

Revista
aeronáutica

2005

E-mail: revista@caer.org.br

Número 250

Correio Aéreo Nacional
12 de Junho



Expediente

Revista **aeronáutica**

mai./jun. 2005

250

revista@caer.org.br

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Presidente:

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente:

Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Calafange

2º Vice-Presidente:

Cel.-Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

DEPARTAMENTOS:

Jurídico:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Social:

Ten.-Cel.-Int. R1 José Pinto Cabral

Cultural:

Cel.-Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Administrativo:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro:

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

Patrimonial:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo:

Ten.-Cel.-Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira

Beneficente:

Cel.-Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

Assessoria de Comunicação Social:

Cel.-Av. R1 Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessoria de Informática:

Cel.-Av. Ref. Hartman Rudi Gohn

SUPERINTENDÊNCIAS:

Sede Social:

Brig. Ref. Cesar de Barros Perlingeiro

Sede da Barra da Tijuca:

Brig.-Eng. R1 Edison Martins

Sede Lacustre:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral:

Cap.-Adm. R1 Ivan Alves Moreira

CHICAER:

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200 • Tel: (21) 2210-3212 • Fax: 2220-8444

Expediente do CAER:

Dias: 3ª a 6ª feira • Horário: 9h00 às 12h e de 13h às 17h

Sede da Barra da Tijuca: (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

Editoração Eletrônica:

Kátia Regina Fonseca

Revisão:

Dirce Brizida

Conselho Editorial:

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departamento Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal Arauto

Editorial

Ao longo dos seus quarenta e seis anos de existência, a *Revista aeronáutica* tem pautado suas edições em valores coerentes com a doutrina elaborada pelos Cursos de Altos Estudos do Comando da Aeronáutica.

Esses fundamentos axiológicos baseiam-se em traços preponderantes da sociedade brasileira, a qual é norteadada pela vertente da cultura ocidental e marcada pela influência cristã. Segundo o filósofo Jacques Maritain, devem ser aceitos como postulados éticos básicos aqueles traços característicos do Cristianismo: a superioridade da pessoa sobre o Estado e a igualdade fundamental de todos os homens, que derivam da aceitação de que todos nascem iguais em dignidade, e o direto dever de Fraternidade.

Dentro dessa ordem de pensamento, surge a idéia de Bem-Comum, que busca ultrapassar não só a concepção meramente individualista da convivência social, mas, também, as concepções coletivistas que subordinam, de modo absoluto, os valores da pessoa aos valores da coletividade. A idéia do Bem-Comum foi delineada pelo filósofo Santo Tomás de Aquino que, seguindo a tradição aristotélica, encara a sociedade como um ideal de convivência que, transcendendo a busca do bem-estar, construa uma sociedade onde todos – e cada um – tenham condições de alcançar a plena realização de suas potencialidades como pessoa, e a conscientização e prática de valores éticos, morais e espirituais.

A sociedade contemporânea enfrenta desafios causados pelo crescente ateísmo, pela desintegração da família e pelas ideologias de cunho totalitário, usando como pano de fundo a justificativa de um Estado laico. No entanto, tal Estado não necessariamente deve ser materialista, nem significa a submissão do homem a esse mesmo Estado.

Dentro deste contexto, a *Revista aeronáutica* direciona seus artigos para a valorização da cultura militar e aeroespacial, exemplificando o quanto, na prática, tem beneficiado a manutenção dos valores éticos, o desenvolvimento nacional e nossa soberania.

Nesta edição, destacamos o aniversário do Correio Aéreo Nacional (CAN), uma história iniciada no dia 12 de junho de 1931. As Linhas do CAN, em muitos casos, foram os primeiros elos a integrar núcleos de populações perdidas na vastidão do Território Nacional. A epopéia do CAN representa gerações da Força Aérea Brasileira a serviço da Pátria, de ser útil e de participar da integração nacional.

A Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) surgiu fruto de uma filosofia do CAN, que é a integração da Amazônia brasileira. Durante quase meio século, a COMARA implantou mais de 150 aeródromos pavimentados, numa extensão de terras correspondente a 60% do Território Nacional.

O CAN e a COMARA são exemplos concretos de valores éticos e de Bem-Comum, oriundos da cultura militar e aeroespacial, legados à Nação brasileira.

Araken Hipólito da Costa

Cel. Av. R1





Revista 
aeronáutica
 maio/jun. 2005 **250**

revista@caer.org.br

Palavras do Presidente

3

O Ponto Limite
 Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

6 Ação Cívica Social

*Hospital de Campanha:
 Aeronáutica apóia ações do
 Ministério da Saúde no Rio de Janeiro*
*Centro de Comunicação Social da
 Aeronáutica (CECOMSAER)*

Comemoração

8

60 Anos da Caça no Clube de Aeronáutica

9 Memorial

*Há 45 anos...
 A Redação*

Análise

10

*O Desenvolvimento de Aeronaves
 e o Vôo de Ensaio*
Luiz Carlos Rodrigues - Cel. Av. R1

15 Controvérsia

*Quando "nasceu" o
 1º/14º Grupo de Aviação?*
Brig.-do-Ar Ref. Marion Peixoto

Política Internacional

18

*As Forças Armadas e
 a Política de Defesa Nacional*
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1

20 Mitos Nacionais

Santos-Dumont e a Cultura Nacional
Sônia Maria de Oliveira Carneiro- Cap. QF0 R1

Teologia

22

"Órfãos da Igreja"
Estevão Bettencourt - Teólogo

24 Religião

Bento XVI e o Fundamentalismo
Ali Kamel - Jornalista

Depoimento

26

Um Trágico Acidente Aéreo
Identificação da Causa • Depoimento
sobre os Fatos Decorrentes
Charles Edwin Startin - Cel. Av. R1

30 Fato Real

Catalina em Combate
Um Avião Especial e os Homens que o Voaram
Dion de Assis Távora - Cel. Av. R1

Tese

32

A Evitável Crise na Saúde
Brig. Int. Aer. Hélio Gonçalves

33 Musal

Acervo
Douglas C-47 2009

Alerta

34

Diabetes:
O Valor da Informação à População
Aloysio Bitencourt Soares - Médico

36 Casos Inusitados

Destempero de um Tenente
Elias Miana - Cel. Av. R1

Fantástico e Extraordinário

38

O Avião que Veio do Gelo
André Vargas - Jornalista

42 Relembrando

Uma Mensagem a Garcia
Elbert Hubbard

Reminiscências da FAB

45

O "Colega" do Gago Coutinho
Fernando Hippolyto da Costa - Cel. Av. Ref.

46 Literatura

Livros que Amei
Tacarijú Thomé de Paula Filho - Cel. Av. R1
Livros do INCAER

Charge

48

Ivo Batalha - Cel. Av. R1

Palavras do Presidente

Ten.-Brig.-do-Ar
Ivan Frota



O PONTO LIMITE...

A Nação assiste, estupefata, a um calamitoso processo de desmoralização do Executivo e do Legislativo, que, por certo, se agravará com a instalação de diversas CPI para investigar casos de corrupção explícita intestina em tais componentes dos poderes da República. Essas investigações irão ressuscitar alguns – e levantarão outros – escabrosos acontecimentos que foram **jogados para baixo do tapete**, a duras penas.

Nesse triste contexto, a insatisfação das Forças Armadas atinge um elevado patamar de intolerância, com a expectativa frustrada de providências governamentais objetivas, no sentido do atendimento de seus direitos, uma vez que todos os caminhos regulares já foram percorridos na tentativa de sensibilizar as autoridades.

A dimensão dessa indignação pode ser aferida não somente pelos vários posicionamentos da cúpula militar – o Ministro da Defesa e os Comandantes Militares – em defesa dos pleitos de suas corporações, como pelos fatos inusitados que surgiram no decorrer do tempo: humilhantes movimentos, **historicamente inéditos**, que continuam até hoje, de esposas de militares que têm de se expor em vigília pública permanente; a **mídia livre e independente** da Internet, que abarrotava as caixas postais dos assinantes militares e simpatizantes com freqüentes, variadas e violentas manifestações, inclusive de oficiais-generais inativos; e movimentos de militares menos graduados, alguns em plena atividade, que já começam a surgir, remetendo-nos a lamentáveis episódios de outras épocas – todos inconformados com o desrespeito traduzido pela explícita desatenção do Governo com a Instituição Castrense.

As características do contencioso, em que a **autoridade federal faltou com a palavra empenhada**, denotaram um ato de leviandade irresponsável ou uma flagrante desconsideração ao destinatário do compromisso firmado. Ambas as hipóteses são gravemente comprometedoras para os dirigentes nacionais.

Revoltados com esse estado de coisas, surgiram, também, pronunciamentos contundentes de personalidades isentas e não ligadas aos militares – intelectuais, formadores de opinião e, mesmo, antigos militantes extremados, que hoje repudiam o radicalismo que esposaram no passado e demonstram inconformidade com o injusto tratamento que tem sido dado à Família Militar.

O pretexto dos Ministérios da Fazenda e do Planejamento de inexistência de recursos orçamentários para garantir a complementação do modesto socorro





salarial aos militares nunca foi novidade e nem surpresa para ninguém, porque a LDO/2005 foi aprovada com essa omissão, sem que tivesse havido qualquer esforço público conhecido, do Executivo, para instituir tal provisão. É óbvio que este foi um “*jogo de cartas marcadas*” que só poderia ter uma motivação política revanchista.

O que está em foco, portanto, não são somente seus **direitos salariais** não atendidos, embora seja esta uma questão crucial para a Família Militar, mas, sim, a **dignidade** das próprias Forças Armadas de TAMANDARÉ, CAXIAS e EDUARDO GOMES, que, devido à publicidade já dada ao tema, suscita sérias dúvidas da Sociedade quanto ao respeito que se dão a si mesmas, ao aceitarem ser tratadas como grupo social de segunda classe.

Nesse ambiente governamental confuso e sem controle, onde prolifera o odor nauseante dos desmandos e conchavos de corrupção, a Nação já está dando mostras de que não confia mais nos quadros que detêm o Poder, tendo a surpresa inicial já se transformado em triste desengano, onde nem o excepcional carisma pessoal de Luiz Inácio Lula da Silva poderá resistir a esse fantástico desastre político.

Assim, o País haverá de estar alerta para adotar um comportamento preventivo, a fim de evitar que setores desesperados com a perda do Poder possam lançar mão de alianças espúrias com entidades nacionais radicais, numa tentativa de conquistar apoio das massas populares menos informadas e, assim, conseguir recuperar força política para aplicação em eventuais ações sociais extremadas, sob o “*guarda-chuva*” político da liderança e do carisma do Presidente.

Tudo isso soa de forma muito estranha. Quais seriam os verdadeiros objetivos de todos esses acontecimentos? O que pretendariam determinados grupos de pessoas encasteladas no Governo? Levar o País ao caos, novamente? Poderia estar em marcha um maquiavélico plano de desestabilização institucional, com vistas à implantação de uma ditadura **neocomunista**, com o apoio de movimentos sociais radicais?

E a recente nomeação de uma ex-guerrilheira para a chefia da Casa Civil, chamada pelo ministro que sai de – “*minha camarada de armas*” – que significado teria? Esperemos que seja somente figura de retórica, apesar do histórico extremado e revolucionário da personalidade que ocupa agora esse vital cargo.

Saibam, entretanto, os eventuais aventureiros, de hoje e de outras épocas, que as Forças Armadas estarão vigilantes, **do lado da lei e da ordem**, como historicamente sempre o fizeram, para, se necessário, mais uma vez, impedir que se instale o definitivo descontrole das instituições nacionais – estratégia, possivelmente, perseguida por irresponsáveis **inocentes úteis** domésticos, bem como por alguns interesses internacionais.

Esteja tranqüilo o Povo brasileiro. Não serão míseros 23% de salário que desviarão os militares de sua nobre destinação, apesar de, neste momento, se sentirem abandonados e desconsiderados pelo Governo Federal e por seu Comandante Supremo.

A verdade, porém, é que estamos chegando muito próximo do PONTO LIMITE, e este alcançado, tudo poderá acontecer. As insanidades de alguns atingiram um perigoso nível de ebulição, comprometendo gravemente a estabilidade nacional.

Não dá mais para protelar a adoção, pelo Presidente, de um posicionamento enérgico e decidido, para demonstrar à Sociedade que, finalmente, reassumiu as rédeas do Estado brasileiro. Ele precisa reconhecer que aconteceram sérios deslizos em setores públicos federais, abandonando uma dúbia posição de tentar justificá-los. Se houver fraqueza nessa atitude, aí, sim, a pessoa do Presidente poderá ver-se perigosamente envolvida, como conivente, nesses lamentáveis acontecimentos. ■



HOSPITAL DE CAMPANHA

Aeronáutica apóia ações do Ministério da Saúde no Rio de Janeiro

Centro de
Comunicação Social
da Aeronáutica
(CECOMSAER)



Vista aérea da sede do Clube de Aeronáutica sediando o Hospital de Campanha

Em menos de um mês, mais de seis mil pessoas passaram pelo Hospital de Campanha da Aeronáutica, instalado no Clube de Aeronáutica, na Barra da Tijuca, para apoiar as ações desenvolvidas pelo Ministério da Saúde, no município do Rio de Janeiro, com o objetivo de reforçar o atendimento ambulatorial básico, nas seguintes especialidades: Ginecologia, Clínica Médica, Ortopedia, Pediatria e Odontologia.

O Hospital de Campanha é uma Unidade de Saúde móvel, destinada a atender feridos em combate, por um curto período de internação. O modelo usado pela Aeronáutica tem sete módulos (barracas) climatizados, os quais podem ser montados em diversas configurações, dependendo da necessidade, para o funcionamento de Unidade de Atendimento e Emergência, Raio-X, Enfermaria, Odontologia, Centro de Terapia Intensiva, Laboratório e Farmácia.

