível salvar a França do domínio alemão, Saint-Exupéry deslocou-se para os Estados Unidos, via Lisboa, no fim de 1940. E foi lá que concluiu *Piloto de Guerra* e esboçou *O Pequeno Príncipe*, no ano de 1942.

A obra *Piloto de Guerra*, já impressa no Canadá, exacerbou os críticos naquilo que poderia ser entendido como *posição política do autor*, com relação à situação da França no contexto da Guerra Mundial. Alguns chegaram a titulá-lo *pétainiste*. Na realidade, o escritor se posicionava contra o *fascismo sem doutrina do Gen. De Gaulle*. A obra lhe rendeu o Prêmio Aeroclube de França (póstumo).

A idéia de escrever um livro para crianças (mais tarde *Pequeno Príncipe*) nasceu nessa época, em Nova York. Estimulado pelos amigos americanos, e por um período de enfermidade, Saint-Exupéry elaborou sua pequena obra, em grande parte sob os efeitos de uma forte febre que lhe estimulava a criatividade.

Considerado como uma fábula, alguns críticos viram no *Pequeno Príncipe* um dos maiores livros existencialistas do século. Obra para os jovens e adultos.

Paladino dos céus, contemplativo solitário, misterioso, visionário. É incontestável que Saint-Exupéry se interessava particularmente pelas ciências exatas, porém não negligenciava a sociologia ou a economia política. Místico sem fé, *peão das estrelas*.

Saint-Exupéry aspirava ser o herói da grande conversão humana nos tempos modernos. Sua visão da terra, vista do avião, revelou o que poderia ser nosso planeta sem os homens.

Criou um estilo para acordar as *almas mortas*. E é tudo isso que deve ser preservado. Uma chama frágil, milagrosa centelha da consciência humana que, se o HOMEM preservar, poderá se manter acesa e jamais desaparecer.

O retorno do combate, uma meta não esquecida por Saint-Exupéry. Muito embora suas atividades aviatórias tivessem se resumido bastante quando nos Estados Unidos, seu desejo de participar no conflito era constante.

Com 42 anos, já longe da idade para pilotar um avião de caça, reagindo à idéia de voar um bombardeiro, Saint-Exupéry custava a se decidir. Reagia à idéia de juntar-se às tropas de De Gaulle, na Inglaterra, principalmente porque na sua concepção *o Gen. De Gaulle era muito mais inimigo do Governo de Vichy do que da própria Alemanha invasora*. Mas desejava voltar a voar em missão de guerra, de qualquer forma.

Superada a dificuldade de obter um uniforme francês em Nova York, Saint-Exupéry se deslocou de navio para a África do Norte, em busca de sua antiga unidade de reconhecimento: o II/33.

Seu retorno ao vôo e à unidade de origem foi cercado de todos os possíveis percalços. Trabalhavam contra o

escritor: sua idade (43 anos); suas limitações físicas provenientes do acidente anterior; as imposições do vôo; e a complexidade do avião P38. Além de, evidentemente, pequenos detalhes do tipo: Saint-Exupéry falava mal o inglês; seu grande porte alojava-se mal na cabine do P38; e as velhas fraturas ósseas penalizavam enormemente o aviador por causa do vôo de longa duração, em altitude de muito baixas temperaturas.

Um novo acidente, agora a bordo de um P38 (pouso em pane em pista curta) levou o comando da Aviação americana a afastar novamente Saint-Exupéry do vôo, para seu desespero. E seu retorno ao vôo teria que passar por De Gaulle, o que agravava a situação...

Somente através das ações de amigos americanos (particularmente o filho de Roosevelt), é que Saint-Exupéry foi reintegrado ao vôo em 1944.

Baseado na Sardenha, dali Saint-Exupéry voou para suas missões de reconhecimento sobre a França. Em 31 de julho de 1944, decolou na sua quinta missão de guerra, para não mais retornar à Base.

O decano dos Pilotos de Guerra do mundo, o pioneiro que rivalizou-se em astúcia frente aos mouros de África do Norte, que enfrentou os ventos frios da Patagônia; o Veterano que sobreviveu à atmosfera gelada dos Andes e à sede no deserto da Líbia, à AAA de Arras ou aos aviões de caça alemães, desta vez – diferentemente de antes – não retornou da missão. Abatido ou desaparecido no mar: não se sabe.

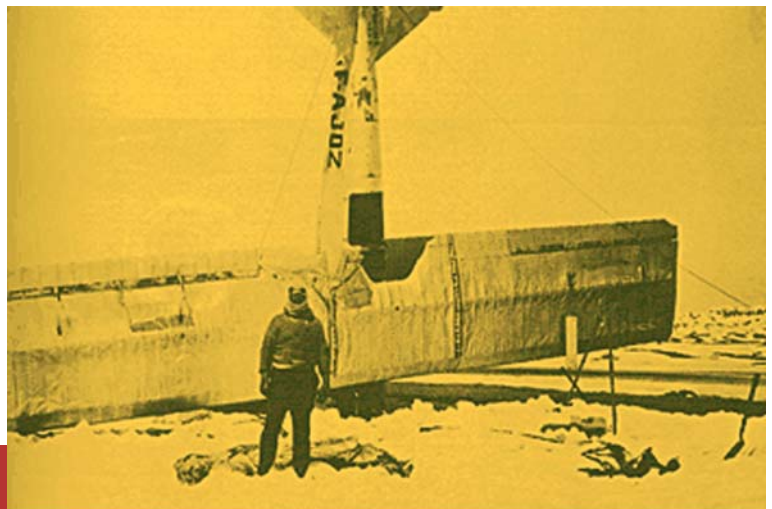
Não voltou para repartir! Mas deixou a vida como desejava: após haver conquistado o mundo com suas mensagens a bordo de sua máquina de voar, que para ele era – antes de mais nada – *uma forma de transportar emoções*.

Trinta e um de julho de 1944: cinquenta e nove anos sem Saint-Exupéry!

O AVIÃO, uma máquina de voar.

Mas que instrumento de auto-análise! ■

Em junho de 1930, Guillaumet se perde nos Andes a bordo de seu Potez 25. Saint-Exupéry reúne as equipes de socorro em Mendoza e, ao cabo de uma semana, acontece o milagre: Guillaumet, que caminhou dia e noite, é resgatado





Muito tempo já decorreu desde que a Portaria nº 018/GM3, de 14 de março de 1967, autorizou o funcionamento, na Diretoria de Ensino da Aeronáutica, de um Serviço de Seleção e Orientação Psicológicas.

Nesta ocasião, um grupo de pioneiros que havia feito o Curso de Psicotécnica Militar no Centro de Estudos de Pessoal – CEP – abraçou a difícil tarefa de implantar um Serviço de Psicologia voltado para a Seleção e Orientação Psicológicas. Tarefa tanto mais árdua, porque previa que fosse criada, também, uma nova mentalidade, aceitando dados que provêm de uma ciência que não se coloca como as chamadas Ciências Naturais, apoiadas em princípios matemáticos e observações diretas. Sim, porque as observações, em Psicologia, existem, mas demandam um segundo passo que é a interpretação, a qual, algumas vezes, se baseia em atos involuntários realizados pelo sujeito observado, atos estes que chamamos *formações do inconsciente* e que trazem, pelo seu simples nome, toda uma dificuldade de aceitação e compreensão – algumas vezes entre os próprios psicólogos.

Não é intenção aqui iniciar-se qualquer discussão teórica e/ou metodológica, mas tão-somente dar uma olhada por cima do ombro e manter a perspectiva de todo um caminho percorrido, o qual nem sempre foi feito por uma estrada sem acidentes. O fato é que a Psicologia na Força Aérea existe. Foi criada, como diz a sua Portaria de criação, “*a título experimental e enquanto é estudada a proposta do novo Regulamento daquela Diretoria*”. Hoje, o antigo SESO, atual IPA, é vinculado ao Comando Geral de Pessoal, como um órgão de Recursos Humanos que é, embora tenhamos um Sistema de Psicologia atuando de maneira eficiente, próximo a diferentes setores da Força Aérea.

É bom saber que o nosso pessoal conta com a visão da Psicologia para auxiliá-lo nos diferentes setores da Força, como nas escolas, junto aos hospitais e, mais recentemente, mesmo nossos companheiros mais antigos, que já completaram sua jornada na ativa, podem contar com este apoio nas diferentes atividades do UGG – Unidade Gerontológica e Geriátrica, funcionando no HCA, o que possibilita a esse grupo vivências muito saudáveis. Esperamos que seja mais um embrião que ve-

Adylson de Albuquerque Ennes
Cel. Int. R1

Psicologia n

mesmo. Aquele grupo de pessoas havia vestido a camisa da nova idéia. Lembro-me de que, espontaneamente, os seus integrantes excediam, em muito, os horários regimentalmente previstos, sempre que necessário. Havia uma vontade muito grande de que a atividade recém-chegada vingasse, crescesse e se espraiasse, tal como ocorreu.

Referindo-me a este fato, não por puro saudosismo, mas porque hoje percebo que existe algo de importante que se verifica em determinados grupos e que nos leva a indagar sobre o que faz com que as pessoas, em determinadas

organizações, espontaneamente, dêem, de si, além do previsto em termos regulamentares. Observamos este fenômeno em diferentes situações, as quais nos permitiriam uma listagem enorme, visto que cada um de nós saberia citar várias delas. Por que o pessoal de um Parque Aeronáutico *vira direto* para cumprir os prazos, ou mesmo antecipá-los, para entregar uma aeronave, sem esperar nenhuma recompensa extra? Por que o pessoal de uma tesouraria *vira direto* para apresentar a *prestação de contas* perfeita e fechada no dia seguinte? Por que o combatente segue para o combate

nha a desenvolver-se. Hoje já assistimos ao início de uma atividade voltada para a preparação do nosso pessoal para sua passagem do serviço ativo para a reforma ou aposentadoria, o PPRA – Programa de Preparação para Reserva e Aposentadoria – da Subdiretoria de Encargos Especiais, que não é um programa desenhado e executado pela Psicologia, mas que conta com psicólogos em seu bojo.

Como vemos, aquela experiência pioneira, autorizada a *título experimental*, ganhou corpo, cresceu, hoje permeia diferentes setores da Força e continuará a crescer, certamente, independente de onde seja exercida diretamente, sem disputas narcísicas de poder, voltada para o bem-estar de nossa Organização. Estas atividades, certamente repercutem junto ao pessoal, que percebe todo o interesse da organização à qual pertence.

Eu, pessoalmente, não participei do núcleo inicial pioneiro da Psicologia na Força Aérea, como SESO, mas cheguei pouco depois, quando o órgão já se chamava NUIISO – Núcleo do Instituto de Seleção e Orientação, precursor do ISO e do nosso atual IPA. Alguns dos fundadores já se haviam afastado, mas o espírito era o



Paul Jenkins
Phenomena Blue Loop, Paris 1963
Óleo sobre tela, 65 x 81cm

a Força Aérea

sem se importar *com a tocaia da morte*? E um sem-número de perguntas poderiam ser formuladas. Seria apenas: por que trabalham satisfeitos? A resposta pode ser: sim e não!

Os que se interessam pela Psicologia aplicada às organizações certamente podem encontrar na memória o nome de um teórico chamado Frederick Herzberg.

Herzberg nos chama a atenção para o fato, segundo sua teoria, de que satisfação não é puramente o contrário de insatisfação, ou seja, o contrário de *insatisfação* é *não insatisfação*. A partir deste ponto de não insatisfação, en-

traria em cena, aí sim, um outro fator que é a *motivação*.

Eis aí um outro aspecto em que a Psicologia pode juntar-se ao administrador, àquele que é o responsável por obter resultados através de pessoas. Sim, este é um desafio que se põe para a visão de RH. Um desafio sempre difícil, sem fórmulas fechadas, e preocupação de todos aqueles que comandam.