No Rio, o Hospital de Campanha foi adaptado para uma Missão ACISO (Ação Cívico-Social) específica, e, por isso, recebeu módulos adicionais, principalmente, para abrigar a população na fila de espera. No período de 21 de março a 15 de abril, os profissionais

de saúde realizaram ali cerca de 7.600 atendimentos, a maior parte deles, na área clínica (3.220) e, em ortopedia (1.360).

A dona-de-casa Maria Aparecida Souza Nascimento, 40, foi conferir de perto a informação de que o atendimento estava “muito bom” no Hospital de Campanha da Aeronáutica. Levou o filho doente e saiu de lá feliz com o resultado.

Outros moradores gostaram tanto do primeiro atendimento, que retornaram trazendo filhos e netos, como Maria do Socorro Marques, 38, que acompanhou

*Hasteamento da Bandeira Nacional
na Unidade de Saúde*



“A atividade da Medicina de Campanha, na Aeronáutica, não é nova. Ela começou no início dos anos 80.”



O Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten.-Brig. Ivan Frota, e o Diretor de Saúde da Aeronáutica, Maj.-Brig.-Méd. José Elias Matieli, em formatura com o efetivo da Saúde, no encerramento das atividades

os filhos, Viviane (14), Vinicius (10) e Vanessa (8), e o neto João Vítor, de 8 meses.

Se, do ponto de vista dos pacientes, a experiência do Hospital é positiva, do lado dos médicos não é muito diferente. “– Isto aqui marca. A pessoa nunca mais esquece”, disse o Major Médico da Aeronáutica Gilberto do Amaral Teixeira, Comandante do Hospital de Campanha.

Ele explicou que o pessoal da Saúde, quando está escolhendo a profissão, tem dentro de si o espírito humanitário de ajudar os necessitados. Segundo ele, ainda, no Hospital de Campanha, realiza-se esta aspiração.

A atividade da Medicina de Campanha, na Aeronáutica, não é nova. Ela começou no início dos anos 80, e sua estrutura foi usada para o socorro a vítimas de tragédias, como no caso dos terremotos no México, em 1982, e, em El Salvador, em 1986, países que, à época, receberam ajuda humanitária brasileira.

Os módulos montados usados no Rio de Janeiro foram adquiridos no início dos anos 90, pela Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA), e aproveitados em diversas ACISO, principalmente, na Região Amazônica, em manobras militares, como a CRUZEX 2004, e em vários tipos de treinamentos militares.

No Clube de Aeronáutica, porém, a ação é inédita. Segundo o Major Gilberto, é a primeira vez que o Hospital funciona em um grande centro urbano e por



Cenas da ação social da Saúde da Aeronáutica em atendimentos à população

tanto tempo. O Ministério da Saúde estima em dois meses o período de funcionamento das Unidades de Saúde das Forças Armadas, no Rio de Janeiro.

Para o Comandante do Hospital, o saldo positivo da ação é mostrar que a Força Aérea está treinada e apta a ajudar a população.

No período, cerca de 80 militares foram mobilizados para o funcionamento da Unidade de Saúde: metade deles, no atendimento, e o restante, no serviço de apoio. ■

60 ANOS DA CAÇA NO CLUBE DE AERONÁUTICA



Comandante da Aeronáutica,
Ten.-Brig. Luiz Carlos da Silva Bueno

O saudoso Brigadeiro Nero Moura – Jambock 01, Patrono da Aviação de Caça, quando da criação da ABRA-PC, em 1995, disse ao seu primeiro Presidente, Maj.-Brig. Menezes: “*Quero que nada da nossa história seja esquecido, e vocês o farão...*”



Apresentação do Coral dos Caçadores

Referia-se ele à História da Aviação de Caça e daqueles homens que formaram o 1º Grupo de Caça, nos primórdios da criação da FAB. Lutaram; alguns deram suas vidas e outros regressaram dos campos de batalha.

O TO (Teatro de Operações) foi, na Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, onde, apesar de seu batismo de fogo, aquele Grupo conquistou as maiores glórias para a FAB e para o Brasil.

Ao regressarem, aqueles homens

procuraram transmitir aos novos a sua vibração, o seu ideal e as histórias do seu tempo.

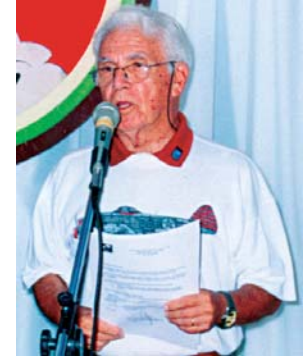
Hoje, a ABRA-PC agrega 1.386 Pilotos de Caça formados na FAB desde 1944. Estatutariamente, a ABRA-PC é a fiel depositária das tradições históricas e conquistas do 1º Grupo de Aviação de Caça nos céus da Itália (Segunda Guerra Mundial) e de seus memoráveis feitos no pós-guerra e que – entre outros – incorpora a formação primorosa de seus componentes e a manutenção do ESPÍRITO da CAÇA, apanágio dos Pilotos de Combate da Força Aérea Brasileira.

Como parte das comemorações dos 60 anos da data magna da Aviação de Caça, a ABRA-PC fez realizar um encontro festivo na sede do Clube de Aeronáutica – Barra/Rio e que contou com mais de 650 participantes, entre eles todos os Veteranos Jambocks Natos e de Apoio.



A peça
teatral
“Ópera
do Danilo”

A vibração
da platéia



Maj.-Brig. Lauro Ney Menezes

A reunião contou também com a presença do Comandante da Aeronáutica e Membros do Alto Comando.

No evento foi encenada a “Ópera do Danilo”, com uma letra inspirada na fuga heróica do Ten. Danilo Moura, abatido pela Artilharia Antiaérea alemã.

A sede do Clube de Aeronáutica da Barra, tendo em vista suas amplas instalações, constituiu-se no local ideal para a realização de festividades deste quilate.

Proporcionou aos sócios – e demais público presente – momentos de extraordinária satisfação. A alegria imperou no ambiente, acima da emoção histórica.

Auguramos que o Clube de Aeronáutica volte a ser o anfitrião de outros eventos e grandes espetáculos. ■

Há 45 anos...

Iniciamos, na Revista aeronáutica nº 249, de mar./abr. 2005, o Memorial das Matérias publicadas a partir de sua criação, em 1958, com uma panorâmica daquelas contidas na Revista aeronáutica nº 1. Para conhecimento dos pesquisadores, apresentaremos, ao longo das edições da nossa Revista, apenas o Sumário dos artigos que vêm sendo publicados durante todos esses anos. Nesta edição, exibiremos os referentes aos números 2, 3 e 4, do ano de 1959. E, nas próximas edições, daremos continuidade a essa seqüência.

REVISTA Nº 2 – SUMÁRIO

Editorial

“Puer Natus est Nobis”.

Maior Segurança por Cruzeiro.

A Diretoria de Engenharia.

Comunicações: Algumas Sugestões para o Caso Brasileiro.

Sistemas de Propulsão nos Engenheiros-Dirigidos.

A Força Aérea Única e o Apoio Aéreo.

A Informação: Obtenção do Conhecimento no Âmbito Governamental.

Nos Caminhos do Espaço Aéreo o Destino da Civilização Brasileira. As Fronteiras do Poder Aéreo.

Salgado Filho.

Notas sobre Pessoal: Formação de Oficiais.

Notas sobre Farnborough. 1958.

Medicina Aeronáutica. Medicina Astronáutica. Intendência.

Notícias da Aeronáutica.

Vôos de Confraternização à Bolívia e ao Paraguai.

Saudação aos Aviadores.

Discurso do Senador Jorge Maynard.

REVISTA Nº 3 – SUMÁRIO

Editorial.

Introdução à Guerra Psicológica – Dr. A. C. Pacheco da Silva.

Geopolítica – Brig do Ar Eng João Mendes da Silva.

A Marinha em Apoio à Força Aérea Única – Nelson Baena de Miranda – Cel Av.

Futura Sede Náutica do Clube de Aeronáutica.

Primeira Vítima da Aviação Brasileira – Homenagem.

Notícias da Aeronáutica: “General Curtiss E. Le May”.

O Que o Exército Fez pela Aviação – General Floriano Peixoto Keller.

Problema da Criação do Quadro de Engenheiros da FAB – Aldo Weber Vieira da Rosa – Cel Av.

Os Parques de Aeronáutica – Alberto Lopes Peres – Ten Cel Av Eng.

Corrente de Jato – Cezar Chede – Ten Esp.

Trabalham para a Paz e a União dos Povos.

Novas Declarações do Inventor do Seletron.

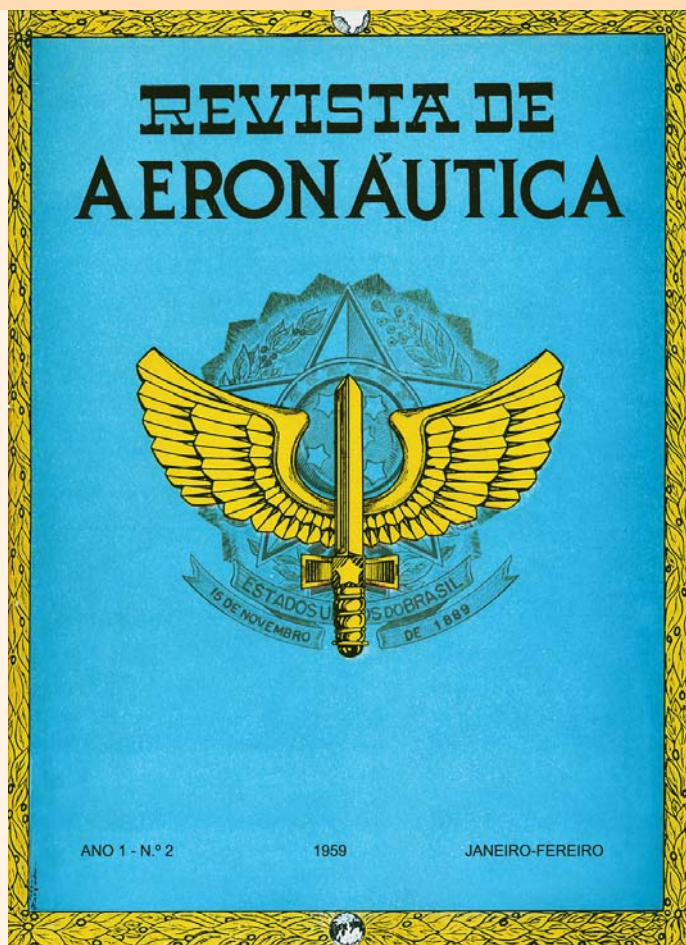
Percepção de Vencimentos de Pessoal

Mediante Depósito Bancário – Renato Van Boekel – 1º Ten I Aer.

São os Serviços de Rotas o Coração dos Aeroportos.

O Orçamento da Aeronáutica e o Seu Emprego – A. F. Lobato – Cel I Aer.

Instruções Sobre a Gratificação Adicional.



REVISTA Nº 4 – SUMÁRIO

Editorial.

A Crise Financeira e o Suprimento Aeronáutico – Maj Brig Eng Joelmir Campos de Araripe Macedo.

Para que os Homens Possam Viver – Cônego Waldemar Resende – Cap Capl Aer.

A Vulnerabilidade do Navio-aeródromo – J. M. C. Armstrong Steel.

Engenheiros-dirigidos – Hamlet Azambuja Estrella – Cel Av.

Engenharia de Aeronáutica – Curso de Aeroportos – Esboço de um “Curriculum” – Nilson de Queiroz Coube – Ten Cel Av Eng.

Abertura dos Cursos da ECEMAR.

Aeronaves de Amanhã – Brig do Ar Eng João Mendes da Silva.

A Meta das Metas – Maj Brig do Ar Antonio Alves Cabral.

As Relações Públicas na FA – Lauro Ney Menezes – Cap. Av.

A Reforma do Ensino da Escola de Aeronáutica – Aldo Weber Vieira da Rosa – Cel. Av. ■

O Desenvolvimento de Aeronaves e o Voo de Ensaio



Luiz Carlos Rodrigues - Cel. Av. R1
Piloto de Prova Chefe da Embraer

Histórico

A capacidade criativa do homem atinge níveis inimagináveis. Imagine que, no início do século XX, não existiam aeronaves mais-pesadas-que-o-ar, os aviões. Os balões aguçavam o brilho dos olhos de todos em terra e serviam de sustentáculo para grandes aventuras de seus convidados a bordo.

O homem abandonou o solo, mas precisava ir além daqueles vôos ao sabor dos ventos, pois o frio não permitia grandes alturas e a ausência de controle não dava uma garantia da rota a ser voada e, muito menos, do local de aterragem.

O primeiro voo de um avião aconteceu em 1906 e, em 1914, já havia a utilização, em escala industrial, daqueles aparelhos. Em cerca de oito anos, houve uma grande evolução tecnológica no campo aeronáutico. Foi de tal monta que, durante a Primeira Guerra Mundial, a potência dos motores utilizados em aeronaves saltou de 80 HP para 400 HP.

Mas a mente criativa do homem ainda nos levaria mais longe, pois, em 1969, houve o pouso na Lua e, em 2004, dois robôs movimentavam-se em Marte.

No início de 2005, uma sonda pousou em Titã, a maior lua de Saturno.

Em 100 anos, praticamente, a criatividade humana foi capaz de idealizar, construir e operar máquinas incríveis, aptas a se deslocarem no planeta Terra e na imensidão do espaço.

Estas conquistas se devem, desde o início, à nossa capacidade de motorizar e controlar aquelas e estas incríveis engenhocas.

O Desenvolvimento das Aeronaves

A evolução da indústria automobilística, no início do século XX, criou conhecimento para o desenvolvimento de motores mais potentes, mais leves, com confiabilidade, ainda pequena, mas crescente. Aqueles motores possibilitaram as decolagens das primeiras máquinas mais-pesadas-que-o-ar.

A estabilidade e o controle das aeronaves, imprescindíveis para a sua condução na direção e na altitude desejadas, foram melhorando, gradativamente, com as experiências vividas.

Empurrando essa evolução, sempre esteve o homem. Homens curiosos, obstinados, decididos, que tiveram a ousadia e a perseverança para projetar, construir, testar e operar aquelas geringonças, desde o nascimento da Aviação.

Reconhecimento

No Brasil, só existe ensaio em voo, porque temos desenvolvimento e produção de aeronaves.

Vale recordar o nível de desenvolvimento do País do final da década de 40 em diante. Éramos uma Nação calcada na agropecuária.



A Usina Siderúrgica de Volta Redonda aparecia como indicativo de uma nova era para o nosso desenvolvimento.

A Via Dutra foi construída no início da década de 50.

A indústria automobilística nascia em 1955, Brasília foi inaugurada em 1961...

Ainda não éramos capazes de fabricar bicicletas e vasos sanitários. Mas queríamos fabricar aeronaves e seus componentes!

Uma massa crítica de especialistas, para projetá-los, não tínhamos. Mentalidade aeronáutica, muito pequena.

Nesse cenário, destaca-se a figura do Mal.-do-Ar Casimiro Montenegro Filho.

Apesar das dificuldades, perseverou na idéia de formação de uma massa crítica de especialistas para o setor aeronáutico. Criou o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), em 1950, como o primeiro passo na construção do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), então denominado Centro Tecnológico de Aeronáutica.

A década de 50 é dedicada à criação da massa crítica e aos primeiros desenvolvimentos no campo aeronáutico.

Nos anos 60, realizam-se projetos ambiciosos nesse campo, culminando com o voo da aeronave Bandeirante, em 1968, e a criação da EMBRAER, em 1969. Foi, então, de relevante importância a figura do Brig.-do-Ar Paulo Victor da Silva à frente do CTA.

O decênio seguinte foi marcado pela consolidação da EMBRAER, com o marcante trabalho do Ten.-Cel. Av. Ozires Silva, na direção da empresa.

Em resumo, a visão, a fibra e a obstinação desses homens, e de outros, possibilitaram a criação e o desenvolvimento de uma Indústria Aeroespacial, no Brasil.

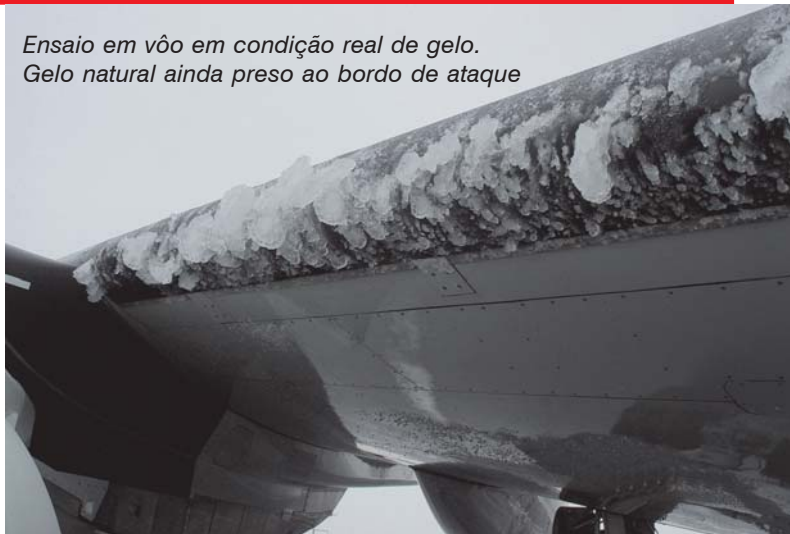
Graças à existência dessa Indústria, há a necessidade da atividade de ensaios em voo de aeronaves.

Primórdios dos Ensaios em Voo

Desde o início, houve uma série de desafios a superar.

Ora a estrutura das aeronaves era demasiadamente pesada, ora rompia-se pelo dimensionamento equivocado de sua resistência. Por outro lado, os motores falhavam

*Ensaio em voo em condição real de gelo.
Gelo natural ainda preso ao bordo de ataque*



muito, aumentando a carga de superação dos idealistas no enfrentamento das dificuldades.

A operação em altitudes maiores exigia proteção para o frio e fornecimento adicional de oxigênio, pois o ar torna-se rarefeito.

Esses obstáculos foram vencidos um a um, mas com um passivo de perdas materiais, de dinheiro e de vidas.

Para exemplificar, o Maj.-Av. José Mariotto Ferreira, piloto de provas do primeiro voo da aeronave Bandeirante, veio a falecer em um acidente durante os ensaios de parafuso da aeronave Uirapuru.

O ensaio, ou teste em voo das aeronaves, foi necessário desde as primeiras tentativas sair do solo. O risco elevado era proporcional ao grande desconhecimento do assunto. Tratava-se do descobrimento de novos conceitos e técnicas para colocar e manter o avião no ar.

Precisava-se da coragem e da determinação de pioneiros, e o desconhecido era o primeiro desafio a vencer. Predicados que fazem de Santos-Dumont o primeiro piloto de ensaio de aviões.

O ensaio em voo era uma atividade de “rato colocando guizo no pescoço do gato”.

Nos primórdios, selecionava-se o piloto de ensaio entre os melhores pilotos de caça. Havia a necessidade de um tripulante com excepcional habilidade de pilotagem.

Dentre esses pilotos, havia aqueles com maior percepção das características das aeronaves, que se destinavam, então, aos ensaios de desenvolvimento. Os demais se tornavam pilotos de demonstração e de competições, para o estabelecimento de diversos recordes, tais como de velocidade, ou altitude. Estes recordes eram utilíssimos para a divulgação das aeronaves.

Como não havia instrumentação para o registro de parâmetros da aeronave, o relatório do piloto era a única fonte de informação, sobre as características de voo, para a engenharia. Daí, a necessidade de pilotos com refinada percepção do comportamento da aeronave.

*Aeronave arrastando a cauda na pista para
determinação da velocidade mínima de saída do solo*



Esta carência de registros de parâmetros requeria que o piloto trouxesse a aeronave para pouso, independente do problema encontrado. O piloto poderia saltar de pára-quedas, mas, somente com a aeronave inteira, em solo, os engenheiros poderiam determinar a falha acontecida em voo. Daí, os registros de retornos dramáticos de aeronaves em condições críticas de voo.

Atualidade dos Ensaios em Voo

Com o advento da Telemetria e da transmissão de imagens, esta postura passou a não mais existir. Milhares de parâmetros e imagens registradas na aeronave são transmitidas e arquivadas em solo.

Hoje, os engenheiros sabem, na hora, o comportamento da aeronave. Entretanto, permanece a necessidade de pilotos de ensaio com excepcional habilidade de pilotagem e com refinada percepção das características das aeronaves. A opinião do piloto continua sendo muito importante na determinação da escolha das soluções para os problemas encontrados na aeronave.

O perfil de um piloto de ensaio exige uma habilidade excepcional de pilotagem, um profundo conhecimento da aplicação de novas tecnologias, uma afeição por desafios e uma grande capacidade de decisão.

A Constituição de uma Tripulação de Ensaio

A maioria dos ensaios em voo, hoje, exige a participação de uma equipe especializada. A complexidade da operação do conjunto de instrumentação instalada a bordo das aeronaves exige a composição de uma equipe, e não mais de um piloto isoladamente.

O engenheiro valida um ponto, logo após a sua realização, pois ele possui o conhecimento e as ferramentas para fazê-lo. É mais econômico repetirmos um teste imediatamente. Nos primórdios da Aviação, só saberíamos dessa necessidade em solo.



Ensaio em condições de gelo natural. Sonda que permite classificar o tipo e a quantidade de gelo encontrada durante o voo de ensaio

Uma equipe de ensaio é constituída, tipicamente, por um piloto e um engenheiro.

A Formação de uma Equipe de Ensaios em Voo

No mundo, há poucas escolas de formação de equipagens especializadas em ensaios em voo. Normalmente, essas escolas estão em grandes centros específicos. Entre as cinco escolas mais destacadas mundialmente está o Curso de Ensaios em Voo do CTA, reconhecido internacionalmente pela *Society of Experimental Test Pilots (SETP)*, nos EUA.

Nessas escolas, pilotos e engenheiros são familiarizados com as diversas técnicas utilizadas para a execução dos diversos ensaios em voo de aviões e helicópteros.

Os Riscos de um Voo de Ensaio

Na atividade de ensaios em voo, a documentação de casos similares é estudada para fornecer subsídios para a programação de um novo voo.

Ganha-se tempo, diminuem-se os custos, e não se repetem acidentes.

Cada ensaio tem uma classificação de risco: baixo, médio, alto e inaceitável. Os riscos inerentes a cada tipo são comparados com os similares executados anteriormente.

Um voo de alto risco é planejado, tomando-se todas as medidas para preservar a segurança da aeronave e de seus tripulantes. Com risco inaceitável não há voo.

Atualmente, os riscos desta atividade são menores, mas não inexistentes. O conhecimento acumulado para a concepção das aeronaves – associado aos meios de computação para cálculos/simulações, túneis de vento e ensaios estruturais – tem proporcionado maior segurança na execução dos voos de ensaio.

Continua uma tarefa de “rato colocando o guizo no pescoço do gato”, mas agora com a possibilidade de colocar uma flocinha no bichano. Entretanto, suas unhas continuam livres e afiadas.



Preparação para o voo de ensaio em voo nas condições de gelo. Colocação de lixas e resinas para simular a forma do gelo natural



Planejamento dos Vôos

A experiência acumulada recomenda que vôos de ensaio sejam realizados correndo um risco de cada vez. Por essa razão, no primeiro vôo de uma aeronave, os testes limitam-se à comprovação da funcionalidade dos sistemas necessários ao pouso.

Também, cada pormenor de um vôo de ensaio é discutido e validado em um documento onde estão relacionadas todas as limitações da aeronave. É o documento em que devem constar altitude e velocidade máximas a serem utilizadas, se diferentes do projeto original, que devem ser observadas pelo piloto durante o ensaio.

O Primeiro Vôo

Antes do primeiro vôo, uma aeronave é submetida a testes estruturais, para garantir a sua integridade física.

Todos os sistemas são testados, em solo, cumprindo uma extensa lista de verificações antes da primeira decolagem. Várias corridas em solo são realizadas, aumentando, gradativamente, a velocidade para teste de seus sistemas de controle e de frenagem.

Após essa bateria de testes, reúnem-se todos os engenheiros responsáveis pelas diferentes áreas da aeronave. Nesta reunião, após discussão de sistema por sistema, um documento é assinado por todos e ratificado por um Diretor, atestando estar a aeronave apta para a realização do primeiro vôo. O Piloto de Prova Chefe e os tripulantes designados para o vôo participam da reunião e precisam concordar com o estado da aeronave.

O primeiro vôo de uma aeronave é o coroamento de um trabalho intenso realizado por vários setores de uma fábrica. Na verdade, naquele primeiro vôo, “estão a bordo” todos os empregados da empresa. De seu resultado positivo sairá uma realização coletiva. A empresa tem, nesse vôo, uma alavanca para a consolidação de uma campanha de promoção e venda do produto.

Esses pontos atribuem maiores responsabilidades aos tripulantes do primeiro vôo. Um insucesso pode provocar uma imensa repercussão negativa.

Permanentemente, há contato, via rádio, dos tripulantes com a equipe de solo. Esse cuidado facilita os procedimentos, pois todas as dúvidas existentes são dirimidas, imediatamente, por um especialista do sistema afetado.

Outra aeronave, denominada *paquera*, acompanha todo o vôo. A finalidade é prestar apoio imediato nos casos de dúvida sobre integridade física da aeronave, ou mesmo, orientar o retorno em casos de emergência. Por exemplo, dúvidas sobre a indicação de velocidade podem provocar uma aproximação para pouso do protótipo, em ala, com a aeronave *paquera*.

Dispositivos de Segurança

A tripulação, nos vôos de alto risco, está equipada com capacetes e pára-quedas, para possibilitar o abandono da aeronave em casos extremos. Em aeronaves com assentos ejetáveis, o abandono é imediato. Noutras, a tripulação necessita alcançar uma das saídas destinadas ao abandono.

Um grande pára-quedas, denominado pára-cauda, é instalado na cauda da aeronave. Em baixas velocidades, devido ao desconhecimento das características de vôo, pode perder-se o controle. O acionamento do dispositivo auxilia a recuperá-lo.

Ao retomar o controle, o piloto alija o pára-cauda.

A simulação dos pesos de passageiros e cargas é efetuada pela colocação de lastros de chumbo ou de água. O lastro de água traz a vantagem de poder ser alijado, rapidamente, da aeronave. É útil em caso de pane de algum motor após a decolagem.



Equipamento especial: pára-caudas e o comando de disparo

Funcionamento e Durabilidade das Aeronaves

Desde o início do desenvolvimento de aeronaves, houve dificuldades inerentes aos novos inventos.

É um trabalho duro e persistente produzir materiais e equipamentos de uso em aeronaves, que, ao mesmo tempo, funcionassem (funcionalidade) e tivessem alta durabilidade (confiabilidade, segurança).

Os motores de aeronaves foram, exaustivamente, melhorados para diminuir a taxa de falha em vôo. Antes, era mais crítico pela alta incidência de falha nas decolagens.

Hoje, é muito rara uma falha nos motores de aeronaves.

Para garantir vôos seguros, desde o início, uma aeronave de passageiros deve operar por cerca de 300 horas antes de entrar em serviço.

Certificação das Aeronaves

A utilização de aeronaves, direcionadas para vôos privados ou para vôos comerciais, exigiu o estabelecimento de regras, por parte dos governos, para manter a segurança de vôo. Segurança para os que voam e, também, para aqueles que ficam em terra. Afinal, mesmo no solo, podem sofrer as consequências da queda de uma aeronave.