Hoje, neste contato por meio deste artigo, esta palavra – *Motivação* – pode ficar como algo a ser sempre pensado e perseguido, algo a se manter sempre no ar. ■

Tiago Adão Lara
Professor em
Filosofia

ECOLOGIA

Em *Grande Sertão: Veredas*, João Guimarães Rosa trabalha, o tempo todo, com a ecologia. Uma ecologia profunda, que implica as relações na sua variedade e complexidade. Transcrevo um fragmento do livro, que me parece representativo desse pensamento ecológico: “Mire veja: o mais importante e bonito, do mundo, é isto: que as pessoas não estão sempre iguais, ainda não foram terminadas – mas que elas vão sempre mudando. Afinam ou desafinam. Verdade maior. É o que a vida me ensinou. Isso que me alegra montão. E, outra coisa: o diabo é às brutas; mas Deus é traçoeiro! Ah, uma beleza de traçoeiro – dá gosto! A força dele, quando quer – moço! – me dá o medo pavor! Deus vem vindo: ninguém não vê. Ele faz é na lei do mansinho, se divertindo, se economiza.”

A ecologia de João Guimarães Rosa, pela boca de seu personagem Riobaldo, tem uma mestra: **a vida**: “É o que a vida me ensinou”. É um ensinamento fundamental: **verdade maior**. Por quê? Porque, da sua aprendizagem, da sua assimilação, depende a alegria de viver. A ecologia é justamente isto: alegria de viver: **“Isso me alegra montão”**.

Por que se alegra Riobaldo? Pelo fato de as pessoas não estarem sempre iguais, “mas que elas vão sempre mudando”. Isso é o mais bonito do mundo. As pessoas são do mundo. Estão sempre se fazendo no mundo e pelo mundo. A ecologia de Rosa é atividade no mundo, com o mundo.

Os personagens desse mundo são, antes de tudo, o Grande sertão; veredas. **Grande, sertão, veredas**. O pensamento e a atitude ecológicos não são o da instalação num paraíso ou num nicho. É o enfrentamento do Grande sertão, através da caminhada, por veredas, caminhos que vamos abrindo: picadas no mato. Agir ecologicamente não é se refugiar na tranquilidade do campo, mas enfrentar, também, a selva da cidade, relações complicadas, complexas, confusas. Relações de poder, porque todo ser humano é poder, é atividade, é capacidade de relacionar-se com outros poderes, outras capacidades, outros focos de criatividade. Inevitáveis, pois, os atritos.

Ecologia profunda é, assim, afinação e desafinação, con(**c**)erto e con(**s**)erto, arranjo e rearranjo desses poderes. Nunca a possibilidade de opressão ativa ou passiva está de um lado só. Ela está também dentro de nós, conjuntamente. É também Guimarães Rosa quem no-lo diz: “o diabo vige dentro do homem, os crespos do homem”. Toda mulher e todo homem têm

sempre os seus crespos, o seu avesso. Daí a necessidade de contínuo ajustamento político. Isso é a *polis*, a cidade, a convivência que o ser humano cria, pela mediação de organizações ou instituições. A cidade é o ventre que concebe e gesta nossas subjetividades. Está continuamente dando-se à luz.

Ser simpático à cidade, às instituições, que têm todas as ambigüidades das produções humanas é condição primeira, hoje, para ser ecológico. Mas ser ecológico é também saber discernir, na trama do jogo de poder que constitui a convivência, o que de mais saudável se apresenta e, por ele, optar e lutar. É saber discernir essa trama na constituição das nossas próprias subjetividades.

Na cidade, como no sertão e no deserto, moram e convivem com os seres humanos, Deus e o Diabo – tão semelhantes, segundo Riobaldo, na sua maneira de manifestar-se aos humanos, embora tão diferentes também. Um vem às brutas, o Diabo; o outro, vem de mansinho, sorrateiro e traçoeiro: Deus. Ambos ambivalentes, imprevisíveis, não sujeitos ao cálculo.

A atitude ecológica convida-nos a uma revisão das nossas imagens de Deus e do Diabo, dos valores supremos da vida. Elas são traçoeiras. Sob a capa do



Criador, do Senhor, do Pai, do Onipotente, do Sacro, podem ser escondidas as trapaças da religião dos ídolos, religião que oprime, aliena, desumaniza. Sob a capa do mal, muitas vezes, escondem-se também as tramas do poder que oprime e aliena e desumaniza e precisa criar medos e freios, Diabos, para atemorizar a liberdade que tenta se realizar. No entanto, só a liberdade dignifica e humaniza.

Nem sempre o Deus que temos é o Deus a favor do movimento da vida, a favor dos seres humanos. Nem sempre o Demônio que pintamos é o satanás que divide, mas a máscara da opressão contra os anseios da liberdade. Deus e o Diabo – valores supremos – são ambos traiçoeiros, às brutas ou de mansinho. Temos de estar sempre atentos e refazendo nossas experiências do bem e do mal. É comum ouvir-se dizer que o Diabo pode aparecer como **Anjo da luz**. Mas o contrário também é verdadeiro: muitas vezes, o que se nos apresenta como Diabo é a **Luz** escondida, de que carecemos.

A ecologia é, portanto, o cuidado também com nossas idéias, nossos ideais, nossos valores, como o é com a natureza e com a cidade. No fundo, é cuidado com as relações em todas as suas dimensões.

Cuidar das relações é cuidar de nós mesmos. Natureza, cidade e valores não são realidades externas e estranhas ao eu, que cada um de nós é. Nossas subjetividades tecem-se, com as intrincadas relações entre nós, a natureza, a cidade e os valores. Somos o dentro do nosso mundo, como este é o nosso fora. Sem ele, nós não seríamos. Sem nós, ele não existiria. O mal de que sofremos, nele se encarna. A dor, que ele objetiva, fere-nos o interior. A alegria, que nos invade, é nele celebração. A sua celebração é festa, dentro de nós.

O mundo, hoje, é percebido como doente; a cidade como violenta; os valores como caducos. Dessa doença, dessa violência e dessa caduquice sofremos, no âmago de nós mesmos. Tornamo-nos lamúrias inconcludentes.

Lamúrias nada fazem de novo. Enredam-se na mesmice pobre. Têm medo do caos.

Agir ecologicamente, pelo contrário, é abrir-se à fecundidade do caos, grávido de possibilidades. Possibilidades de novos tipos, nova qualidade de relações. Às lamúrias sucedam-se os preparativos para a alegria da festa; a festa da vida, pois a vida é o supremo valor, ético e ecológico. ■

Reprodução de foto de Flávio de Barros, resultado da justaposição horizontal de dois negativos, dando uma visão de corpo inteiro da cidade de Canudos. É o único panorama existente dessa época

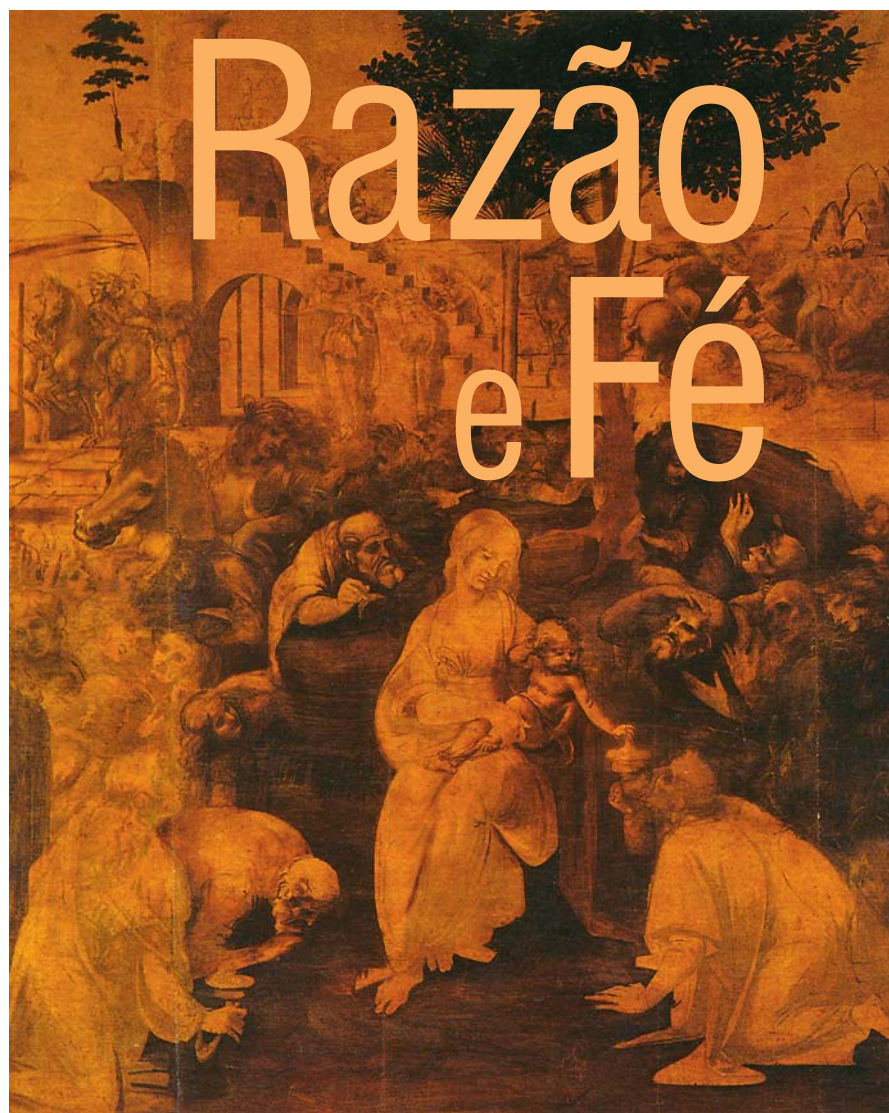


A Transcendência na Pintura sob a Ótica da

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R1

Ao aproximar-se o Natal, data em que celebramos o nascimento de Jesus, sentimo-nos envoltos pelo amor de Cristo e renovamos a fé e a esperança em um mundo mais fraterno. Com esses sentimentos, envio aos prezados leitores um abraço afetuoso, desejando que esse amor prevaleça sobre todos os sistemas políticos e ideológicos para que a paz reine entre as nações.

Neste último texto do ano, continuaremos abordando o tema do artigo anterior, no qual discorremos sobre a transcendência na pintura, cuja síntese é: a transcendência é a vontade do homem de sobrepujar seus limites e compreender a realidade sobrenatural. Para tanto, o homem utiliza três caminhos interligados, que possibilitam o aprofundamento nessa busca. O primeiro é a filosofia, em particular a metafísica, voltada para a pesquisa sobre o ser e a verdade pelo uso da razão. O segundo é a teologia que, por meio da fé direcionada pela revelação,



permite crer naquilo que não se vê. O terceiro é a arte, na qual a sensibilidade percebe o invisível e o traduz em diversas linguagens. A transcendência manifesta-se na pintura pelo artista que, de posse da sensibilidade e da razão, pode efetivamente captar a beleza nas coisas criadas por Deus e, materializando-

a na imagem, cria a obra artística e a torna viva para sempre.

Aprofundaremos, a seguir, o tema da transcendência sob dois ângulos fundamentais: o filosófico e o teológico. Para tanto, entrevistei dois queridos mestres, o Prof. Carlos Frederico Gurgel Calvet da Silveira e D. Estevão Tavares Bettencourt, da OSB.



Carlos Frederico Calvet da Silveira é doutor em filosofia, Chefe do Departamento de Filosofia da Universidade Católica de Petrópolis e professor da Faculdade Eclesiástica de Filosofia João Paulo II e da Escola Teológica do Mosteiro de São Bento.

Araken: A transcendência está relacionada com a metafísica?

Prof. Frederico: O certo seria dizer que a metafísica está intrinsecamente relacionada com a transcendência. Mas dizer isso é já supor uma determinada concepção de transcendência e é, por conseguinte, propor um certo modo de fazer metafísica. Diria que o tipo de metafísica surge de acordo com a concepção que se tenha da transcendência. Se admitimos o transcendente, isto é, Deus, tem-se uma metafísica clássica, como a de Aristóteles ou a de Santo Tomás. Se negamos a possibilidade de a razão humana afirmar Deus, começa-se a falar de uma metafísica moderna e, até mesmo, da negação da metafísica.

Araken: Quando e por que se iniciou a tentativa de acabar com a metafísica dentro da filosofia?

Prof. Frederico: No sentido clássico, esse começo está em Kant. No sentido mais moderno, pode-se dizer que é com Heidegger e, antes, com Nietzsche, que a metafísica recebe seus últimos golpes. Porém, é o próprio Heidegger

que, em certa medida, favorece uma retomada da metafísica.

Araken: Por que atualmente a arte é analisada mais pela aparência que pela sua essência?

Prof. Frederico: Não creio que seja justo dizer que a arte hoje seja analisada mais por sua aparência do que por sua essência. Parece haver aí uma dicotomia injustificada. O próprio Heidegger fez considerações fundamentais sobre a arte como o “pôr-em-obra-da-verdade”. É bom lembrar, entretanto, que o que se chama de aparência é a manifestação de algo que, por natureza, não pode aparecer. É uma relação análoga à que existe com a superfície, que não seria tal sem a profundidade.

D. Estêvão Tavares Bettencourt, da OSB, é licenciado em filosofia e doutor em teologia pelo Pontifício Ateneo Santo Anselmo (Roma). Atualmente é Diretor e Professor da Faculdade Eclesiástica de Filosofia João Paulo II, Diretor das Escolas de Fé e Catequese Mater Ecclesiae, Professor da Escola de Teologia do Mosteiro de São Bento e do Instituto Superior de Teologia da Arquidiocese do Rio de Janeiro.

Araken: A transcendência está relacionada com a fé?

D. Estêvão: A resposta depende do que se entende por “transcendente”. Se é o que ultrapassa a realidade

visível, o transcendente é o próprio Deus. Deus, embora transcenda as categorias materiais, pode ser atingido pela razão, mesmo sem fé. Eis, porém, que Deus se revela de modo sobrenatural como Trindade na Unidade, como Deus feito homem. Sob esse aspecto, sim, o transcendente só pode ser aceito pela fé. A fé é precisamente a adesão a Deus, que se revela no claro-escuro da caminhada do homem peregrino do Absoluto.

Araken: Por que, após o iluminismo, a fé perde seu vigor?

D. Estêvão: O iluminismo é o racionalismo, doutrina que não admite senão o que a razão alcança. Por isso, o iluminismo dispensa a fé. No decorrer da História ou nos séculos XVIII e XIX, a fé se enfraqueceu em muitos por influência do racionalismo, que deixou suas marcas no pensamento ocidental. Na verdade, a razão bem conduzida leva à fé; pois se sabe que a verdade não se esgota quando termina o alcance da razão.

Araken: A arte pode representar a verdade e a beleza do Criador?

D. Estêvão: A arte pode e deve desenvolver a beleza do Criador. Toda bela obra artística reflete a beleza do Criador; e isso lhe dá valor. O artista pode ser um arauto do Evangelho. É nisso que consiste a sua grandeza. ■

Matéria ilustrada com a obra de Leonardo da Vinci – A Adoração dos Magos – 1481-1482 Óleo sobre madeira, 243 x 246cm Florença, Galleria degli Uffizi





Os EUA e o novo

Em meados de junho do corrente ano, os chefes de Estado e de Governo dos vinte e cinco países que constituem a atual União Européia chegaram a um acordo com respeito à nova Constituição que, assim que for referendada pelos parlamentos e eleitores da região, passará a regê-los. Esse auspicioso evento serviu de cenário para que, uma vez mais, as duas vertentes daquilo que o Secretário de Defesa dos Estados Unidos, Donald Rumsfeld, batizou, maliciosamente, como a velha e a nova Europa, evidenciassem suas diferenças. De um lado, o grupo liderado por França e Alemanha, com uma visão de integração européia mais profunda, uma economia social de mercado e propugnando por uma Europa que sirva de contrapeso ao poder exercido pelos Estados

Unidos, em nível mundial. De outro, o grupo liderado pelo Reino Unido e pela Itália, com seu projeto de integração mais limitado, uma economia de cunho neoliberal e uma clara aliança com os Estados Unidos.

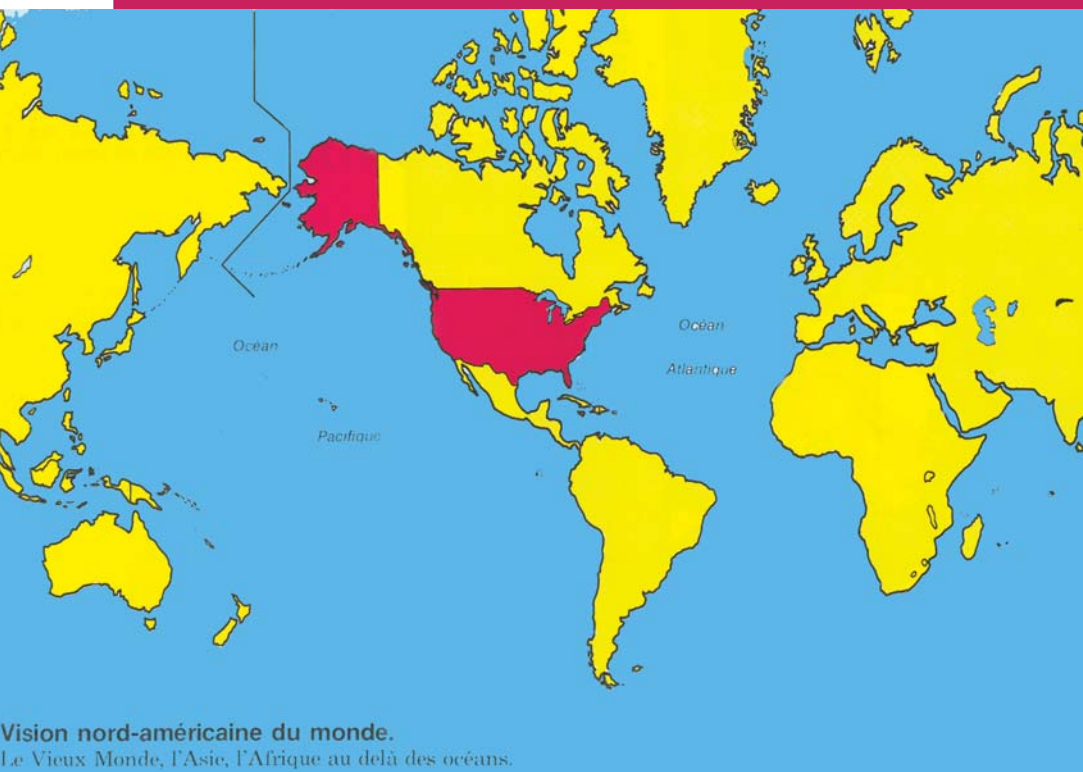
Entretanto, as diferenças existentes entre esses dois grupos não podem obnubilar magnitude do que foi alcançado até agora. A construção de um Estado moderno foi o resultado da convergência de três sinais de identidade: território, moeda e diplomacia-defesa. Já dispondo dos dois primeiros elementos, a União Européia tem-se lançado, enfaticamente, em costurar os acordos imprescindíveis para atingir o último.

Definitivamente, trata-se de uma região que não teme reinventar-se e reconstruir-se, que

não hesita em testar a inovação e a experimentação, almejando atingir objetivos cada vez mais elevados e ambiciosos. Em síntese, a Europa, por sua audácia e suas atitudes demonstradas, evidencia todas as manifestações que encontramos na juventude.

Porém, além da audácia estão aquelas qualidades que o diplomata britânico Robert Cooper qualificou como pós-modernista, ou seja, uma cultura estratégica que enfatiza a negociação, a diplomacia, a promoção de laços comerciais, a primazia do direito internacional

*Visão
norte-
americana
do mundo*

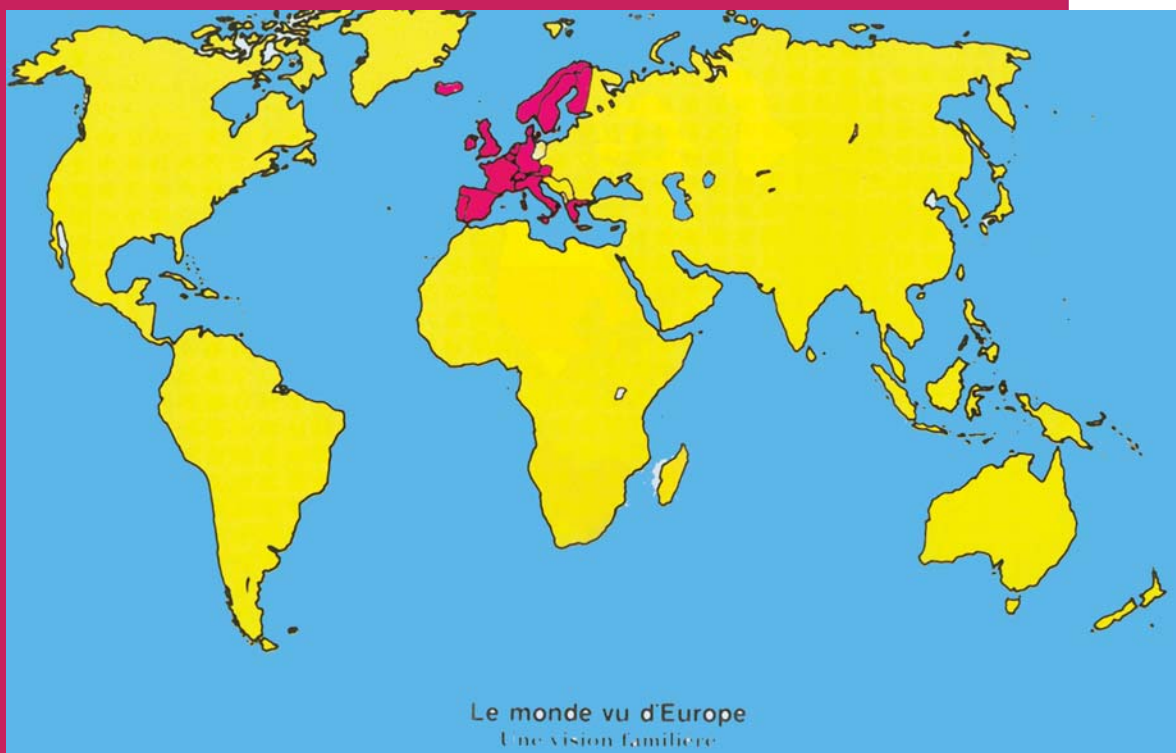


“Velho Continente”

acima do uso da força, do convencimento sobre a coerção e do multilateralismo sobre o unilateralismo. De uma cultura que privilegia a aproximação gradual e sistemática na resolução de problemas, em contraposição aos extremismos e à ênfase militarista. Tudo isso também permite falar de uma Nova Europa.

O flagrante contraste da nova Europa com os Estados Unidos, na atualidade, pode ser facilmente evidenciado.

Enquanto a Europa exala vitalidade, o país do Norte parece revestir-se da roupagem da tradição e da imobilidade, calcadas nas velhas concepções estratégicas, tendentes a uma rigidez social pouco afeita às transformações, ou seja, os norte-americanos têm por norma cultivar a cultura da virtude assentada nos valores definidos pelos fundadores, em que Deus e a proteção divina constituem referências cotidianas. Uma sociedade tendente aos fundamentalismos pela fixação, em suas raízes, daquilo que batizaram de manutenção das tradições e pela nítida percepção de seu sentido de missão. Uma nação em que o idealismo e o realismo são denominadores comuns, no sentido de garantir que a superioridade militar e o uso da força sigam promovendo um mundo consoante com



seus valores e interesses. Ademais, como sói acontecer, um país em que a intensidade das crenças e a diversidade de interesses direcionam todas as ações para a atomização, para aquilo que Arthur Schelesinger denominou de tribalização da sociedade. A ênfase para garantir a cada tribo o direito a seu próprio espaço e a sua própria opinião, dentro do imperativo do politicamente correto, tornam a sociedade estadunidense profundamente rígida e pouco afeita ao diálogo.