Para a certificação de aeronaves civis, é fundamental a garantia de um vôo seguro. A certificação garante a segurança, mas o mercado comprovará a eficiência de uma aeronave. Uma aeronave pode ser segura, mas ineficiente.

Para a certificação de uma aeronave militar, as exigências são maiores.

A necessidade de operar a aeronave em condições mais severas faz com que a eficiência operacional seja o fator preponderante para o cumprimento da missão. Entretanto, essa eficiência operacional deve ser atingida

e mecânico. Mas o automatismo das cabines reduziu, drasticamente, a carga de trabalho, contribuindo para uma maior segurança de vôo.

A navegação pelas estrelas foi substituída por estações em solo (VOR, ILS) e, hoje, uma constelação de satélites fornece a posição, em qualquer lugar da Terra, para os equipamentos GPS. A função de navegador desapareceu.

Os sistemas das aeronaves com alta integração e automação diminuiu a carga de trabalho, na operação e no monitoramento desses equipamentos. Radiotelegrafistas e mecânicos de vôo perderam a função.

As aeronaves passaram a ser operadas somente por dois pilotos. Poderão elas prescindir de pilotos? E de pilotos de ensaio?

Atualmente, várias pequenas e grandes aeronaves, tais como B747 ou A380, são capazes de prescindir do piloto da fase decolagem até a fase pós-pouso. Tudo é automatizado, inclusive o pouso e a frenagem. O piloto só é necessário para levar e trazer a aeronave na pista.

A nave russa Progresso, sem tripulantes, acoplando automaticamente, leva suprimentos para a Estação Espacial Internacional.

Na Guerra do Iraque, com a operação de aeronaves não tripuladas, ficou provado serem os pilotos dispensáveis para certas missões.

A relação custo x benefício pode responder esta pergunta! Uma aeronave tripulada perdida em uma guerra pode ser compensada pela construção de outras não tripuladas, por um custo menor.

Uma aeronave que transporta seres humanos, ao ser perdida, tem um custo

muito elevado e pode não ser compensador.

As aeronaves de caça prescindirão de pilotos no futuro? Provavelmente não!

Aeronaves de transporte de passageiros, voando sobre cidades, em tempo de paz, exigirão por muito tempo pilotos para o monitoramento e a solução de problemas imprevistos em vôo. Ou não?

Contudo, o desenvolvimento de aeronaves e os seus ensaios em vôo continuarão no futuro.

O homem prosseguirá na sua saga inovadora. A sua capacidade criativa cresce para níveis inimagináveis. Afinal, para a mente humana, a criatividade é ilimitada e eterna.

A função dos pilotos, o tempo dirá. Se disser não, os sonhos serão outros e a vida continua. ■

Teste de robustez da aeronave à ingestão d'água



com a garantia de um vôo seguro. Desse binômio surge a complexidade de atendimento aos requisitos estabelecidos para aquela aeronave. Esse compromisso eficiência x segurança demanda uma definição criteriosa dos requisitos operacionais, quando da contratação do desenvolvimento de uma nova aeronave militar.

Futuro

A mente criativa do homem continua cada vez mais ativa, proporcionando o desenvolvimento de sistemas e aeronaves mais seguras.

As tarefas de um piloto em uma cabine são divididas em pilotagem, navegação, comunicação e monitoramento. Anos atrás, uma aeronave grande necessitava de cinco tripulantes: piloto, co-piloto, navegador, radiotelegrafista

Quando “nasceu” o 1º/14º Grupo de Aviação?



Brigadeiro-do-Ar Ref.
Marion Peixoto

Nessa data, o autor já estava lá no Aeródromo de Gravataí, pertencendo ao efetivo do “nosso” Esquadrão, nele vivia, trabalhava, voava, instruída, e vibrava com todas as emoções proporcionadas pelo incomparável vôo da Aviação de Caça!

Nem em 24 de março de 1947, nem nos dias anteriores, nem nos subseqüentes, nem nos anos seguintes, até o ano de 1954 inclusive. Sobre essa data, o autor também testemunhou que nada aconteceu de extraordinário que chamasse a atenção ou despertasse o interesse de quem quer que lá estivesse. Permaneceu anônima, até que alguém, depois do ano de 1954, resolveu utilizá-la – sem que houvesse uma pesquisa adequada – para celebrar o aniversário do Esquadrão!

Os boletins externos, atos, documentos e correspondências oficiais chegavam à Base com meses de atraso! Os assuntos urgentes eram enviados via rádio ou por telefone, sendo este, ainda, muito precário, naquela época.

Afinal, o aniversário do Esquadrão não era festejado na data acima citada?

Não, nem nunca o foi!

Baseado na documentação que recebeu do então Ministério da Guerra, sobre a Aviação Militar do Exército, o Ten.-Brig.-do-Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley cita, em sua excelente obra, *História da Força Aérea Brasileira*, na página 219, o Decreto nº 22.591, de 29 de março de 1933, que diz:

Não foi em 24 de março de 1947! Não? Por quê?

“Art 1º É reorganizada a Aviação Militar e ficam criadas as Unidades Aéreas do Exército (...).”

“Art. 21 § 1º A 1ª Zona Aérea, com sede no Rio de Janeiro, compreende:

- 1º Regimento de Aviação – Rio de Janeiro
- 6º Regimento de Aviação – Recife
- 7º Regimento de Aviação – Belém (material anfíbio)

§ 3º A 3ª Zona Aérea, com sede em Porto Alegre, compreende:

- 3º Regimento de Aviação – Porto Alegre
- 5º Regimento de Aviação – Curitiba

Em 13 de dezembro de 1933, foi autorizada pelo Ministro da Guerra a organização, em Santa Maria, do Núcleo do 3º Regimento de Aviação; a 13 de janeiro de 1934 foi designado o seu primeiro comandante, o Capitão Clóvis Monteiro Travassos.

Em 14 de março de 1934, seguem os primeiros elementos do escalão aéreo: cinco aviões Curtiss Falcon e um Waco C.S.O.; a 9 e 10 de julho, seguem: um Waco C.S.O., um Curtiss Falcon e dois Vought Corsair.

A 21 de agosto de 1934, assume o comando do Núcleo, o Capitão Antônio Fernandes Barbosa.

Somente em maio de 1937, é que ficam prontas as primeiras instalações do 3º Regimento de Aviação, em Canoas-Porto Alegre (...); a 23 de julho de 1937, pelo Aviso nº 467, o Ministro da Guerra determina a mudança do 3º Regimento de Aviação para Canoas.”

Já sob a égide do Ministério da Aeronáutica, após o término da Segunda Guerra Mundial, a FAB, por não dispor do material aéreo moderno necessário para reequipar o 5º RAv de Curitiba, decidiu desativar essa Unidade Aérea, permanecendo apenas o Destacamento de Base Aérea.

Também morreu o 1º RAv. Deslocado, do Campo dos Afonsos para o Aeródromo Bartolomeu de Gusmão, em Santa Cruz (Rio de Janeiro), durante a guerra, foi sufocado pelos feitos gloriosos do 1º Grupo de Aviação de Caça, na Itália, que, no regresso, ficara sediado naquele Aeródromo.

Assim, das três Unidades Aéreas criadas pelo Decreto nº 22.591, de 29 de março de 1933, restou apenas o 3º RAv, que foi equipado com o material mais moderno de que dispunha a FAB, naquela ocasião, o avião de caça P-40, removido das Bases de Natal e Santa Cruz e concentrado em Canoas.

Naquela época, a Base de Canoas dispunha de dois aeródromos: o original, de Canoas, com as suas edificações

concluídas em 1937; e o de Gravataí, onde, durante a época da guerra, foi construída uma pista de concreto com dois mil metros de comprimento e que, por ficar próxima ao Rio Gravataí, foi batizada com o mesmo nome.

“Pelo Decreto-Lei nº 6.796, de 17 de agosto de 1944, foram criadas as seguintes Unidades de Aviação:

Na 5ª Zona Aérea: (...) o 3º Regimento de Aviação, com sede em Canoas, passou a ser constituído do 1º Grupo de Bombardeio Leve e do 3º Grupo de Caça.”

Pelo Decreto nº 22.802, de 24 de março de 1947, foram dadas novas denominações e sedes às Unidades Aéreas da FAB (...)”

Em síntese, foi introduzida uma nova Unidade Aérea entre a **esquadrilha** e o **grupo**, que não constara das estruturas anteriores: o **esquadrão**. Até essa

data, os **grupos** existentes correspondiam, na realidade, a um **esquadrão**, mas, a partir daí, os **novos grupos** seriam integrados por mais de um esquadrão, à semelhança da organização americana.

O 3º Regimento de Aviação “decolou” e, em seu lugar, surgiu o 14º **Grupo** de Aviação, com sede em Porto Alegre (Canoas/Gravataí), e integrado por **esquadrões**.

O 3º RAv havia perdido o 1º GBL para o 2º RAv, com sede em Cumbica (SP), onde fora juntar-se ao 2º GBL, recebendo, em seu lugar, o 4º Grupo de Caça. Com o Decreto nº 22.802, o 14º Grupo de Aviação ficou constituído por dois esquadrões, mas, apenas teoricamente, uma vez que nunca houve condições para a ativação do 2º/14º Gp Av, devido à falta de pessoal, material, instalações, equipamentos, espaço etc.

Aí, certamente surgirá a pergunta: como falta de espaço? E o que foi deixado pelo 1º GBL? Sim, acontece que os dois Grupos, o 1º GBL e o 3º GC estavam praticamente “empilhados” em Gravataí, ocupando não o local e as instalações atualmente existentes, mas, sim, as pequenas e precárias instalações erguidas por volta de 1927 e deixadas, do outro lado da pista, pela companhia aérea francesa Aéropostale – posteriormente substituída pela Air France – e abandonadas por esta durante a Segunda Guerra Mundial.

Constata-se, pois, que o Decreto nº 22.802 nada representou para o 1º/14º Gp Av, nada além de uma simples mudança de nome; não trouxe qualquer alteração organizacional, não provocou qualquer interferência no efetivo de pessoal, nem na utilização do material e, muito



Anselm Kiefer: *Buch mit Flügeln*, 1992



menos, na doutrina ou no emprego operacional, portanto, o dia 24 de março absolutamente nada tem a ver com a data da sua criação, ou da sua ativação, conseqüentemente, com o aniversário da Unidade!

Pergunta-se, então, qual a data de nascimento do nosso Esquadrão?

Convém lembrar que as pessoas que trocam oficialmente de nome não mudam sua data de nascimento.

Vejamos:

1 – O Decreto nº 22.591, de **29 de março de 1933**, diz:

“Art. 1º É reorganizada a Aviação Militar e ficam criadas as Unidades Aéreas do Exército (...)

Art. 21 § 3º A 3ª Zona Aérea, com sede em Porto Alegre, compreende:

– 3º Regimento de Aviação – Porto Alegre;

– 5º Regimento de Aviação – Curitiba;
.....”

2 – “*Em 13 de dezembro de 1933, foi autorizada, pelo Ministro da Guerra, a organização, em Santa Maria, do Núcleo do 3º Regimento de Aviação.*”

Ante esse quadro acima, o autor fixa-se na data de 29 de março de 1933, como sendo aquela do **nascimento** do Esquadrão, uma vez que foi o Decreto nº 22.591 que **criou o 3º RAv**, o qual foi evoluindo, através do tempo, acompanhando o desenvolvimento extraordinário que teve a Arma aérea, até mudar de nome. Mas não morreu e nem nasceu de novo, sua data de nascimento permaneceu a mesma!

O nosso Esquadrão, que nada mais é do que a evolução natural daquela primeira e primitiva Unidade Aérea, da

qual descende diretamente – e vem mantendo-se atualizado até os nossos dias – assim continuará a evoluir e a persistir no tempo.

Além disso, esse 29 de março tem a vantagem de manter-se no mesmo mês de março, já tradicional, pouco ou nada interferindo com os preparativos já consagrados no calendário da programação anual do Esquadrão, ficando adiantado **apenas cinco dias!**

Em conseqüência do que foi apresentado, vê-se o 1º/14º Grupo de Aviação assumir a distinta, invejável e inigualável posição de:

Unidade Aérea **nº 1** da FAB!

Unidade Aérea **Senior** da FAB!

Decano entre todos os Esquadrões e Grupos da FAB!

Decano entre todas as Organizações da FAB! ■



As Forças Armadas e a Po

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. R1

Brasil é um País guiado por um sentimento de paz. Não abriga nenhuma ambição territorial, não possui litígios em suas fronteiras e, tampouco, inimigos declarados. Toda ação por ele empreendida nas esferas diplomática e militar busca, sistematicamente, a manutenção da paz. Porém tem interesses a defender, responsabilidades a assumir e um papel a desempenhar, no tocante à Segurança e Defesa, em níveis hemisférico e mundial, em face de sua estatura político-estratégica no concerto das nações.

O primeiro objetivo de nossa Política de Defesa, portanto, deve ser a de assegurar a defesa dos interesses vitais da Nação contra qualquer ameaça forânea. Não se pode precisar, *a priori*, a fronteira entre os interesses vitais e os interesses estratégicos. Os dois devem ser defendidos com ênfase e determinação. Essencialmente, os interesses estratégicos residem na manutenção da paz no continente sul-americano e nas regiões que o conformam e o rodeiam, bem como os espaços essenciais para a atividade econômica e para o livre comércio (Setentrão Oriental, Costão Andino, Cone Sul e Atlântico Sul).

Fora deste âmbito, o Brasil tem interesses que correspondem às responsabilidades assumidas nos Fóruns Internacionais e Organismos Multilaterais e ao seu *status* na ordem mundial. Este é conformado por uma combinação de fatores históricos, políticos, estratégicos, militares, econômicos, científicos, tecnológicos e culturais.