Em contraposição à nova dinâmica promovida pela Europa, assim se apresentam os Estados Unidos aos olhos do mundo. Enquanto aquela se move com desenvoltura para o futuro, este permanece atado às suas velhas ancoragens e encapsulado em suas anacrônicas tradições. ■

O mundo visto da Europa

O Estatuto dos Militares

Estatuto do

Dion de Assis Távora
Cel. Av. R1

Em épocas passadas, quando a carreira militar era um sinônimo de prestígio e probidade, tanto moral quanto administrativa, foi incluído no *Estatuto dos Militares* o porte de arma para os oficiais. O porte de armas era um direito e uma das prerrogativas do oficialato. Às praças, somente poderia ser concedido tal benefício, dentro das normas existentes e sob determinadas condições, inclusive parecer favorável do seu comandante.

Naquela época, a Carta Patente do oficial era assinada pelo Presidente da República. Era suposto que o militar tivesse fé pública para intervir em qualquer caso em que houvesse necessidade de uma ação firme. A arma era a garantia que o militar teria para fazer uma prisão em flagrante ou casos semelhantes em que fosse necessário o emprego de uma força dissuasiva ou real.

Era a arma também a garantia de que o militar estivesse sempre pronto para qualquer eventualidade. As Forças Armadas facilitavam a seus oficiais a obtenção do armamento pessoal, normalmente pistolas ou revólveres. Era também um fator de prestígio para as Forças Singulares, junto à população, que seus militares possuísem o direito ao porte de arma. Ao longo dos anos, nem mesmo na ditadura Vargas, tiveram os militares alguma restrição quanto ao porte de armas.

Agora, com o novo *Estatuto do Desarmamento*, os militares estão praticamente cassados quanto ao direito ao porte de arma. Foram acrescentados diversos óbices impeditivos para a obtenção do porte de arma, que agora, com o novo Estatuto, tornou-se obrigatório. Sob o pretexto de que desarmada a população, conseguir-se-ia a diminuição da violência, foi aprovado no Congresso Nacional o novo *Estatuto do Desarmamento*.

“Era a arma também a garantia de que o militar estivesse sempre pronto para qualquer eventualidade.”

Os militares, os mais interessados na manutenção do porte de arma para seus oficiais, não souberam ou não puderam fazer valer os seus direitos. Ou, na pior das hipóteses, não se importaram com o problema.

Assim sendo, o *Estatuto do Desarmamento* cassou, na prática, o direito da população de portar armas, aí incluídos os militares, da ativa, da reserva e reformados. Na situação atual o militar, mesmo na ativa, deve tirar o seu

porte de arma se quiser portá-la. Foram os militares igualados aos civis, ou seja, houve um nivelamento por baixo. Agora todos, militares ou civis, devem tirar o porte de armas caso desejem portá-las.

Quanto à situação legal sobre o porte de armas, a única diferença entre os militares da ativa, da reserva ou reformados, é no que concerne aos exames de aptidão técnica e psicológica. Estão os militares da ativa dispensados de exame de aptidão técnica e aptidão psicológica para poder tirar o porte de arma. Depois de concedido o porte de arma ao militar da ativa, esse porte terá validade enquanto seu detentor estiver no serviço ativo.

Os inativos deverão fazer um exame de aptidão técnica e um de aptidão psicológica para poder se habilitar ao porte de arma. Caso sejam habilitados, o porte poderá valer por até três anos.

Um direito e uma prerrogativa dos militares, garantido no *Estatuto dos Militares*, foi retirado, passou a ser uma concessão. ■



Militares e o Desarmamento



Jacques-Louis David, O juramento dos Horácios, 1784-1785, 335x427cm

FAB

salva mais oito pessoas no Litoral Sul do País



Na semana entre 7 e 12 de setembro de 2003, a Força Aérea Brasileira localizou, no litoral sul de Santa Catarina, um bote com oito sobreviventes do barco PESCA CHILE DOS, após mais de 50 horas voadas em quatro dias de intensas buscas.

“No dia 1º de setembro saímos do porto de Itajaí, rumo ao litoral gaúcho, com a mesma esperança de sempre: trazer o barco apinhado de peixe. (...) No domingo, dia 7, exatamente uma semana após a partida, o Chile Dos adernou e depois virou, indo parar no fundo do mar”, relatou um dos sobreviventes.

Começaria aí o drama dos dez tripulantes. Logo de início, dois tripulantes ficariam presos à embarcação, vindo a desaparecer com os destroços.

No mesmo dia, o SALVAMAR SUL, sediado em Rio Grande (RS), mobilizou embarcações que trafegavam pelo local e acionou o SALVAERO Curitiba, a fim de engajar também aeronaves da Força Aérea Brasileira na busca do pesqueiro, desaparecido no través de Tramandaí (RS).

O Sistema COSPAS-SARSAT, um conjunto de satélites utilizados para a Busca e Salvamento, havia captado um sinal de emergência na região e transmitido suas coordenadas para o SALVAERO Curitiba, que foi o responsável por toda a coordenação aérea das buscas.

A partir de segunda-feira, dia oito, a Segunda Força Aérea disponibilizou uma aeronave P-95 (Bandeirante Patrulha), para auxiliar nas buscas dos sobreviventes. O 2º/7º GAv (Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação, Esquadrão Phoenix) voou mais de quinze horas, enfrentando condições meteorológicas marginais na região das buscas (ventos fortes, chuvas constantes e baixa visibilidade frontal).

Coincidentemente, na terça-feira, chegava a Florianópolis uma aeronave C-130 Hércules do 1º Grupo de Transporte de Tropa para realizar treinamento de busca no mar. Imediatamente, a Quinta Força Aérea autorizou seu engajamento na missão de busca. Apesar das péssimas condições meteorológicas, o P-95 e o C-130 avistaram destroços que foram de importância fundamental no sucesso dessa missão: a bóia sinalizadora de emergência, um estrado amarelo (1,5mx2,0m), um plástico azul, alguns barris de óleo e sacos plásticos de ração para sobrevivência: tudo indicava que poderia haver sobreviventes necessitando de socorro imediato.

Após o vôo, foi realizada a en-

Seção de Comunicação Social do 1º GTT (Grupo de Transporte de Tropa)



trevista com os observadores. Dentre os dados colhidos, observou-se que havia uma grande possibilidade de o bote com os sobreviventes ter sido sobrevoado pelo Hércules.

– **“Capitão, na quinta perna do padrão eu posso jurar ao senhor que vi um objeto semelhante ao bote. Era laranja, de forma retangular, com as bordas arredondadas. A visibilidade não estava boa, mas tenho certeza quase absoluta de era o bote”**, afirmou o 1S BMA José Nóia de LOPEZ, um dos observadores SAR da missão.

Passada a informação ao 1º Ten. QOECTA Antônio Eduardo SANTILLI, os próximos padrões de busca foram concentrados naquele ponto.

Na quarta-feira chegava outro C-130, desta vez pertencente ao 1º/1º Grupo de Transporte, que entraria na missão em substituição ao C-130 do 1º GTT. O mar estava revolto e nenhum sinal foi encontrado nesse dia.

Quinta-feira, dia onze, oito horas da manhã, um famoso céu de brigadeiro aguardava as tripulações do P-95 e do C-130, fornecendo indícios de que o sucesso estava próximo...

Para intensificar as buscas em torno dos indícios apresentados, a Segunda Força Aérea deslocou

para Florianópolis um SC-95B, Bandeirante SAR, do 2º/10º Grupo de Aviação, Esquadrão Pelicano, Unidade mestra de Busca e Salvamento da FAB, sediada em Campo Grande (MS). O cerco se fechava, aproximando a vitória do trabalho em equipe.

Exatamente às 18h 02, do dia 11 de setembro de 2003, o C-130 informou ter avistado um foguete sinalizador e ter identificado o bote salva-vidas com várias pessoas vivas dentro. Foi lançado o KIT de salvamento fornecido pela FAB (alimentos, rádios para comunicação, água e remédios) e estabeleceu-se contato com os sobreviventes, descobrindo-se que apenas duas pessoas estavam desaparecidas.

– **“Às vezes, lá longe, avisávamos um navio cargueiro... Em três oportunidades disparamos os sinalizadores, mas em nenhuma delas fomos vistos. Só tínhamos mais um tiro e sabíamos que não poderíamos desperdiçá-lo. Na quinta-feira de manhã vimos o avião da FAB, mas ele estava muito longe... Por isso, deixamos para soltar o último sinalizador no final da tarde quando seria mais fácil nos localizar”**, declarou Alex Silva Ribeiro, um dos oito sobreviventes.

A partir daí, a aeronave realizou um procedimento comum entre as unidades aéreas de Busca e Salvamento: **não abandonar o sobrevivente até que seu salvamento esteja concretizado!** E foi assim: três horas voando próximo, girando em torno do bote, acompanhando cada movimento seu, cada segundo, até que às 21h 07, todos os sobreviventes haviam sido salvos pelo Navio Patru-



lheiro Benevente da Marinha do Brasil!

– **“O trabalho da nossa Força Aérea e da nossa Marinha serve para mostrar que estamos muito bem preparados para fazer resgates. Hoje posso voltar para o mar e trabalhar tranqüilo, pois sei que a nossa Marinha e a nossa Aeronáutica estão olhando por nós, são nossos anjos da guarda”**, afirmou o Sr. Dalmo Adolfo Ladwig, mestre do PESCA CHILE DOS, um dos sobreviventes.

Sobreviventes, gratos, mas ainda tensos com o ocorrido



Foram cinco dias de intenso trabalho conjunto entre várias unidades da FAB e várias embarcações civis e da Marinha do Brasil, para fazer valer o lema maior da Busca e Salvamento:

Para que Outros Possam Viver!

A indelével satisfação de terem recebido a própria vida de volta, por mãos anônimas

Anjos
nos céus
de
Santa
Catarina





Entenda rapidamente o Sistema de Busca e Salvamento do Brasil

Para aumentar a eficiência do Sistema, o Brasil entrou para o consórcio internacional COSPAS-SARSAT. Este Sistema é composto por onze satélites orbitando ao redor do planeta, com capacidade para detectar imediatamente qualquer sinal de emergência emitido por rádios localizadores, nas aeronaves e embarcações mundiais.

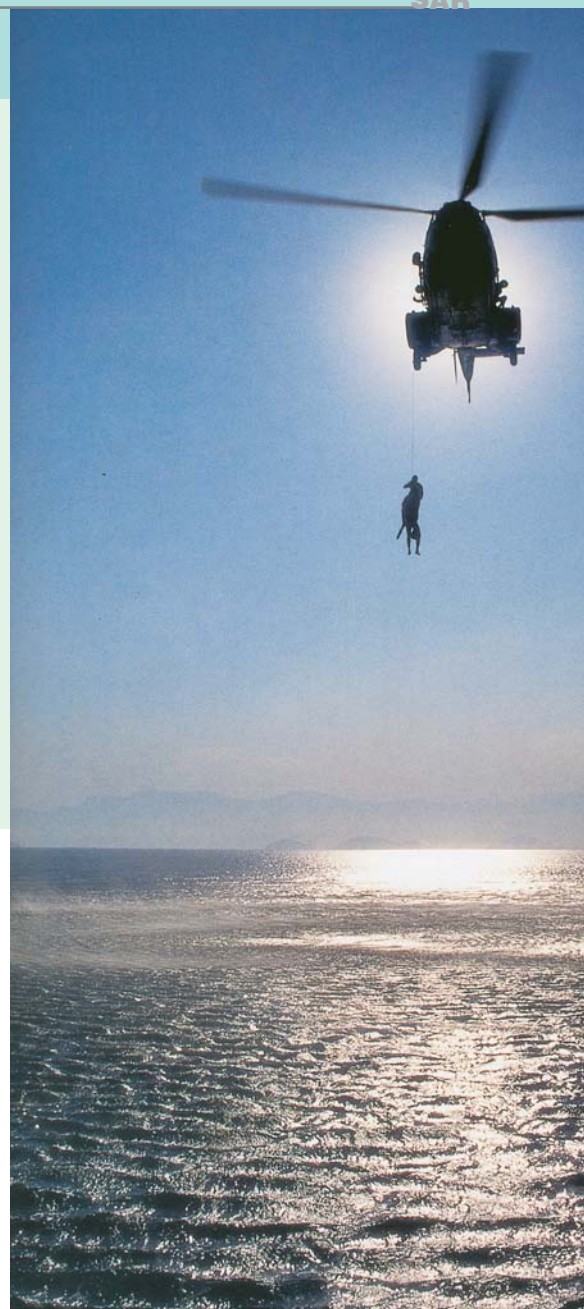
Os TLEs (Transmissores Localizadores de Emergência) e EPIRBS (versão utilizada nas embarcações) emitem um sinal de emergência que é captado por esses satélites e retransmitido para a central brasileira localizada em Brasília

(BRMCC – Centro Brasileiro de Coordenação de Missão do Sistema COSPAS-SARSAT). O BRMCC envia as

coordenadas do ponto para o SALVAERO ou o SALVAMAR responsável por aquela área, o qual imediatamente realiza uma checagem de informações e aciona os meios aéreos ou marítimos se houver necessidade.

Distribuídos ao longo do Brasil existem os SALVAERO (órgãos de Coordenação de Busca e Salvamento da FAB) responsáveis pelo acionamento e pela coordenação dos meios aéreos utilizados nas missões SAR (*Search and Rescue* – Busca e Salvamento). Militares de serviço vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, realizam todos os procedimentos iniciais necessários para a coordenação da missão.

Do ponto de vista operacional existem as Unidades Aéreas responsáveis pela execução das missões SAR. Há aeronaves P-95 Bandeirante adaptadas para a missão de Patrulhamento; aeronaves SC-95B Bandeirante adaptadas para as missões de Busca e Salvamento; C-130 e SC-130 Hércules utilizadas para a busca, geralmente em alto mar; e UH-1H, CH-34 e UH-50, helicópteros utilizados nos resgates e buscas em regiões montanhosas.



Saiba um pouco das Unidades que Participaram da Missão

2º/7º GAV
2º Esquadrão do
Sétimo Grupo
de Aviação
Esquadrão Phoenix



Foi a primeira Unidade da FAB a participar das buscas. É responsável pelo patrulhamento da costa sul do país. Voou mais de quinze horas, tendo sido a primeira a avistar destroços.

Localizada em Florianópolis (SC), opera com aeronaves P-95, Bandeirante Patrulha – ou Bandeirulha – de fabricação nacional (EMBRAER). Seu nome PHOENIX é oriundo da lendária ave que renasce de suas próprias cinzas.

1º GTT
1º Grupo de
Transporte
de Tropa
Esquadrões Coral
e Cascavel



Esta Unidade iria realizar treinamento SAR em Florianópolis, quando foi acionada para a missão. Localizou a bóia sinalizadora, o estrado e alguns barris de óleo. Seus observadores SAR forneceram dados que foram cruciais para a centralização das buscas numa área menor, o que culminou com o *avistamento* do bote com os sobreviventes.

Localizada no Rio de Janeiro (RJ), opera com aeronaves C-130 e SC-130 Hércules, de fabricação norte-americana, adaptados para a missão SAR. Possui dois esquadrões, o Esquadrão CORAL e o Esquadrão CASCAVEL, sendo responsável pela cobertura SAR em alto mar.

1º/1º GT
1º Esquadrão do
Primeiro Grupo de
Transporte
Esquadrão Gordo



Sediado na Base Aérea do Galeão, Rio de Janeiro, foi quem avistou o bote com os sobreviventes. Chegou na quarta-feira, para substituir o C-130 do 1º GTT que deveria retornar ao seu treinamento. No cumprimento de suas missões, o Esquadrão utiliza aeronaves C-130 e KC-130 Hércules adaptados para o Reabastecimento em Voo. Tal como o 1º GTT, é responsável pela cobertura SAR em alto mar. Seu nome GORDO deve-se à capacidade e forma das aeronaves C-130.

2º/10º GAV
2º Esquadrão do
Décimo Grupo de
Aviação Esquadrão Pelicano



É a Unidade Mestra da Busca e Salvamento no Brasil, sendo a pioneira nessa missão. Foi acionada na quinta-feira, enviando uma aeronave SC-95 para o local das buscas.

Sediado em Campo Grande (MS), utiliza aeronaves SC-95 Bandeirante SAR (fabricação nacional) e UH-1H, helicóptero de fabricação norte-americana. Seu nome PELICANO é oriundo da lenda em que essa ave rasga seu próprio peito para oferecer suas vísceras como alimento a suas crias.

CINDACTA II
SALVAERO CURITIBA



Responsável pela coordenação dos meios aéreos utilizados nas buscas. Durante toda a missão coletou dados e definiu os locais onde seria executada a procura da PESCA CHILE DOS. ■

Equipes de militares especializados em Busca e Salvamento estarão prontas para decolar de imediato de várias partes do território brasileiro, totalizando pelo menos doze Unidades Aéreas operacionais aptas para localizar embarcações e aeronaves e resgatar seus sobreviventes a qualquer momento do dia ou da noite, no Brasil e na sua área de responsabilidade.

Livros que Amei

Dentre tantos títulos existentes nas livrarias, nossa escolha fica dividida e no nosso espírito indeciso, quando buscamos o alimento essencial para a nossa cultura. Um bom livro, a obra que deveríamos ter lido.

Nesta seção, nossos amigos dão suas sugestões e nos aguçam o apetite.

Em julho de 1944, Saint-Exupéry, pilotando um Lockheed P-38, desapareceu no Mediterrâneo, em missão de Reconhecimento Aéreo.

Como herança deixou-nos o seu humanismo e diversas obras tais como: *Correio Sul*, *Vôo Noturno*, *Piloto de Guerra*, *O Pequeno Príncipe*, e em especial, a nosso ver: *Terra dos Homens* (1939) premiada pela Academia Francesa de Letras – dedicada ao seu grande amigo Guillaumet, também aviador, posteriormente desaparecido em acidente aéreo.

O avião é o *Leit Motiv* de Saint-Exupéry. É o avião que conduz o seu trabalho. “O avião não é um fim, é um instrumento, mas que esse instrumento nos permitiu descobrir a verdadeira fisionomia da Terra”.

Possivelmente, ao sobrevoar o deserto, meditou: “A grandeza de uma profissão é, talvez, antes de tudo, a de unir os homens”.

Certa feita, voando à noite sobre a Argentina, refletiu: “É preciso a gente tentar se reunir. É preciso a gente fazer um esforço para se comunicar com algumas dessas luzes que brilham, de longe em longe, ao longo da planura”.

Marcel Migeo, referindo-se a *Terra dos Homens*, ressalta que ela está “toda impregnada da vida do homem

de ação, do aviador, do piloto; o Homem que é preciso arrancar às suas fraquezas, e elevar-se até ao seu verdadeiro destino: a Grandeza”.

Em 1935 Saint-Exupéry sofreu um acidente no deserto da Líbia. Voando à noite perdeu a orientação e tocou o chão a mais de duzentos e setenta quilômetros por hora. “É inexplicável que estejamos vivos”, ele e o mecânico Prévot. Recorda em seu livro: “durante três dias caminhei, tive sede, segui pistas na areia, fiz do orvalho da noite a minha esperança de vida”.

Foram salvos por um beduíno, de cujo rosto confessa que jamais poderá se lembrar e o define como a face de todos os homens!

“Nunca nos viste, mas já nos reconheces; és o irmão bem amado e eu te reconhecerei em todos os homens... todos os meus amigos, todos os meus inimigos caminham em ti para mim – e eu não tenho mais um único inimigo no mundo”.

“Que virá meu livro a ser naquele que o leu?” – indagou Saint-Exupéry. Desejo responder à tua indagação.

Adotei um dos teus conselhos: “É preciso a gente tentar se reunir”. Parece até que a turma com a qual ingressei na Força Aérea, toda ela leu *Terra dos Homens*. Há alguns anos nos

reunimos, civis e militares, sempre que podemos; parece difícil, acontece, porém, que comungamos do Evangelho da Fraternidade onde pregas que “amar-se não é olhar um ao outro, mas olhar juntos na mesma direção”. Outras turmas fazem o mesmo!

Aprendi a tua grande lição de humanismo que nos transmitiste ao narrar o teu acidente nas areias do deserto e o teu salvamento com o mecânico Prévot, por um beduíno que passaste a identificá-lo para a Eternidade... como “o irmão bem amado”! Este episódio me foi valioso! Como psicólogo adotei a tua visão do Homem – tornei-me Humanista.

Procurei unir os homens e preservar a sua união, fazendo sentir que não estavam a meu serviço, mas isto sim, juntos estávamos a serviço da Força Aérea. Esforcei-me em demonstrar no dia a dia de trabalho que “devemos tomar consciência do nosso papel, mesmo o mais obscuro e que quando isto se consegue, só então seremos felizes”.

Valeu! Muito obrigado! *Au revoir!*



**ARAGUARYNO
CABRERO DOS REIS**

O autor é Brigadeiro reformado, Mestre em Psicologia pela UGF. Fez cursos de Altos Estudos, política e Estratégia pela ESG. Ex-Diretor do MUSAL, tem vários trabalhos publicados em revistas nacionais e do exterior, inclusive na Revista aeronáutica.





Outro livro. Ainda sobre o Homem e o Avião – Remígio (bater das asas das aves), de autoria de Nelson de Araújo Lima.

Sua primeira edição data de 1933, a segunda de 1937 e a terceira (revisita e muito aumentada), de 1943.

O livro é dedicado:

À gloriosa Aeronáutica Brasileira
Na pessoa de seu D. D. Ministro
Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho



Tenho pena de ti, Breguet cansado e antigo,
Forçado a capotar na dura compulsória...
Porque te conheci, meu desditoso amigo,
Outrora, em pleno azul nos píncaros da glória!

Hoje, vendo-te ao sol, cá fóra ao desabrigo,
Sem planos, sem motor, recorro a tua história
Desde o tempo feliz em que eu privei contigo...
— Mas tudo é mesmo assim na vida transitória! —

Que mau destino o teu! Que duro sofrimento
Não hás de padecer nesta manhã radiante,
Ao ver os teus irmãos singrando o firmamento?!

E por eu lhe falar em tom de uma homenagem,
O velho avião chorou, pois, (cousa alucinante!)
Vi lágrimas rolar por sua “fuzelagem!”

(Velho Bréguet)

Nelson de Araújo Lima (1903-1979)

As lágrimas de saudade, rolando
pela fuselagem do Velho Bréguet,
brotaram do fundo do teu coração.

LIVROS DO INCAER

Publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

Todos os livros citados são obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.

De Vãos e de Sonhos Marina Frazão

Narrativa de cunho realista com a qual a esposa de um oficial da Força Aérea se mostra, em terceira pessoa, como observadora da vida cotidiana de famílias de militares da Aeronáutica brasileira.

Eventos domésticos, acontecimentos profissionais e outros fatos sociais são apresentados de maneira objetiva e tratados com verossimilhança. Colocando o leitor dentro dos lares dos personagens, a autora faz com que ele partilhe de momentos de alegria ou de tristeza, de incerteza ou de tranquilidade, em meio a esperanças, realizações e decepções que estão sempre presentes nas famílias, mais precisamente naquelas em que a vida militar proporciona constantes emoções, trazidas pelo vôo, pela instabilidade causada por transferências e pela disciplina rigorosa dos regulamentos castrenses.