Sem uma Defesa adequada, a Segurança Nacional e a perenidade desses interesses estarão seriamente comprometidas e, conseqüentemente, não poderão ser assegurados. Daí, ressalta-se a imperiosa necessidade de contarmos com Forças Armadas preparadas, suficientemente poderosas e aptas ao emprego

imediato, capazes de desencorajar qualquer intenção de agressão militar ao País, pela capacidade de revidar que representam. Esta estratégia é enfatizada para evitar a guerra e exige, como corolário, o fortalecimento da Expressão Militar do Poder Nacional, além de impor um excelente grau de aprestamento e prontificação das Forças Armadas, desde o tempo de paz, através da realização de treinamentos, exercícios operacionais dentro de cada Força Singular, não sendo excluída a necessidade de Planejamento e de treinamento de Operações Conjuntas e Combinadas no âmbito das FFAA.

O estudo da História, particularmente da História Militar de uma nação, conduz a conclusões e realça aspectos capazes de influir na Expressão Militar de seu Poder Nacional.

O estudo das campanhas militares, com seus erros e acertos, o respeito às

tradições, o culto aos heróis etc., trazem reflexos à formulação da doutrina, ao moral e à estrutura militares.

As tradições históricas e militares constituem, ainda, fatores de influência sobre a Expressão Militar. Essas tradições, que cumpre cultivar e manter, por outro lado, não devem apresentar obstáculos intransponíveis à evolução, ao desenvolvimento e à tecnologia militares.

No equilíbrio entre essas idéias, às vezes opostas, está o acerto que revigora a Expressão Militar.

Assumem, também, papel de destaque, os aspectos qualitativos dos recursos humanos; o apoio em maior ou menor grau da opinião pública nacional e mesmo internacional; a coesão interna e a vontade nacional.

E, nesse contexto, ressalta a fundamental importância do Povo – expressão máxima das forças vivas da Nação –





Ítica de Defesa Nacional

como verdadeiro esteio das Forças Armadas, quando a elas se une, nelas se apóia e com elas se confunde. A população traduz sua indispensável solidariedade à Expressão Militar, através da opinião pública, que deve constituir, sem dúvida, preocupação constante quando se pretende manter em alto nível aquela Expressão do Poder Nacional.

Nesse sentido, é imperioso o esforço para conservar integrados o homem militar e o homem civil, sem discriminações de qualquer natureza, sem privilégios, embora respeitadas suas diversas, mas naturais destinações.

O papel que caberá às Forças Armadas brasileiras, nas próximas décadas, é multifacetado e deve estar calcado em amplo debate, cujo resultado deverá ser tão satisfatório quanto maior for o desenvolvimento da sociedade. O esboço de qualquer arranjo de Defesa,

em um Estado democrático, para que possa contar com recursos, deve estar respaldado por uma base de legitimidade. Entendemos que, para a consecução desses objetivos, devem ser consultadas personalidades representativas de diferentes espectros de opinião: ministros de Estado, acadêmicos, analistas políticos, economistas, diplomatas, militares, jornalistas, todos com reconhecida competência na área de Defesa, e alguns críticos do atual sistema de Defesa Nacional.

Evidentemente, que não se trata de deixar em mãos destes pensadores a formulação de políticas e estratégias militares. Trata-se, tão-somente, de ouvi-los e de reunir novos conceitos e idéias, que permitam oxigenar antigos preceitos e identificar referenciais para a defesa do País, os quais estejam mais em sintonia com os desafios dos novos tempos e consentâneos com a realidade nacional.

Tais contribuições, depois de avaliadas por setores competentes do Ministério da Defesa, poderão ou não ser incorporadas no planejamento estratégico.

Indubitavelmente, para a consecução dessa tarefa, mister se faz uma conjunção de esforços. Nesse sentido, num processo sinérgico, somam-se o imprescindível apoio do Presidente da República, a compreensão do Congresso Nacional, a efetiva colaboração do Ministério da Defesa e de outras áreas do Governo, a confiança e o respaldo dos Comandantes de Forças e a ativa participação de todas as forças vivas da Nação.

Temos plena consciência de que não se pode justificar a hipertrofia das Forças Armadas em prejuízo do processo de desenvolvimento da Nação, mas não se pode admitir, por ilógico e temerário, que a Expressão Militar do Poder Nacional seja colocada em plano inferior – vivenciando um processo gradual de sucateamento e de dismantelamento, devido à crônica insuficiência de recursos financeiros – na falsa concepção de que a prioridade absoluta deve ser dada ao Desenvolvimento.

Não existem nações desarmadas, porque nenhuma delas seria capaz de desfazer-se de sua Expressão Militar para merecer, por esse ato ingênuo, o respeito e a simpatia de todos os países. Não há fórmula miraculosa capaz de manter a paz sem ameaças de conflitos internos ou de guerra entre os povos.

Torna-se imperativo conferir mais prestígio às Forças Armadas e racionalizar, modernizar e fortalecer o aparato defensivo brasileiro.

Lembremo-nos das sábias palavras do insigne Barão do Rio Branco – o Chanceler da Paz – que, de modo contumaz, enfatizava a imperiosa necessidade de possuímos um bom sistema de armas para respaldar as nossas proposições no concerto das nações. ■





Santos-Dumont e a Cultura Nacional

| Sonia Maria de Oliveira Carneiro
| Cap. QFO R1

Estamos próximos da comemoração do Centenário do voo do “14-Bis”.

É hora, pois, de refletirmos sobre a importância da contribuição de Santos-Dumont à cultura aeronáutica e, em decorrência, à cultura nacional, enfatizando tanto suas características pessoais, quanto o contexto em que suas idéias foram materializadas. E, assim como ele, vislumbrar as novas possibilidades que o futuro nos possa oferecer.

Santos-Dumont e o Espírito da Época

Na virada dos séculos XIX e XX, foram dados os passos fundamentais para, praticamente, todos os itens que compõem a vida moderna.

Paris, a capital das Artes, da Ciência e das novidades, encontrava-se envolta em uma atmosfera de progresso, usufruindo de vários “artefatos” da modernidade: o metrô, o automóvel, o telefone e, posteriormente, o ônibus. Os transportes ficavam mais rápidos e as comunicações, mais fáceis. A magia da eletricidade, a beleza da arquitetura e a alegria criativa triunfavam na Torre Eiffel, o coração dessa imensa paisagem.

Santos-Dumont, ao chegar à “cidade-luz”, em 1897, começou a captar o espírito da época e a visualizar um futuro que se mantém presente até agora. O espírito de então não se enquadra nas categorias da razão humana: é uma propensão, uma tendência sentimental, que, por motivos inconscientes, age com soberana força de sugestão. É uma mudança radical na maneira de ver as coisas.

Não se pode aquilatar, julgar, conhecer um período da História, sem conhecer-lhe a alma, seus desejos e imagens, sem tentar ver o mundo com os seus olhos, nele incluindo, assim, as energias que levaram a essas transformações e mudanças.

A “*art-nouveau*”, que triunfou na Exposição Universal de 1900 em Paris, utiliza um repertório de formas e ornamentos fundados na observação minuciosa do mundo natural. A “*Demoiselle*” também teve por inspiração a própria natureza: as libélulas.

Existem profundas afinidades culturais que unem Brasil e França. Quando Pereira Passos remodelou o Centro do Rio de Janeiro, antiga Corte e já Capital Federal, os projetos dos principais edifícios da Avenida Central, agora Rio Branco, foram inspirados em prédios da “*Belle Époque*”.

Cultura não é somente homenagear o passado no momento presente; ela é, principalmente, uma forma de moldar o nosso futuro. Devemos, assim, resgatar nossa cultura não de forma linear, mas holográfica, em que cada uma se constitui



num “*holon*”, integrando-se às demais e, ao mesmo tempo, diferenciando-se.

Assim, ao se traçar o perfil do passado, devemos estudar os movimentos da História e suas relações com as aspirações, os desejos, os sonhos e as idéias dos indivíduos que nele tomaram parte, buscando, não só, o seu traço conservador mas, sobretudo, o inovador.

O impacto do mundo virtual mudou as relações culturais em todo o mundo. E agora é a oportunidade de fundarmos um capital cultural comum, com suas várias possibilidades. A cultura aproxima os homens e os povos.

Culturas Organizacional e Nacional

A Cultura é uma manifestação humana que se constitui numa instância de construção de significados e veiculação de valores. São idéias e atividades com que fabricamos e construímos nosso mundo.

O conceito de Cultura e, em particular, de Cultura organizacional, já foi definido nas mais diversas formas e sob diversos enfoques. Podemos adotar uma visão de Cultura, segundo o enfoque antropológico, que busca desvendar os significados dos costumes de uma sociedade ou, segundo a visão sociológica, que procura compreender a elaboração dos símbolos. Ambas as abordagens focalizam linguagem, símbolos, mitos, histórias e rituais. Mas, enquanto a primeira busca entender essas manifestações da cultura como variáveis, a segunda as vê como geradoras de significados.

A Cultura de uma organização exprime a sua identidade, servindo de elo entre o presente e o passado, e contribuindo para sua permanência e sua coesão. Ela é construída ao longo do tempo e é aprendida, transmitida e partilhada entre os seus membros.

Todavia, a Cultura organizacional necessita ser fortalecida, tanto interna quanto externamente, devendo, para tal, valer-se de mecanismos e formas simbólicas, como as cerimônias, os emblemas e o culto a personalidades que influenciaram seu destino; e de formas materiais e imateriais impregnadas de significados valorativos direcionados, essencialmente, para o nível

emocional da comunicação. Como em todo processo de comunicação, a finalidade é implantar idéias numa ação cíclica contínua.

Assim, ao falarmos em culturas nacional e organizacional, não podemos deixar de homenagear o “Pai da Aviação”, o “Patrono da Aeronáutica Brasileira”, Alberto Santos-Dumont, nascido em vinte de julho de 1873.

Podemos apontar, em Santos-Dumont, características como poder nato, pioneirismo e criatividade, que, aliados a firmeza de propósitos, persistência, organização e sistematização, levaram-no a um “espírito construtor”.

Tais características podem ser observadas em sua vida pessoal: a “Encantada”, em Petrópolis, possui um quarto que, durante o dia, lhe servia também de escritório, e onde, sob a cama, existem várias gavetas. A tendência atual de ocupação dos espaços e de produção de mobiliários leva em conta multifuncionalidade e flexibilidade, aspectos já vislumbrados por ele.

A influência de Santos-Dumont também se estendeu a seu próprio estilo: o relógio de pulso, seu chapéu e seu colarinho ditaram moda.

A imagem de Santos-Dumont constituiu-se, assim, num elemento consolidador da Cultura nacional, tanto interna quanto externamente, atingindo vários subsistemas: tecnológico (produto e processo), comportamental (liderança e culto à personalidade) e social (mudança nos costumes).

Assim como os heróis, ele cumpriu o seu destino, concretizando toda a sua genialidade.

Santos-Dumont e a Cultura Nacional

No *Jornal do Brasil* do dia três de janeiro de 1914, foi publicada uma reportagem intitulada “Dumont vira Herói em sua Chegada”, cujos parágrafos iniciais serão transcritos a seguir:

“Depois de longa estadia na Europa onde, mais do que ninguém, soube abrilhantar o nome de sua Pátria, graças à conquista do título de pioneiro da navegação aérea, que lhe valeu a mais gloriosa das celebrações, era justo que, na sua chegada, todo o País vibrasse de entusiasmo, como

vibrou, num misto de admiração, apoio e carinho com que os pátrios recebem os filhos que os souberam honrar.”

“Ali, na capital do mundo civilizado, após sucessivas tentativas, adaptou seus pensamentos aos fins práticos que idealizara, oferecendo ao mundo a chave da descoberta que devia assegurar à audácia do homem o domínio do espaço: contornou a Torre Eiffel com o seu dirigível, realizando o primeiro vôo mecânico. A navegação aérea saiu do terreno das fantasias.”

O “14-Bis” foi o primeiro da História a decolar, voar e pousar, o que, numa linguagem atual, significa que as etapas de todo o processo foram validadas quando do “momento da verdade”, tanto pelo público presente, com seus chapéus-coco suspensos para o céu, quanto pelo Aeroclube de Paris e pela *Federação Internacional de Aviação*.

Aviões a jato e foguetes espaciais são encarnações físicas do princípio da transcendência quando nos libertam, ao menos temporariamente, da gravidade. E foi Santos-Dumont quem tomou a frente no momento de revolucionar as condições de locomoção sobre nosso planeta, tornando realidade o sonho mais antigo do homem.

Devemos, portanto, continuar divulgando a vida e a obra deste inventor e pioneiro, não só na cultura aeronáutica, mas no meio acadêmico e industrial, garantindo, assim, uma identidade própria em meio à diversidade de nossa cultura.

Remontamos, finalmente, ao significado da cultura de uma Nação, lembrando que não são apenas raças e etnias, ou ainda suas combinações que a produzem, mas, também, as classes sociais, as instituições e as organizações.

O resgate da cultura nacional não se limita a consolidar a imagem da Nação naquelas características que possuem apelo no exterior. Antes de tudo, é uma oportunidade de modificar esta imagem, acrescentando-lhe novas formas e cores.

E Santos-Dumont é o nosso “marketing” para a compreensão da verdadeira alma brasileira: quem “deu asas ao mundo e glória ao Brasil”. ■

"ÓRFÃOS DA IGREJA"

Estevão Bettencourt
Teólogo

Leonardo Boff tem escrito artigos semanais na Imprensa carioca, na qualidade de teólogo católico. Todavia, muitas de suas afirmações ficam longe de corresponder ao pensamento católico. Por isto, tomamos a liberdade de comentar um de seus arrazoados mais expressivos, publicado no JORNAL DO BRASIL de 21 de abril de 2005, sob o título "Aos órfãos da Igreja", ciente de que, "se Platão é amigo, mais amiga é a verdade".