P- 47 B4 – O Avião do Dornelles João Eduardo Magalhães Motta

O restauro de um objeto é uma ação complexa e delicada, que vai da interpretação histórico-tecnológica à análise de seu estado de conservação.

Este livro é o brilhante relato documental de um processo longo e delicado visando resgatar, para as gerações futuras, uma aeronave histórica que representou o Brasil nos céus da Itália durante a Segunda Guerra Mundial.

Propriedade Intelectual

José Antonio B.L.
Faria Correa
Advogado

*“...propriedade industrial é a causa,
e não o efeito da riqueza de um país.”*

A imprensa tem publicado diversas matérias sobre o descompasso entre a produção científica do Brasil e sua transformação em patentes suscetíveis de garantir resultados econômicos. Tornou-se antológica nesse tocante a comparação com a Coreia, onde cerca de 75.000 pesquisadores trabalham em inovação tecnológica nas empresas, contra 9.000 no Brasil, e inevitável a menção à morosidade do processamento de pedidos de registro de marca e de requerimentos de patente, atribuível, por sua vez, à ausência de um programa consistente para aparelhar o órgão responsável pelo setor, que luta por condições adequadas para preencher seu papel. Exemplo disso é o comentário de um empresário capixaba, publicado no Caderno *Por Conta Própria*, da Gazeta Mercantil, de 20/26 de junho de 2001, de que desistiu de patentear um produto gerado por sua empresa em decorrência da demora.

O assunto é muito oportuno em um momento em que o Brasil, país ciclotímico, vai, mais uma vez, para o divã, sufocado por uma tríade de problemas: energia, ética, identidade. O país do sol, sem luz. O país da solidariedade, em crise ética. O país do futebol, berço dos melhores jogadores do mundo, aflito com a incerteza de sua participação no campeonato mundial. Outros países, do grupo considerado desenvolvido, também passam por momentos de crise e até nesses setores. Um fator que lhes dá sustento, evitando que se desorientem é, porém, a aposta na capacidade de geração de tecnologia e conquista de mercados, traduzida na disponibilidade de crédito e na oferta de segurança jurídica, mediante concessão de patentes e registros de marcas. O brasileiro tende a reagir aos problemas gerais do país da mesma forma que os personagens de *Ésquilo*, bradando contra o destino e lançando anátemas contra as grandes potências. Complexo de inferioridade e simples destilação de azedume contra o poder nunca levaram a resultado algum. Isto, porque o poder de países como Estados não emana de qualquer fórmula mágica, mas do somatório

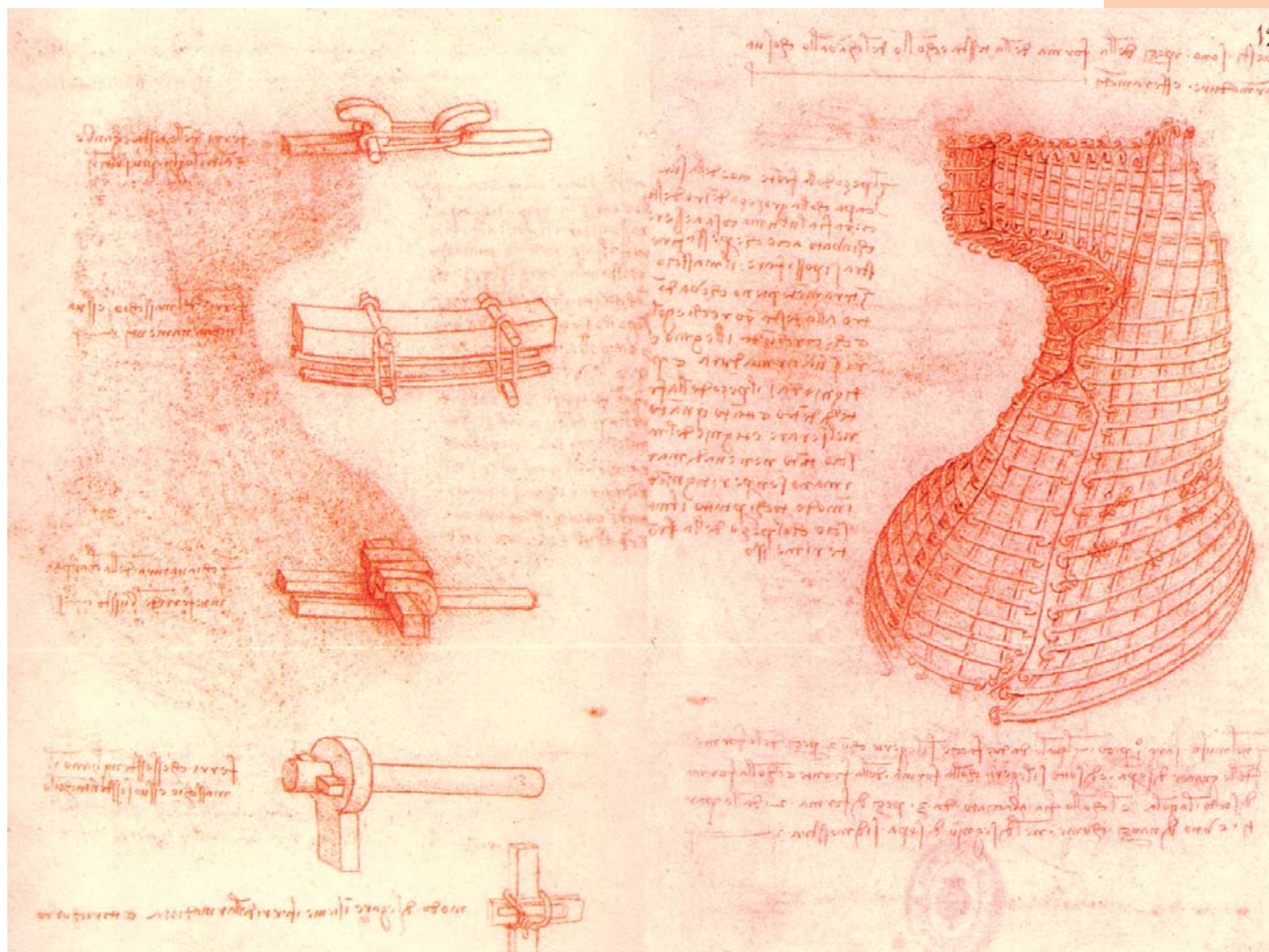
de força de suas empresas, deitando suas raízes em uma postura histórica de crédito à capacidade de criar e disposição para enfrentar riscos. Além disso, participam desse somatório inúmeros cientistas e empresários brasileiros que, desencantados com a falta de condições de trabalhar no Brasil, emigram e oferecem o seu trabalho a outros países. É assim que inventos, como o câmbio automático, são atribuídos aos Estados Unidos. Da mesma forma, perdemos para outros países a primazia na obtenção de patente para produtos pioneiros, como o Captopril, produto para redução da pressão arterial patenteado naquele país, a partir de uma substância descoberta por um professor brasileiro que não encontrou apoio financeiro para a conclusão de suas pesquisas. Portanto, a posição marginal do Brasil não é obra da Moira grega, mas da falta de conscientização do valor de bens não corpóreos, que são, hoje mais do que nunca, os grandes motores do desenvolvimento. Esse pensamento tem como pano de fundo uma cultura que só atribui valor patrimonial a objetos sensíveis e que, com fobia de perda, criou o curioso modelo de capitalismo sem risco.

Nossas crises seriam muito menos penosas se, na retaguarda, contássemos com uma multiplicação de medidas de estímulo à inventiva e à criação de mercados, mediante marcas fortes. Nenhum país do clube dos desenvolvidos cresceu sem isso.

A situação do Brasil, nesse campo, é dramática. São poucas as empresas que atentam para o problema. Por outro lado, não se vê, da parte do Estado, um programa contínuo e consistente para capacitar o INPI, órgão responsável pelo setor, a atender a demanda de serviços, que cresce proporcionalmente à envergadura do país. Pelo contrário, se, de um lado, aumenta o número de processos, encolhe o Órgão, que, dez anos atrás, contava com cerca de 860 servidores, e, hoje, se acha com aproximadamente 550 e de mãos atadas, impedido de contratar. O problema é crônico, e uma de suas fontes é o sofisma de que propriedade

“Um fator que lhes dá sustento, evitando que se desorientem é, porém, a aposta na capacidade de geração de tecnologia e conquista de mercados...”

e Poder Econômico



Leonardo da Vinci – Aparelho para suportar o molde para a fundição de uma cabeça de cavalo, c. 1491-1493
Giz vermelho, 220x300mm – Madrid, Biblioteca Nacional

industrial é matéria de interesse apenas das grandes potências, quando a propriedade industrial é a causa, e não o efeito da riqueza de um país. Propriedade Industrial é uma catapulta para o crescimento útil, sobretudo à pequena e média empresa. Ao tratá-la inadequadamente, o Brasil frustra os seus pesquisadores e empresários, perde capacidade inventiva e mercados, além de provocar o deslocamento de cientistas e pessoas com capacidade empresarial para países onde o seu trabalho será mais bem remunerado. É imaturo ver na propriedade industrial uma espécie de espectro de Banquo, quando, na verdade, nada mais

é do que uma ferramenta jurídica de fundamental utilidade a todos os que fazem pesquisa e desenvolvimento de produtos e pretendem criar mercados com marca própria. O engenho e a capacidade empresarial não têm pátria; florescem onde forem regados por mecanismos que os estimulem e protejam.

É preciso que a propriedade industrial seja, cada vez mais, objeto de debate desapassionado, para que se desfaçam diversos mitos que a cercam, sobretudo a fantasia de que só serve a interesses estrangeiros, quando, em verdade, serve ao homem e ao país que a trate adequadamente. ■

“Propriedade Industrial é uma catapulta para o crescimento útil, sobretudo à pequena e média empresa.”

Faltam índios e caciques

Bandeiras caídas, largadas e arrebatadas. Não rufam os tambores, não tocam os clarins, não troam os canhões. Silentes os comandos. As “valdoquadrilhas” atacam os aprovisionamentos e o tesouro; gravatas e ternos pisoteiam os símbolos, passam por sobre os escombros dos Poderes que destróem; aos famintos migalhas, em troca da gratidão por saciar-lhes a fome, ou quase.

Quadro triste este que se nos depara, do salve-se quem puder.

Parece uma guerra sem tiro, sem sangue, mas com muitos mortos. Nessa frente os compadres piratas se afinam na repartição do esbulho. E, Quando não se entendem, os mais fracos são expostos à execração e presos. Por pouco tempo... e por causa da falta de provas. Ditam os juízes, culpando a investigação. Na outra, cenas de tiro real, roubos e assaltos justificam a consciência daquele ladrão que rouba ladrão tem cem anos de perdão. Claro que no plural superlativo da imensa Nação.

Mesmo deturpado se confirma o antigo refrão de que o exemplo vem de cima. Se nos salões roubam, usam e abusam, por que não nos porões?

Degradação moral no cem e da questão, cantada e historiada sistematicamente, não traria outro resultado. Dignidade tem outro significado nas palavras fáceis dos formadores de opinião; símbolos e heróis substituídos por gente exótica, filmada e decantada, não pela arte em que são mestres, mas como exemplos de vida.

Um grande acordo sabiamente costurado. O aparato do Estado é paulatinamente desmontado. Imagine um comandante de organização policial militar, um batalhão, por exemplo, no Rio de Janeiro, nessa guerra contra o narcotráfico. Um efetivo de quinhentos, seiscentos homens, das mais diversas origens. Será que ele

conta com o apoio necessário para desempenhar *bem* as suas funções, com segurança para si e sua família? Será que esses comandantes podem se deslocar fardados? E os militares das Forças Armadas, andam uniformizados? Ou será que todos estão acuados?