Sob o pontificado de Bento XVI, julga L. Boff que os pobres ficarão órfãos, pois o Papa atual parece pouco interessado na questão social. A fim de consolar esses órfãos, o articulista propõe uma outra escala de valores:

- 1) O mais importante seria a Humanidade estruturada segundo a justiça, o que viria a ser o Reino de Deus;
- 2) Dentro do Reino de Deus têm a primazia os pobres e seus aliados, que lutam pela libertação dos mesmos;
- 3) Em terceiro lugar, vêm os que têm fé, esperança e amor, sem referência a algum credo religioso definido;
- 4) Por último, vem a Igreja ou "aquilo a que chamamos Igreja".

Ora, é forçoso dizer que essa escala de valores não é cristã. Há alguns anos um grupo de teólogos da libertação foi a Cuba e de lá voltou dizendo que o Reino de Deus já começou em Cuba, porque lá o governo marxista esforça-se por dar, ao povo, escolas e hospitais, embora amordace a religião. A fé é relativizada, de modo que quem morre, na luta de classes, ainda que não seja católico, é considerado mártir, ao lado dos que morrem no testemunho da fé católica. Ser crente e fiel a Cristo seria menos importante do que ser lutador, em prol da ordem social.

Na verdade, bem diferente é a escala de valores cristãos. Começa com a fé, pois "o justo vive de fé", diz São Paulo (Rm 1,17). O cristão é elevado à filiação divina e feito herdeiro do Pai Celeste; daí, sentir-se

peregrino do absoluto e considerar este mundo segundo valores transcendentais. Esta visão de fé não aliena, mas antes o motiva para ser um profissional competente e eficaz construtor do Reino de Deus. Ao lidar com valores deste mundo, sabe que não joga apenas com seu nome, mas com o de Cristo e o do próprio Deus; o público costuma identificar o Cristo e a Religião Cristã com o cristão, de modo que o discípulo de Cristo é chamado a desenvolver uma atuação eficiente na forma da vida social, em suas diversas áreas (doméstica, profissional ou civil etc.), para poder honrar o nome de Cristo.

É oportuno dizer, ainda, algo importante a respeito da Igreja que Cristo fundou e entregou a Pedro e seus sucessores. Esta não é o clube dos que lutam pela justiça, mas é o Corpo de Cristo, como diz São Paulo, (Cl 1,24) e, como tal, é divina e humana; está sujeita à fragilidade humana, mas tem a garantia de subsistir até o fim dos tempos (Mt 28, 18-20). Ainda recentemente, a figura do Papa João Paulo II, e principalmente o fim de sua vida, deram testemunho da vitalidade da Igreja, reconhecida por representantes dos cinco continentes. Compete à Igreja o papel ingrato que toca a toda mãe: apontar aos filhos, e ao mundo, os desvios que os podem precipitar no abismo; e dizer que a ciência sem consciência pode voltar-se contra o homem – o que nem sempre agrada.

Numa palavra: a fé, longe de ser alienante, é estímulo, como lembra o Concílio do Vaticano II:

"Cada leigo individualmente deve ser, perante o mundo, testemunha da ressurreição e da vida do Senhor Jesus e sinal do Deus vivo. Todos, juntos, cada um na medida de suas possibilidades, devem alimentar o mundo com frutos espirituais (cf. Gl 5,22) e nele infundir o espírito que é próprio dos pobres, dos mansos e dos pacíficos, que o Senhor no Evangelho proclamou bem-aventurados (cf. Mt 5, 3-9). Numa palavra: "o que é a alma para o corpo, sejam os cristãos para o mundo" (Const. Lumen Gentium nº 38).

Nada mais honroso do que esta missão! ■



Vista parcial da Capela Sistina - Miguel Ângelo



"O Juízo Final" (pormenor)



Bento XVI e o Fu

Quando o então Cardeal Joseph Ratzinger disse que a Igreja Católica Apostólica Romana é mãe e não irmã das demais denominações cristãs, ele estava apenas fazendo uma constatação histórica. E, no entanto, a frase causou enorme polêmica, tanto na época como agora, após ter circulado novamente depois que o Cardeal foi eleito Papa. Tudo o que se passou desde a morte de João Paulo II, no entanto, não é outra coisa senão a prova de que o então Cardeal estava certo. O mundo deu foco absoluto ao que João Paulo fez e ao que Bento XVI fará: gente de virtualmente todas as denominações cristãs deu opiniões sobre os caminhos que a Igreja Católica deve adotar. Se a Igreja estivesse de fato fora do tempo, anacrônica e ultrapassada, poucos se dariam a esse trabalho. Como disse Bento XVI na homilia da missa que marcou o início de seu pontificado: "A Igreja está viva e é jovem".

E anda muito injustiçada. Li em mais de um lugar que a Igreja, no futuro, será responsabilizada pelos milhões de mortos vítimas da Aids, na África, por condenar o uso da camisinha. Isso não tem lógica, não faz sentido. A Igreja não condena isoladamente o uso de preservativos; ela prega também a castidade de solteiros e a fidelidade de casados. Ora, se ela tivesse força suficiente para convencer as pessoas a não usar camisinha, teria também força para que elas se mantivessem castas e fiéis. É ilógica a suposição de que os fiéis seguem uma orientação e não seguem a outra. Pode-se acreditar que a camisinha seja um imperativo no mundo de hoje. Mas não se pode acusar a Igreja de induzir milhões à morte ao discordar disso.

A posição da Igreja neste e em outros assuntos é a prova de sua coragem. A Igreja Católica, como o nome mesmo diz, é uma

religião que se pretende universal. Sua missão é se espalhar pelo mundo. Sua existência depende disso. Que ela queira conquistar almas com postulados tão pouco populares é uma prova de sua honestidade, não o contrário. É também um sinal claro do grau de segurança em suas próprias crenças. E, aqui, reside uma enorme confusão conceitual, que Ratzinger, na missa antes do conclave, tentou desfazer, mas foi, mais uma vez, mal interpretado: as pessoas só têm ouvidos para ouvir o que querem. Defendendo a doutrina da Igreja, Ratzinger disse que, hoje, todo aquele que defende uma fé clara é rotulado de fundamentalista. Era, portanto, uma declaração inequívoca de que ter uma fé clara não é ser fundamentalista. Mas, mundo afora, vimos publicadas análises dizendo o oposto: Ratzinger defendera o fundamentalismo.

A raiz da confusão é o significado da



ndamentalismo

Ali Kamel
Jornalista

palavra “*fundamentalismo*”. Foi no fim do século XIX que protestantes conservadores americanos pregaram o retorno dos cristãos ao que eles chamaram de fundamentos da fé contra toda sorte de inovações. O termo se espalhou, entre 1910 e 1913, com a distribuição de mais de três milhões de cópias de uma série de 12 livros intitulados “*Os Fundamentos*”. O que aqueles cristãos pregavam era uma leitura absolutamente literal dos textos sagrados. Se a Bíblia diz que o mundo foi criado em seis dias, o mundo foi criado em seis dias, ponto final. Com o advento do radicalismo islâmico, por empréstimo, passou-se também a chamá-lo de fundamentalismo, porque se acreditava que aquilo que os fundamentalistas islâmicos pregavam era o retorno do Islamismo aos fundamentos do Islã, à literalidade do Alcorão. Mas isso foi um equívoco. O que define o fundamentalismo

islâmico não é exatamente o apego à literalidade da palavra. O Alcorão, como todos os que já se aventuraram a lê-lo sabem, é carregado de símbolos, metáforas, mensagens cifradas. O que os fundamentalistas fazem é dar ao Alcorão uma interpretação radical e, não, uma leitura literal. E a sua marca, a sua característica principal, é a tentativa de impor essa interpretação a todos, mediante o uso da força e do terror. Uma vez cristalizada a idéia de fundamentalismo como algo essencialmente islâmico, o termo passou a ser usado, pejorativamente, para rotular os conservadores cristãos americanos de hoje em dia. Uma volta inconsciente ao início, resultado ou do desapego a conceitos ou do desconhecimento.

Tendo em mente a matriz cristã ou islâmica do termo, chamar de fundamentalista a Igreja herdeira do Concílio

Vaticano II, que a revolucionou, é pura ignorância. Nada mais longe da literalidade do que a teologia católica. Da mesma forma, o que a Igreja Católica quer não é a submissão pela força, mas a adesão espontânea ao que considera a sua verdade. Isso não quer dizer, no entanto, que a Igreja não se apegue aos fundamentos de sua fé. Isso não a torna fundamentalista, mas faz dela apenas o que ela é: uma fé, uma crença. Não há religião sem verdade, não se pode acreditar “mais ou menos” no que a sua religião diz ser a verdade revelada. Ser crente de qualquer religião é exatamente isso: acreditar.

Num mundo como o nosso, admito, nem todos conseguem. Mas é nisso que reside o que as religiões chamam de graça.

(A matéria, veiculada no “Globo” de 3 de maio de 2005, foi publicada, gratuitamente, com a autorização da Agência O Globo).

Um trágico acidente aéreo

Identificação da Causa • Depoimento sobre os Fatos Decorrentes

Charles Edwin Startin
Cel. Av. R1

Introdução

Janeiro de 1967. Era o amanhecer de um lindo dia de verão. De férias, aguardava a classificação na Unidade para a qual seria designado, após a conclusão do Curso de Metalurgia no IME.

Decidi ir à praia. Caminhei numa direção diferente da costumeira, no rumo da Atlântica. De repente, deparei-me com uma banca de jornal. Na fachada, as manchetes dos jornais anunciam a queda de uma aeronave da FAB, nas proximidades de Vitória (ES), sem sobreviventes.

Triste notícia, que atinge o coração como uma flechada de dor e pesar.

Li os escassos detalhes, pouco esclarecedores. Muito abalado, segui andando e pensando no que teria sucedido no voo... a causa do acidente... e a terrível perda de sete vidas, dentre as quais, de companheiros conhecidos.

Tudo isso num alvorecer que, no seu início, era só de expectativa de uma jornada feliz. Mas, jamais poderia imaginar o que o destino me reservava: dias depois, estaria diretamente envolvido em toda a problemática do acidente, por vários anos, até o final de 1974.

Fatos

Numa manhã de janeiro de 1967, decolou, de Pirassununga, a aeronave C-45 Beechcraft 2789, com sete pessoas a bordo, incluindo os tripulantes, com destino ao Nordeste do País.

O voo transcorreu normalmente até a vertical de Vitória, quando a aeronave foi orientada, pelo órgão de controle, a acusar o próximo fixo, PRAIA, 50 km adiante.

Como não houve mais comunicação

com a aeronave, após os procedimentos de rotina, o SALVAERO foi acionado.

Logo no início das buscas, os destroços foram localizados num alagadiço, nas proximidades da posição PRAIA. Estavam concentrados numa área limitada, o que já configurava um indício das características do acidente. Teriam que ser resgatados, a qualquer custo, por constituírem os únicos elementos, essenciais, disponíveis para a investigação.

Uma equipe de inspetores do Parque dos Afonsos, em que destaco os Suboficiais Saul Marques e Binnatto, foi designada para integrar o grupo comandado pelo Maj. Av. Guerra Filho, encarregado do IAA. A missão: encontrar e recolher, daquele terreno adverso, o que restara da aeronave acidentada. Uma tarefa para ser executada com o máximo de empenho, pelas suspeitas que incidiam sobre a causa provável da queda repentina.

Não obstante as inúmeras dificuldades de acesso, a área dos destroços e as péssimas condições do terreno, os fragmentos foram localizados e remetidos ao CTA. Uma proeza salvadora, pois, entre eles, um precioso achado, recolhido do alagadiço, permitiu evitar que uma sequência de outros acidentes viesse a ocorrer pelo mesmo motivo.

A Causa do Acidente

Já classificado no Parque dos Afonsos, logo após a minha apresentação, fui designado para acompanhar a análise do que restou da aeronave.

Diante da fatalidade brutal do que ocorreu nas proximidades de Vitória, era urgente iniciar a investigação, pois as aeronaves da fábrica “Beech”, com a mesma estrutura da acidentada, continuavam voando.

No CTA, dentre os destroços, direcionamos a atenção, eu e o Cap. Stenio – também engenheiro metalúrgico, formado um ano antes no IME – para a treliça que suportava a asa e, em especial, para os fragmentos do tubo elíptico inferior, que era a parte da estrutura que deveria resistir aos esforços de tração. Se a asa tivesse fraturado em voo, havia a possibilidade de serem encontrados indícios, naqueles fragmentos.

Tínhamos de procurar evidências. Nesta linha de raciocínio, reconstituímos o tubo elíptico inferior a partir dos pedaços recolhidos.

Na análise progressiva do conjunto, identificamos o que procurávamos. A seção transversal de uma das peças apresentava as características nítidas de ruptura brusca por fadiga; fora a parte do tubo elíptico inferior da treliça que fracassara em voo.

Não havia mais dúvida. A asa quebrara, sem chance de os pilotos, Maj. Moreira Lima e Cap. Simões, acusarem a anormalidade ao controle de terra.

Pensei nos momentos vividos a bordo, sem qualquer possibilidade de reação.

Consequências

Regressei para o Parque e, imediatamente, solicitei a paralisação de toda a frota “Beech”, para que fossem realizadas inspeções, pois as treliças das outras 98 aeronaves poderiam estar em condições semelhantes à da aeronave acidentada.

É bom frisar o impacto que tal medida, na época, provocaria, porque os “Beech” tinham importantes destinações operacionais; eram, também, os meios aéreos de que os comandantes das Unidades dispunham para a solução dos problemas administrativos.



Além disso, as aeronaves Beechcraft TC-45T, novas, recém-adquiridas, eram empregadas na instrução dos aspirantes, em Natal, e estariam incluídas no processo de inspeção.

Abrindo um parêntese: graças à inspeção de Raios-X nessas aeronaves foi identificado um outro problema estrutural, que teria sérias conseqüências, na segurança de voo das TC-45T, se não houvesse sido detectado prematuramente.

Voltando à questão do acidente e ao que temia: a hipótese de uma reincidência. Ela poderia ter ocorrido; o risco era real. As inspeções posteriores, realizadas no Parque dos Afonsos, detectaram que várias aeronaves estavam com rachadura, na mesma área do tubo elíptico inferior, o que causara a quebra da asa da aeronave acidentada.