A sociedade assistente espera apreensiva o desenrolar da estatística considerando o universo de 170 milhões. Megasena, bala perdida, passagem em túnel, parada em um sinal, saída da garagem, estacionamento de supermercado ou centros comerciais, dentro de um ônibus, diante da falsa blitz etc. têm o mesmo significado da chance posta à disposição de todos; do bebê atingido no colo à senhora incendiada no ônibus, ou ao bafejado pela sorte de ser premiado com milhões de reais.

Do novo harém não se contam as histórias das mil e uma noites, mas as *glórias* dos oito anos ou dezoito meses. Ali Babá mudou de nome e cara; os quarenta ladrões se multiplicaram e os eunucos foram submetidos à cirurgia de outros órgãos, que os deixaram mudos, mas não cegos o bastante para lhes turvar o brilho de mais uma estrela de esperança e garantia de um futuro melhor.

O sem qualquer coisa se atribui o direito de se apossar do bem que admite de pronto ter sido adquirido por meios ilícitos. A invasão é admitida, só não pode exagerar. Mas, se quiser, que o faça. Já *somavam 230 em julho* de 2004, por um exército desafiante que se adestra e se espalha pelo Brasil, engrossando suas fileiras.

Parece um filme doido, mas é essa a realidade, em que se misturam piratas, ali babás, soldados, polícia-ladrão, fábula, dinheiro que não volta, crime que compensa e eunucos duplamente mutilados.

Faltam caciques, mas também faltam índios que queiram lutar.

A Universidade da Força Aérea abre inscrições para Curso de Mestrado em 2005

Objetivos

– Capacitar profissionais nas áreas de interesse do Poder Aeroespacial, com ênfase no desenvolvimento de conhecimentos afetos aos fundamentos e bases doutrinárias dos assuntos ligados ao Comando da Aeronáutica.

– Fomentar o desenvolvimento de pesquisas que contribuam para a ampliação do conhecimento científico, doutrinário e o enriquecimento da comunidade científica e aeroespacial.



Áreas de Concentração

Planejamento Militar

Planejamento do preparo da Força Aérea; Planejamento do emprego da Força Aérea; Doutrina de emprego; Estratégia; Mobilização; Comando e controle; Logística; Inteligência.

Recursos Humanos

Perfil e capacitação do profissional da Força Aérea: formação, aperfeiçoamento, especialização, altos estudos. Efeitos da hipóxia de altitude no sistema nervoso central; Efeitos da baixa luminosidade na percepção cromática no período noturno.

Características morfológicas, funcionais e aptidão física na atividade aeroespacial; Desenvolvimento de processos gerenciais em postos de trabalho em ambiente aeroespacial.

Ciência e Tecnologia

Inovações tecnológicas: impacto da adoção de inovações tecnológicas complexas no âmbito estratégico e operacional da Força Aérea.

Administração

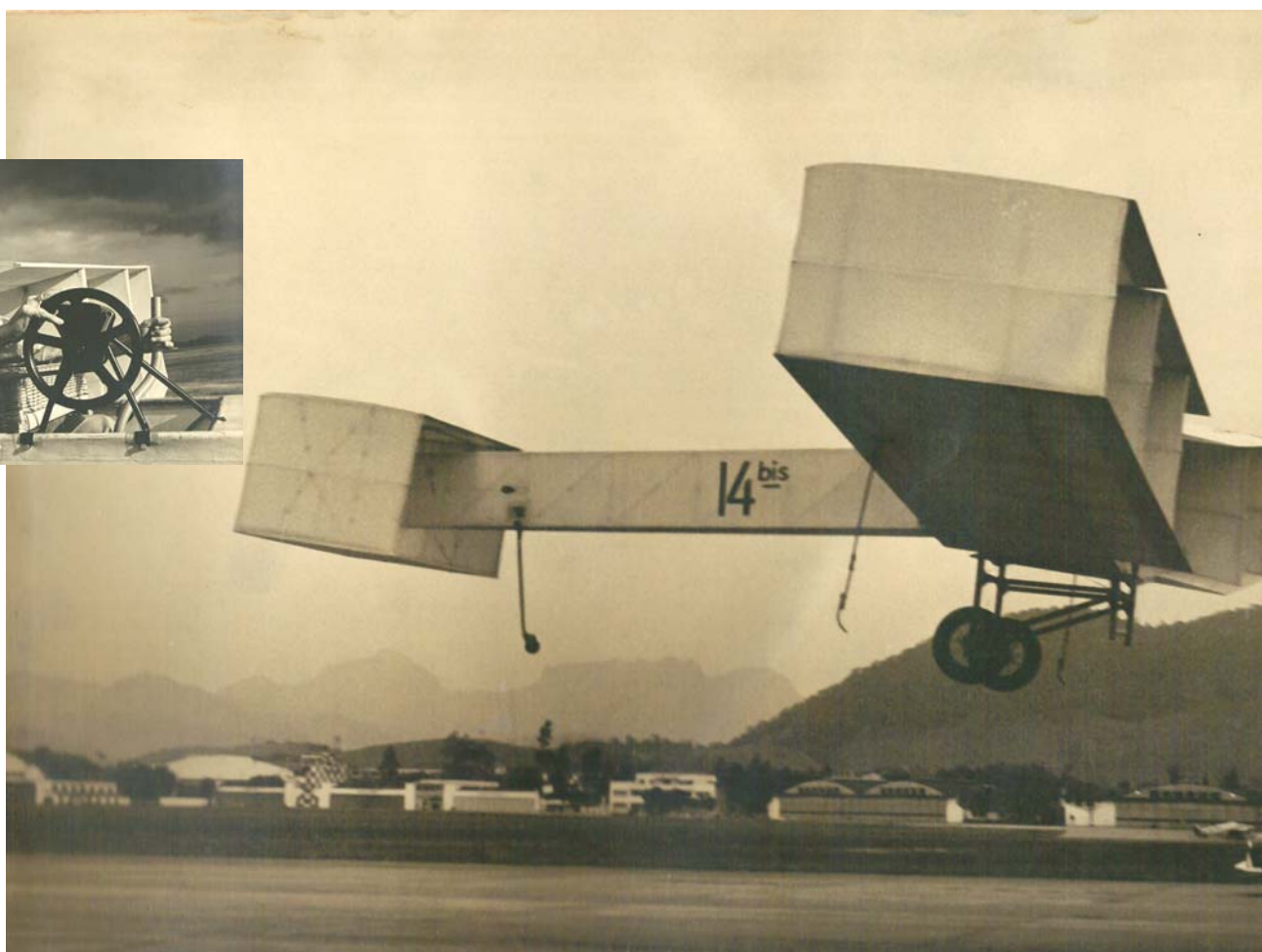
Gestão estratégica; análise organizacional.

Mais informações:

Universidade da
Força Aérea -
Divisão de Ensino e
Pesquisa
Coordenadoria de
Pós-Graduação
Av. Mal. Fontenelle,
1200 - Campo dos
Afonso - CEP
21740-000 - Rio de
Janeiro - RJ
Tel.: (21) 2108-8926
2457-2848
Fax - (21) 2108-8951
Home Page:
www.unifa.intraer
www.unifa.aer.mil.br
E-mail:
posgraduacao@unifa.intraer
posgraduacao.unifa@maerj.gov.br



Daniel Teixeira
Abrantes
Cel. Av. Ref.



14 BIS

O Centenário Vem Aí...

*“Vale recordar, hoje, alguns episódios
que marcaram, em 1956,
o Cinquentenário daquele vôo...”*

Em outubro de 2006 será comemorado no Brasil o Centenário do inesquecível vôo do 14 Bis, de Santos-Dumont, em Bagatelle, Paris.

Vale recordar, hoje, alguns episódios que marcaram, em 1956, o Cinquentenário daquele vôo, e que foram vividos por uma brilhante equipe do Parque de Aeronáutica dos Afonsos, incumbida de construir e fazer voar uma réplica do frágil avião de Santos-Dumont.

Na ocasião, nosso Parque viveu uma epopéia. Em agosto de 1956 a equipe de construção já estava constituída e tinha uma missão difícil pela frente, pois não havia dados técnicos sobre o 14 Bis. Assim o avião foi projetado e executado, baseando-se apenas em fotografias do histórico avião.



Capitão aviador na época, a mim couberam os testes de vôo, juntamente com o então Capitão Aviadador Tude de Souza. No Boletim do Parque que nos designava estava assinalado que “*vai o piloto de provas, tentar fazer viragens e um tour de pista, num vôo normal*”. Quanta responsabilidade, pois o avião de Santos-Dumont só fizera dois vôos: o primeiro de 60 metros, em 23 de outubro, e o segundo de 220 metros, em 12 de novembro, na reta.

Recebi a designação como um grande privilégio a mim concedido e, a partir

dela, fiquei integrado na magnífica equipe que o Parque reuniu e que somente devido ao seu grande entusiasmo, à capacidade e dedicação, pude cumprir com êxito a difícil tarefa: a de construir em tempo recorde um avião semelhante ao de Santos-Dumont. Felizmente para nós, os pilotos, a equipe resolveu colocar comandos convencionais no 14 Bis.

Isto porque, no original, o acelerador funcionava com o pé; o *manche* era comandado por uma das mãos; com a outra, um pequeno volante, à esquerda da *cesta* do piloto (uma rodinha de máquina de costura), dava a direção do aparelho; a estabilidade do avião era garantida através de cabos prendidos nas duas asas, os quais passavam por baixo dos braços do piloto! Ufa! O *Petit Santos* era mesmo um

gênio. Mas devia ficar com as costas doídas...

No início de outubro, a réplica estava pronta, com suas asas duplas, enteladas, contendo painéis verticais; com sua *nacele*, que era uma cesta de vime quadrada; com sua empenagem (*tromba*) à frente; fuselagem com hastes recobertas de bambu; bequilha alta, à frente; rodas de motocicleta e motor atrás das asas (hélice propulsiva); tanque de 20 l. O 14 Bis não passou por um *túnel aerodinâmico*, pois não havia tempo... A segurança foi conseguida através do resultado dos vôos. Cada final de vôo parecia o fim de uma missão de guerra: o *Estado-Maior* fazia verdadeiros interrogatórios com os pilotos sobre a performance do avião, dos comandos, da segurança, da influência dos ventos etc.

Com as informações cruzadas, fomos aperfeiçoando a réplica até o estágio do vôo real. Os vôos começaram e se estenderam por todo o mês de outubro. Diariamente, sempre de madrugada, para evitar ventos, lá estávamos na cabeceira da pista 09 do Campo dos Afonsos, prontos para as decolagens, nas quais os pilotos se revezavam. Mas o 14 Bis não voava sozinho; uma diversificada comitiva nos dava a honra de nos acompanhar nas corridas. Lá compareciam, o carro do comando, uma ambulância(?!), o carro de reportagem do *O Cruzeiro*, e uma motocicleta pilotada pelo Padre Pio, Capelão do Parque. Dizia ele que levava, numa maleta, os ingredientes para dar uma *extrema unção*! (*muy amigo* o nosso querido padre...). Dessa comitiva ainda fazia parte o *jeep* que conduzia... o *freio humano*! É, no 14 Bis, o freio não funcionava mesmo. O jeito,

então, era pará-lo no fim da corrida com a ajuda de dois oficiais voluntários (Cap. Azevedo e Ten. Thomaz), que desciam correndo do *jeep* e, quando o avião tocava o solo, agarravam-no *na unha*, segurando a bequilha. E eram magrinhos os dois heróis!

Nos primeiros vôos, o 14 Bis não saiu do chão. Não sentíamos segurança para tirá-lo do solo. Depois de vários dias de experiências, a equipe resolveu trocar o frágil motor de 65 HP por um de 85 HP. Foi a solução acertada. Em 18 de outubro foi pintado o nome 14 Bis em sua fuselagem. Por coincidência ele passou a voar... Conseguíamos mantê-lo numa altura de 10 a 15 metros por toda a extensão da pista.