Enquanto se desenvolviam as ações para suspensão do voo, um evento proporcionou uma contribuição imensa para a solução em causa. O Maj. Guerra Filho, de posse do laudo do exame, no CTA, encerrou as investigações e, como presidente, concluiu o IAA.

O problema atingiu tal magnitude, que o Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brig. EDUARDO GOMES, foi especialmente ao Parque dos Afonsos tomar conhecimento do assunto. Finalmente, ficaram decididos a paralisação de todas as aeronaves "Beech" e os traslados, em condições especiais, para fins de inspeção: tripulação mínima com pára-quedas e voo visual em condições meteorológicas ideais.

Antecedentes

Na realidade, desde 1966, havia um Boletim de Serviço da *Beech Aircraft Corporation*, que determinava, ou seja, era mandatória a inspeção do tubo elíptico inferior, localizado na treliça de todas as aeronaves de sua fabricação, em pontos específicos, a cada 500 horas de voo.

Seria realizada, preventivamente, pelos métodos fluorescente, ou magnaflux, ou Raios-X industrial.



A fábrica suspeitava que as tensões residuais, no cordão de solda, que uniam um dos tubos de secção circular ao tubo elíptico inferior, davam origem a um processo de microtrincas, que poderiam progredir com o trabalho da estrutura, principalmente, quando submetida a cargas anormais.

Quanto à aeronave acidentada, ela havia sido inspecionada em 1966, pelo método fluorescente, e liberada pelo Parque, sem constatação de irregularidade. Consta que, na ocasião da inspeção, o equipamento do teste de magnaflux estava inoperante, em manutenção; e o de Raios-X havia sido encomendado à DIRMA para compra nos EUA.

O Parque cumprira o Boletim de Serviço, que previa, como opção, o método fluorescente, capaz de detectar apenas trincas superficiais. Poderia haver uma trinca, no interior do cordão de solda, ou no próprio tubo elíptico da aeronave acidentada, e que não foi detectado por aquele teste.

No espaço de tempo entre a inspeção e o acidente, poderiam ter ocorrido cargas excessivas, na estrutura, que fizeram a trinca crescer até um estágio em que a seção transversal do tubo elíptico não mais resistiu aos esforços.

Podemos especular sobre muitas hipóteses e concluir com uma certeza: a fatalidade de um complexo de falhas, a começar pelo próprio Boletim do Serviço, ao admitir a opcionalidade dos testes.

Aspectos Decorrentes

Identificada a causa, a confiabilidade na segurança de voo foi, drasticamente, afetada. As 98 aeronaves restantes foram rotuladas de *mata sete*. Fortes pressões foram desencadeadas para a aquisição de novas aeronaves e a condenação definitiva dos “Beech”. O Bandeirante C-95, que viria a substituir, no futuro, as aeronaves “Beech”, estava apenas no estágio de gestação, se não me engano, na prancheta ou na linha de fabricação do protótipo.

Quais seriam os danos para o projeto

e para o programa de substituição, se fosse efetivada a compra de aeronaves novas, no mercado externo, com as mesmas características operacionais do C-95?

É provável que este fator tenha influenciado, decisivamente, na resolução dos escalões superiores, que foi a de manter os “Beech” voando, até que ocorresse a substituição programada, pelo Bandeirante.

Em consequência, passou a ser, para o Parque, questão fundamental recuperar a credibilidade na segurança de voo das 98 aeronaves da frota, algumas com poucas horas voadas. Tarefa complexa diante de um cenário de degradação das aeronaves, pejorativamente, chamadas de *mata sete*, como vimos.

Já participando de todos os eventos, foi-me atribuída a missão. Muitos fatores precisavam ser equacionados, adequadamente. No entanto, já havia algumas aeronaves com rachaduras detectadas pelo magnaflux. A toda a pressa, foram requisitados, da fábrica, os “kits” de reforço. Na minha avaliação, não havia condições suficientes para a instalação, em virtude do absoluto despreparo do soldador, para aquela tarefa específica de alta responsabilidade, e da inexistência dos recursos materiais essenciais previstos para o processo de soldagem. Convocada uma reunião para discussão do assunto, com a presença de um engenheiro da DIRMA, fui voto vencido. Os reforços foram aplicados em seis aeronaves. Não concordei e elaborei um relatório para a fábrica “Beech”, em Wichita, Ka. As seis aeronaves foram condenadas. O cordão de solda, com incrustações, porosidades, descontinuidades, foi produzido com vareta não especificada para o processo, não foi realizado em atmosfera neutra e não teve o controle de temperatura da área de soldagem, constituindo fatores que impediam garantir que o “kit” reforçava a estrutura reparada.

Inadmissível era a hipótese de que

uma aeronave, com laudo de liberação do Parque, corresse o risco de ter uma asa partida em voo.

O êxito da missão envolvia a seleção de procedimentos a serem aplicados, para gerar qualidade plena, em nível perfeição, nas inspeções e reparos necessários, quando detectadas falhas estruturais.

Não poderia ter a mínima dúvida ao assinar o laudo de liberação, responsabilizando-me por todo o processo, garantindo que as aeronaves decolariam do Campo dos Afonsos, na plenitude da segurança de voo.

Neste sentido, era fundamental, obviamente:

- O conhecimento e a avaliação de toda a problemática das inspeções e do método de reparo;

- A montagem de uma equipe de nível profissional excelente e plenamente confiável, para a execução dos serviços.

As Inspeções

Neste meio tempo, a máquina de Raios-X chegou dos EUA. Mas o fato significava, apenas, que se dispunha de um instrumento para a aplicação de um método de inspeção até então desconhecido. Em consequência, foi necessário estudar sua base teórica, a aplicação e a interpretação das chapas produzidas.

Terminada esta fase, foi criado um curso de nível técnico para os inspetores selecionados, envolvidos com a inspeção, que operariam a máquina.

Outro aspecto fundamental referia-se à saúde. O aparelho de Raios-X de 200 Kv funcionava na inspeção, durante minutos, produzindo uma radiação com comprimento de onda extremamente curto, capaz de produzir danos irreversíveis ao homem. Tiveram que ser adotadas várias medidas para garantir proteção aos operadores e transeuntes, inclusive dos raios dispersos, na área de inspeção.

Com a análise dos métodos de inspeção propostos no Boletim de Serviço da “Beech”, foi eliminado o critério optativo



de aplicar um ou outro teste; os Raios-X serviriam para detectar a trinca inserida, ainda, no interior do cordão de solda e no tubo elíptico; o magnaflux, para identificar as trincas na superfície; os dois se complementavam para a eficácia da inspeção, reduzindo a probabilidade de falha, a zero.

Os Reparos

Uma vez detectada, a trinca era eliminada e, sobre ela, soldado o “kit” de reforço fabricado pela “Beech”.

O processo envolvia critérios críticos, como por exemplo, as soldagens do tubo, após a remoção da trinca, tinham de ser executadas segundo parâmetros técnicos que, se não obedecidos rigidamente, fragilizariam a estrutura, sem possibilidade de avaliação do nível atingido. Um procedimento de reparo incorreto provocaria um outro acidente, mais cedo ou mais tarde, dependendo da carga a que a aeronave fosse submetida durante a sua operação. No tratamento térmico do aço 4130, cromo, níquel, molibdênio, materiais de que era feito o tubo elíptico, a resistência à tração passava de 90.000 psi para 180.000 psi; um aquecimento concentrado e descontrolado, na área de soldagem, seria fatal, porque, de acordo com a temperatura atingida, haveria alteração das condições originais produzidas pelo tratamento térmico e conseqüente redução da resistência, impossível de ser detectada por métodos não destrutivos.

Daí, a relevante importância do soldador, que teve de ser selecionado entre os melhores e, em seguida, treinado e habilitado, por um técnico da fábrica “Beech”, enviado ao Parque.

Conclusão

Para cada aeronave inspecionada e reparada, era elaborado e encaminhado à fábrica, um relatório, visando provar a qualidade do serviço.

Um laudo era remetido para os órgãos superiores, cientificando-os de que a aeronave havia sido liberada. O respon-

sável garantia a sua segurança estrutural.

Com os trabalhos desenvolvidos no Parque dos Afonsos, uma frota, quase condenada, voou milhares e milhares de horas, durante vários anos.

O Parque se tornou, também, a Unidade de referência para a realização das inspeções e reparos das aeronaves civis de órgãos públicos e empresas privadas.

Foi o conceito de equipe integrada que permitiu aos nossos “Beech” voar com segurança, até serem substituídos pelos Bandeirante.

Lembro-me de que, algumas vezes, fui chamado ao Gabinete dos Diretores. Mensagens do FAA comunicavam acidentes com aeronaves americanas inspecionadas nos EUA. O FAA determinava a redução do período entre as inspeções, de 500 horas para 300 horas e, às vezes, para 200 horas, o que inviabilizaria a continuidade operacional da nossa frota. Mas a confiança na execução dos serviços de inspeção e reparo das aeronaves permitia, aos Diretores, a decisão de manter o intervalo de 500 horas.

Finalizando o depoimento, a sincera homenagem a todos aqueles que anonimamente participaram, de maneira competente e dedicada, do desenvolvimento de trabalho de tamanha responsabilidade. Muitos, dentre eles, partiram para outra existência, mas permanecem vivos, na lembrança e na minha gratidão, pelo tanto que contribuíram na solução do problema. E, também, fica, para sempre registrada, na minha memória, a imagem dos Diretores do Parque – notáveis e saudosas personalidades da nossa querida FAB – com os quais servi: Cel. Breves – Brig. Faria Lima – Brig. Bordeaux – Brig. Eppinghaus – Cel. Mascarenhas – Cel. Ciro – Cel. Garcia.

Que Deus os tenha em sua santa paz!

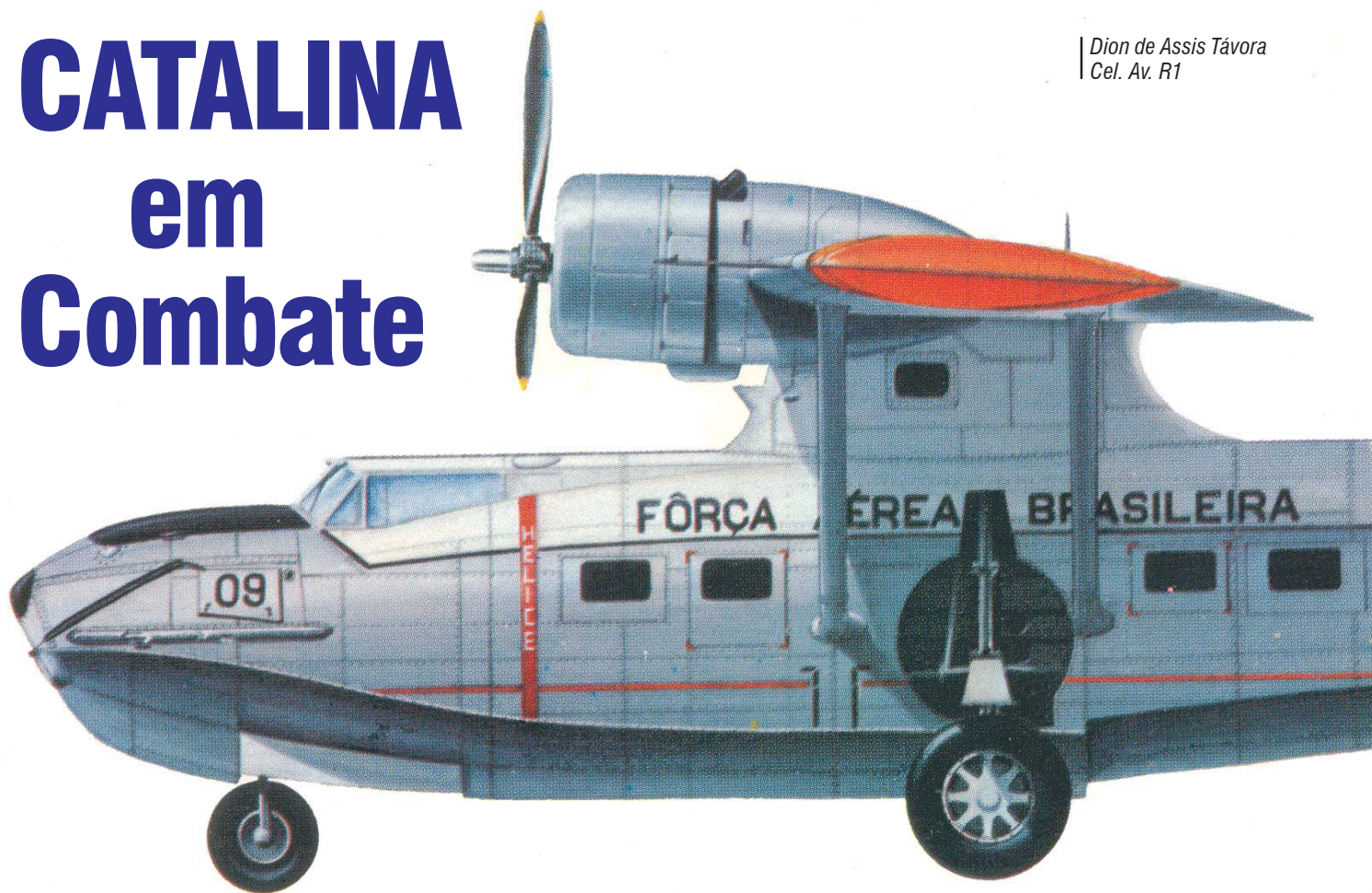
Fim. ■

Em tempo: as citações nominais e os respectivos postos e graduações referem-se à época em que os fatos são descritos.