Passados alguns dias, já não nos contentávamos com o vôo na reta e, pensando na nossa missão, que incluía *curvas e um tour de pista*, tentei incliná-lo para as curvas, mas não obtive sucesso. Além dos comandos serem bruscos, havia um pequeno retardo no atendimento. Ao inclinar-se, o avião, *afundava, glissando* com perigo, devido à pouca altura. No 14 Bis não havia possibilidade de pilotá-lo com *finesse*...

Numa manhã, quando a réplica deslizava na pista, a ventoinha do motor partiu-se, o mesmo ocorrendo com uma das pás da hélice. Os fragmentos rasgaram grande parte do elemento das asas! O desânimo chegou a esboçar-se. No entanto, mais uma vez funcionou a equipe de engenharia e os operários, recuperando-o em tempo recorde. Na ocasião foi colocado no avião um novo motor de 90 HP.

Excepcionalmente, alguns vôos foram realizados à tarde, mas se tornaram perigosos pois o forte vento cruzado forçava o cavalo-de-pau,

“...construir em tempo recorde um avião semelhante ao de Santos-Dumont.”



“...equipe que em 1956 construiu e fez voar o 14 Bis, lembro-me, com saudade, que muitos que a compuseram já não estão entre nós.”

que foram vários. Por sorte não houve danos ao aparelho. Mas, o perigo maior era o ocasionado pelo carro da reportagem de *O Cruzeiro*. Na busca de melhores ângulos para fotos, o motorista cruzava várias vezes à frente do avião, quando tentávamos controlar o cavalo-de-pau. Aliás essa equipe da revista foi muito dedicada. Durante um mês, compareceram aos Afonsos o fotógrafo Indalécio Wanderley e o repórter Leopoldo Oberst. Publicaram uma ótima reportagem sobre o 14 Bis, sobre tudo o que foi realizado no Parque.

Em 23 de outubro *O Globo* publicou na 1ª página excelente foto do 14 Bis num voo sereno a uns 15 metros do solo. A imprensa, TV, e cinema colaboraram na promoção do evento excepcional.

Em 29 de outubro o avião foi levado, por terra, para o Galeão. Voamos à tarde, com forte vento cruzado. A empenagem, que ficava à nossa frente, ficou para cima por várias vezes no fim dos vãos. Parecia uma espécie de *pilonagem invertida*. No Galeão pudemos tirar uma foto interessante, que enquadrava o 14 Bis, o primeiro avião, e um Super-Constellation-G, que era o máximo na época.

Nesse período o 14 Bis foi levado ao Aeroporto Santos-Dumont, onde realizaram uma solenidade para apagar as velas de um

imenso bolo, com a hélice do avião em funcionamento. O último voo do 14 Bis nos Afonsos teve um final surpreendente. No voo em direção à Base dos Afonsos, o avião, ao tocar o solo, bateu com a asa direita na capota do jeep do *freio humano*. Foi uma pancada brusca. Fazendo 180° na pista decolamos novamente, na pista 27, para o lado do Parque. Ao recolhermos o avião, vimos, espantados, que a longarina de madeira estava totalmente rachada, de ponta a ponta! Muita sorte e uma ajuda divina nos salvaram de uma tragédia. Felizmente não precisamos dos *préstimos* do nosso zeloso Padre Pio...

Após o período dos vãos o 14 Bis foi enviado ao Uruguai para uma exposição, à pedido daquele país. A idéia do Ministério era realizar alguns vãos lá, antes da exposição. Mas na véspera do embarque a antiga Diretoria de Material comunicou ao Parque que, *por motivos de economia*, os pilotos não precisavam ir. Bem... Depois da exposição em Montevideu, e por motivos que desconheço, o 14 Bis foi doado ao Museu de Aeronáutica do Uruguai, privando o nosso de ter em seu acervo o que seria, hoje, uma verdadeira relíquia.

A revista norte americana *Times*, de novembro de 1956, pu-

blicou uma reportagem sobre o Cinquentenário do voo. Com o título *Ano do Herói*, o texto, com muitas ironias, gozações e críticas, procurou desmerecer o grande feito de Santos-Dumont. Ironizava o que era considerado excesso de nacionalismo do povo brasileiro. Mas, já era de se esperar. Aliás, na época, os cariocas arranjaram uma legenda para os Irmãos Wright: os que voavam *na moita*...

A grande data do Centenário se aproxima; não sei quais os planos do Comando da Aeronáutica para comemorá-lo. Acredito que deva ser dado grande destaque, pois o Brasil não pode perder essa oportunidade de celebrar, mais uma vez, o histórico voo. Afinal, Santos-Dumont é o Pai da Aviação, e esse invento que revolucionou o mundo em 1906, hoje nos leva a presenciar o início dos vãos espaciais tripulados (sem foguetes propulsores), como o voo do incrível avião *Space ShipOne*, que já atingiu a altura de 100 quilômetros.

Voltando à equipe que em 1956 construiu e fez voar o 14 Bis, lembro-me, com saudade, que muitos que a compuseram já não estão entre nós. Aos que convivem conosco, envio um grande abraço. Depois de tanto trabalho, tantas emoções e peripécias, em todos nós ficou uma grande satisfação íntima: a do dever cumprido. ■



REPUTAÇÃO

O bom nome no homem e na mulher, meu Deus,
É jóia mais preciosa de suas almas
Quem furta minha bolsa, furta uma ninharia,
alguma coisa, ou nada.
O dinheiro era meu, é dele, e tem sido escravo de milhares.
Mas aquele que rouba o meu bom nome,
Rouba o que não pode enriquecê-lo
E me deixa mais pobre na verdade.

William Shakespeare

A espada do guerreiro brilha e cintila,
Mas retorna à bainha.
As idéias uma vez soltas
Não param nunca mais.

Padre Leonel Franca



HUMOR

Fernando Hippolyto da Costa
Cel. Av. Ref.

O Corpo

Não resta dúvida que a outrora Base de Natal é um repositório de casos pitorescos e episódios estapafúrdios ocorridos ao longo desse tempo.

O *causo* que passo a narrar teve sua origem em desentendimentos telefônicos causados pelo barulho dos motores de um avião.

O Cabo que se encontrava em serviço no Posto CAN telefonou ao Despachante da Sala de Tráfego e informou-lhe que uma aeronave C-47 do CAN estava descarregando bagagens e desembarcando muitos militares da Marinha.

Apesar do barulho provocado por um avião que *taxiava* próximo à citada Sala de Tráfego, o Despachante conseguiu entender, pelo telefone, que oficiais e subalternos da Marinha estavam embarcando em um microônibus, com destino à cidade, enquanto as bagagens, num caminhão da própria Marinha com o CORPO DO FUZILEIRO NAVAL.

Como o Oficial de Operações estava atendendo a outros aviões em trânsito, não foi possível comparecer a tempo ao Posto CAN, de sorte que o C-47 decolou sem que o mencionado oficial



do Fuzileiro

obtivesse outros detalhes acerca do CORPO DO FUZILEIRO.

Confiando na informação do Despachante, o Of. Op. dirigiu-se ao prédio do Comando e, ao colocar o Comandante ciente das últimas ocorrências, acrescentou que *“o corpo de um fuzileiro tinha sido retirado do C-47 e conduzido para a Base Naval em viatura da Marinha”*.

O Comandante ficou, então, perturbado com a notícia. Por que ele não havia sido cientificado há mais tempo? Se soubesse, mandaria providenciar uma ala de PA

para que fossem prestadas honras ao militar falecido. Escalaria ainda alguns oficiais e sargentos para assistirem ao desembarque da urna funerária.

Até ele faria questão de comparecer ao Posto CAN, afinal de contas as relações entre as Bases eram as mais cordiais possíveis, e naquela hora é que se poderia comprovar o alto espírito de amizade e consideração entre os militares das duas Unidades!

Mas ainda estava em tempo! Começou a difundir ordens: foram convocados *incontinenti* o Ajudante, o Secretário, o ordenança, o motorista do Comando e outros tantos.

Iniciou-se o corre-corre. O Oficial Intendente (Seção de Procura e Compras), dirigiu-se rapidamente a Parnamirim para encomendar uma coroa de flores como *homenagem dos companheiros da FAB ao fuzileiro falecido*.

O responsável pelo Esquadrão de Pessoal começou, às pressas, a escalção de uma *re-presentation* ao sepultamento. O Capelão, chamado com urgência, deveria também comparecer ao velório.

Entrementes, o Comandante resolveu telefonar ao seu colega da Base Naval apresentando-lhe as condolências de toda a Base Aérea. Do outro lado da linha atendeu o Comandante da Base Naval; à proporção que ele recebia os pêsames ia se admirando, porque era também mais um a desconhecer o infausto acontecimento.

Agradecendo as condolências *dos irmãos da FAB*, foi desfeita a ligação. O Comandante chamou o Imediato da Base e determinou-lhe que apurasse o acontecido. Quem era esse fuzileiro, cujo corpo viera de tão longe – Belém do Pará – para ser sepultado em Natal?

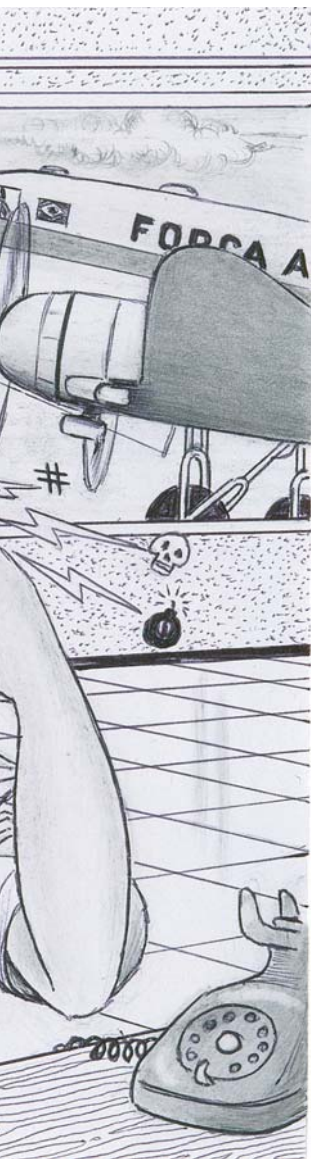
Enquanto isso transcorria, a coroa de flores ficou pronta, graças à rapidez das providências tomadas, pessoalmente, pelo Oficial Intendente. Porém, antes que fosse remetida à Base Naval, descobriu-se, por acaso, o erro em toda a estória: o Cabo do Posto CAN e o Despachante da Sala de Tráfego tiveram dificuldade de audição no diálogo mantido através do telefone, devido ao barulho dos motores de uma aeronave.

Realmente, haviam desembarcado do C-47, procedentes de Belém, alguns oficiais do CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS, e não o corpo de um fuzileiro naval.

Em consequência, todas as providências em andamento foram imediatamente canceladas, e o mau humor do Comandante, obviamente, aumentou!

Com relação à coroa, o Oficial Intendente após retirar a faixa preta com as letras douradas, mandou que o estafeta externo da Base depositasse aquelas flores no primeiro túmulo que ele avistasse ao entrar no cemitério.

O estafeta cumpriu a ordem e certamente, até hoje, ele não deve ter entendido a razão daquilo. ■







O crescimento econômico passa por aqui

Nunca se exportou tanto por via aérea no Brasil. Nos primeiros sete meses deste ano, os 32 terminais de carga da Infraero apresentaram um crescimento superior a 26%, em relação ao mesmo período do ano passado. Para os próximos meses, as projeções são ainda melhores, com aumento na produção industrial e criação de novos empregos.

O Brasil passa por aqui

Ouvidoria: 0800 727 1234 | www.infraero.gov.br

 **INFRAERO**
Aeroportos Brasileiros

 **BRASIL**
UM PAÍS DE TODOS
GOVERNO FEDERAL