CATALINA em Combate

Dion de Assis Távora
Cel. Av. R1



Um Avião Especial e os Homens que o Voaram

Em 15 de fevereiro de 1944, o dia aparentava ser normal na missão de um PBY 5A, nas proximidades de Kavieng, base japonesa situada no extremo norte da Nova Irlanda. Porém, antes que o dia terminasse, seu bravo comandante, Lieutenant Nathan G. Gordon, sua tripulação, e o seu incrível avião tinham efetuado quatro amerissagens e quatro decolagens à vista do inimigo, em plena Baía de Kavieng. Sua ação impediu que caíssem prisioneiros dos japoneses quinze pilotos americanos, que haviam sido derrubados em combate.

Em janeiro de 1944, o Esquadrão VP 44 estivera baseado na Ilha de Samara, ao sul da Península de Papuan, Nova Guiné, iniciando suas operações na área do Mar de Bismarck. A missão

principal do Esquadrão VP 44 era impedir a chegada de suprimentos japoneses às Bases de Rabaul e Kavieng. Como os Catalina eram aviões lentos, normalmente as missões eram efetuadas à noite. Os Catalina executavam missões de bombardeio noturno a baixa altura e lançamento de torpedos contra navios inimigos que se aventurassem a sair do porto, aproveitando a escuridão. Eram pintados de negro, daí o nome “Black

Cat”, por que eram conhecidos.

O sucesso do Esquadrão podia ser medido pelos números apresentados. Quatro contratorpedeiros e um navio de escolta danificados, 73.300 toneladas de navios mercantes afundados. A isso, somem-se 12.500 toneladas de navios mercantes danificados e cerca de 50 a 75 balsas de carga destruídas.

Além dessas missões, o Esquadrão era empregado no resgate de pilotos abatidos ou que precisassem amerissar por qualquer outro motivo. No dia 15 de fevereiro de 1944, a missão do Tenente Gordon era ficar em “stand by”, na área de Kavieng, que estava sendo bombardeada pelos aviões da Força Aérea do Exército. Foi recebida pelo Tenente Gordon a mensagem de que um dos aviões participantes do





reide tinha caído a cerca de 40nm de Kavieng. Plotadas as coordenadas, ele foi até o ponto e nada encontrou.

Logo em seguida, outra mensagem informando que outro avião tinha caído nas imediações do Porto de Kavieng.

O Tenente rumou, então, para o ponto indicado, que ficava dentro da baía, a cerca de 1.600 metros da praia. Após uma breve busca, foi localizada a mancha verde de um marcador de posição e avistado um bote de borracha parcialmente inflado.

À primeira vista era impossível afirmar se havia sobreviventes dentro do bote ou na água. O pouso de *hidro* em mar aberto ou em condições de ondas é extremamente perigoso. O Tenente Gordon resolveu dar uma olhada mais de perto. Deixou cair dois marcadores de fumaça junto ao bote salva-vidas e decidiu pousar. Foi feito um pouso "full stall" que fez saltar alguns rebites do casco. A tripulação não conseguiu avistar ninguém e o comandante resolveu decolar.

Logo em seguida, novo chamado: um avião havia caído dentro do Porto, desta vez bem próximo à praia. Um caça ficou circulando para indicar o local. O Tenente Gordon procedeu como antes,

mas desta vez foram avistados seis tripulantes.

Em águas agitadas, é muito difícil manobrar o Catalina. O disco da hélice passa a menos de meio metro da água quando o avião está flutuando. A aproximação para recolher os sobreviventes deve ser feita de frente. Havia o perigo de matar alguém dentro do barco com a hélice. A única solução era cortar os motores, mesmo correndo o risco de os mesmos não darem partida depois. Enquanto isso, os japoneses atiravam cada vez mais perto e com mais intensidade. Os seis tripulantes foram içados a bordo. Foi dada partida nos motores e feita uma decolagem imediata.

Já no ar, novo pedido de resgate.



Outro avião tinha caído no Porto e desta vez mais próximo à praia. Um B-25 ficou circulando para marcar a posição. Nova manobra de pouso, corte dos motores e fogo inimigo muito próximo. Três aviadores foram içados. Nova decolagem e, a cerca de 20nm de distância, novo pedido de resgate. O comandante fez 180° de curva e regressou para o ponto de partida. Dois caças estavam dando cobertura. O Tenente Gordon pousou no local indicado, a cerca de 400 metros da praia.

Devido ao estado do mar, a aproximação teve de ser feita cruzando a linha da praia, e sob fogo japonês. Desta feita, foram resgatados mais seis náufragos. Como das vezes anteriores, os motores também tiveram de ser cortados.

Nova partida, e decolagem rumo a Wewack, local mais próximo para deixar os sobreviventes. Pelo seu feito, o Lieutenant Gordon foi agraciado com a Medalha de Honra do Congresso Americano. Os demais tripulantes receberam a Estrela de Prata. ■

A Evitável Crise na Saúde

Brig. Int. Aer. Hélio Gonçalves

O ano de 2000 já chegava ao seu término, mais precisamente em 31 de outubro, quando foi concluída e inaugurada uma das mais importantes estruturas que poderiam atender ao tão almejado “bem-comum” para os moradores da Vila Residencial dos Suboficiais e Sargentos, no Galeão.

A solenidade de inauguração foi um sucesso. Autoridades prestigiaram o evento; discursos mostravam a necessidade do empreendimento; compromissos dos Diretores e Chefes foram ratificados; e a festa foi encerrada, como sempre, com um garboso desfile de tropas e um qualificado “cocktail” de conagração, no destacado Complexo Sócio-Esportivo Délio Jardim de Mattos, na época, recém-inaugurado na mesma Vila Residencial e, também, planejado e construído pela Prefeitura de Aeronáutica do Galeão (PAGL).

Assim, encontrava-se em funcionamento o Centro Médico Dr. Luiz José Miguel (Nota 01), com duas salas para atendimento ambulatorial, um gabinete dentário, um salão para palestras educativas e campanhas institucionais, na área de saúde e outros ambientes de apoio, como sanitários, copa e sala de espera, totalmente equipados.

Com as atividades do Centro Médico procurava-se assim proporcionar um pronto atendimento e uma medicina primária àqueles moradores, além de liberar para o atendimento de problemas mais graves um dos hospitais de primeiro escalão do nosso imprescindível Sistema de Saúde, o Hospital de Aeronáutica do Galeão (HFAG), indiscutivelmente, insubstituível e referência na área de saúde.

Os moradores, militares e seus dependentes, na ordem de seis mil pessoas, ficaram muito agradecidos pela preocupação do Comando com aquela população



Vista panorâmica da Vila Residencial dos Suboficiais e Sargentos, no Galeão, durante a solenidade de inauguração

que, assim, não necessitaria deslocar-se até o Hospital mais perto, o HFAG (Nota 02), para resolver problemas ambulatoriais mais simples, passando a dispor de uma facilidade semelhante ao nosso antigo, mas eficaz “médico de família”.

Entretanto, pela alternância de Comandos, por falta de solução administrativa ou outra denominação de causa que se queira atribuir, paulatinamente, aquela estrutura inovadora no Comando da Aeronáutica foi sendo desativada, culminando com o seu total fechamento, para a decepção de muitos, principalmente de seus usuários.

Inicialmente, questionou-se o nome da Organização – Centro Médico, pois os especialistas argumentavam dizendo que havia necessidade do funcionamento durante 24 horas, ininterruptamente.

O que poderia transformar-se num polêmico debate sobre nomes e titularidades, foi plenamente superado pela adoção de um novo título para aquele importante espaço de atendimento ao público interno da Vila dos Suboficiais e Sargentos do Galeão. Passou a ser chamado de Centro de Promoção Social Dr. Luiz José Miguel, agora com atendimento médico e assistencial.

Infelizmente, no entanto, o seu funcionamento ainda é incipiente. Precisamos dar uma maior atenção a esse espaço, que visa entre outras coisas a melhoria da qualidade de vida do nosso pessoal, e vem ao encontro do que foi anunciado, em momento muito oportuno (Nota 03), pelo nosso Comandante, Ten.-Brig. Bueno: a necessidade de descentralizar o Sistema de Saúde, com a criação de Postos de Atendimento Avançados (PAA) mais próximos de seus usuários, inicialmente, na Barra da Tijuca e em Niterói.

E, numa análise comparativa com o que está acontecendo atualmente na área de Saúde Pública, no município do Rio de Janeiro, verificamos que as soluções discutidas são semelhantes ao que o Comando da Aeronáutica já havia adotado em 2000. Os Hospitais Públicos, Municipais ou Estaduais encontram-se impotentes no sentido de absorver a grande demanda de pacientes, que enfrentam enormes filas, até nos imprescindíveis Hospitais de Campanha, à espera do atendimento.

Recentemente, o Ministro da Saúde, Dr. Humberto Costa, em declarações à imprensa, demonstrou a necessidade de se repensar o Sistema Único de Saúde (SUS), visando, com a sua descentralização operacional, a um melhor atendimento a todos os seus usuários, procurando solucionar, de uma forma definitiva, a grave crise por que passa a área de Saúde Pública do Rio de Janeiro.

Assim sendo, torna-se imperioso que se possa colocar em funcionamento pleno o já existente Centro de Promoção Social, com o apoio das Diretorias de Saúde e de Intendência, órgãos centrais dos Sistemas de Saúde e de Assistência Social, respectivamente, e, em consequência, possibilitar que os moradores da citada Vila Residencial do Galeão fiquem mais próximos de um atendimento de qualidade e no menor tempo possível. ■

Nota 01 – Em homenagem a um inesquecível e querido médico do HFAG.

Nota 02 – Em alguns casos, as residências dos moradores da citada Vila distam até 12 km do HFAG, distância essa que se agrava, quando tem de ser percorrida por pessoas precisando de atendimento médico.

Nota 03 – Em palestra proferida pelo Comandante da Aeronáutica aos oficiais-generais, na UNIFA.

ACERVO

O “2009” foi o primeiro “C-47” a ser recebido pela Força Aérea Brasileira, de uma série de 82 aviões desse tipo adquiridos pela FAB a partir de 1944. Traslados dos Estados Unidos da América para o Brasil pelo então Cap. Av. Phidias Piá de Assis Távora e pelo Ten. Av. Fausto Ruggiero, o percurso “San Antonio (Texas) - Rio de Janeiro” transcorreu entre 12 e 18 de setembro daquele ano.

Em 9 de fevereiro de 1945, foi distribuído ao 2º Grupo de Transporte (RJ); em 30 de janeiro de 1957, ao 1º Grupo de Transporte (RJ); em 28 de junho de 1965, à Base Aérea de Brasília (à disposição do QG da 6ª Zona Aérea); em 21 de maio de 1969, ao 1º Esquadrão de Transporte (Belém), onde permaneceu até sua desativação em 1978.

Durante o tempo em que permaneceu no serviço ativo da FAB, cumpriu missões de correio, no Brasil e no exterior, evacuação aeromédica, destacando-se na integração da Amazônia, onde realizou transportes de suprimentos para as comunidades interioranas e indígenas, além de missões religiosas e de apoio aos batalhões de fronteira.

O último voo dos “C-47” na FAB ocorreu em 10 de junho de 1983, e foi realizado pelo avião nº 2018, no trecho “Belém-Ilhéus-Galeão-Afonso”, por ocasião das solenidades comemorativas do Dia do Correio Aéreo Nacional. O total de “C-47” empregados pela FAB foi de 82 aeronaves.

A 22 de setembro de 1978, o “2009” foi trasladado em voo para o Museu Aeroespacial, pilotado pelo Tenente-Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira, que, como capitão, integrou o grupo de pilotos que trasladou os primeiros “C-47” para o Brasil, em 1944. ■

Fonte: Museu Aeroespacial



Especificações Técnicas

Motor 2 P & W R-1830-92
de 1.200 HP cada
Peso completo 11.805kg
Comprimento 19,63m
Envergadura 28,90m

Performance

Velocidade Máxima 368km/h a 2.290m
Velocidade de Cruzeiro 296km/h a 3.050m
Teto 7.076m
Alcance 2.400km

DOUGLAS C-47 2009

DIABETES

O Valor da Informação à População

Aloysio Bitencourt Soares
Médico do Hospital da Lagoa

Desde a Antiguidade, há relatos da doença e de suas complicações: No Egito Antigo (1500 a.C.), papiros falavam de uma moléstia de urina freqüente e abundante. No século VI, os hindus relataram ser a urina doce. Avicena, médico árabe, em 1027, relatou que os sintomas eram acompanhados de disfunção sexual e facilidade para infecções. Relatava maior incidência de tuberculose na população diabética. Logo, verificamos que, além da glicemia aumentada, os diabetes levam a complicações, e a melhor maneira de prevenilas é manter não só os níveis da glicose normais, como, também, os níveis de colesterol, triglicerídeos, pressão arterial etc.

É preciso, também, uma melhor qualidade de vida e uma alimentação saudável. Para que isto ocorra é necessário alertar a população sobre os sintomas e sinais dos diabetes. A população diabética, no Brasil, na faixa de 60 a 69 anos, chega a 10%; na de 34 a 60 anos, chega a 8%; e 50% da população adulta que apresentam diabetes desconhecem ser portadores da doença.

Devemos atentar para os seguintes sintomas:

1. Urina abundante e freqüente;
2. Sede excessiva;
3. Cansaço;
4. Infecções de repetição: monilíase, infecção urinária;
5. Queda de atividade sexual: disfunção erétil.

Devemos recordar que a descoberta precoce e o controle levam a uma diminuição das complicações da doença, principalmente:

1. O número de distúrbios cardiovasculares (enfarte, acidente vascular cerebral etc.);
2. As complicações oftalmológicas (perda de visão, retinopatia, glaucoma);
3. O comprometimento renal, a neuropatia etc.

É importante a dieta balanceada. Acrescentem-se a isso níveis controlados da glicose, dos lipídeos (colesterol e triglicerídeos) e da pressão arterial, suspensão do fumo e visitas regulares aos especialistas no controle dos diabetes.

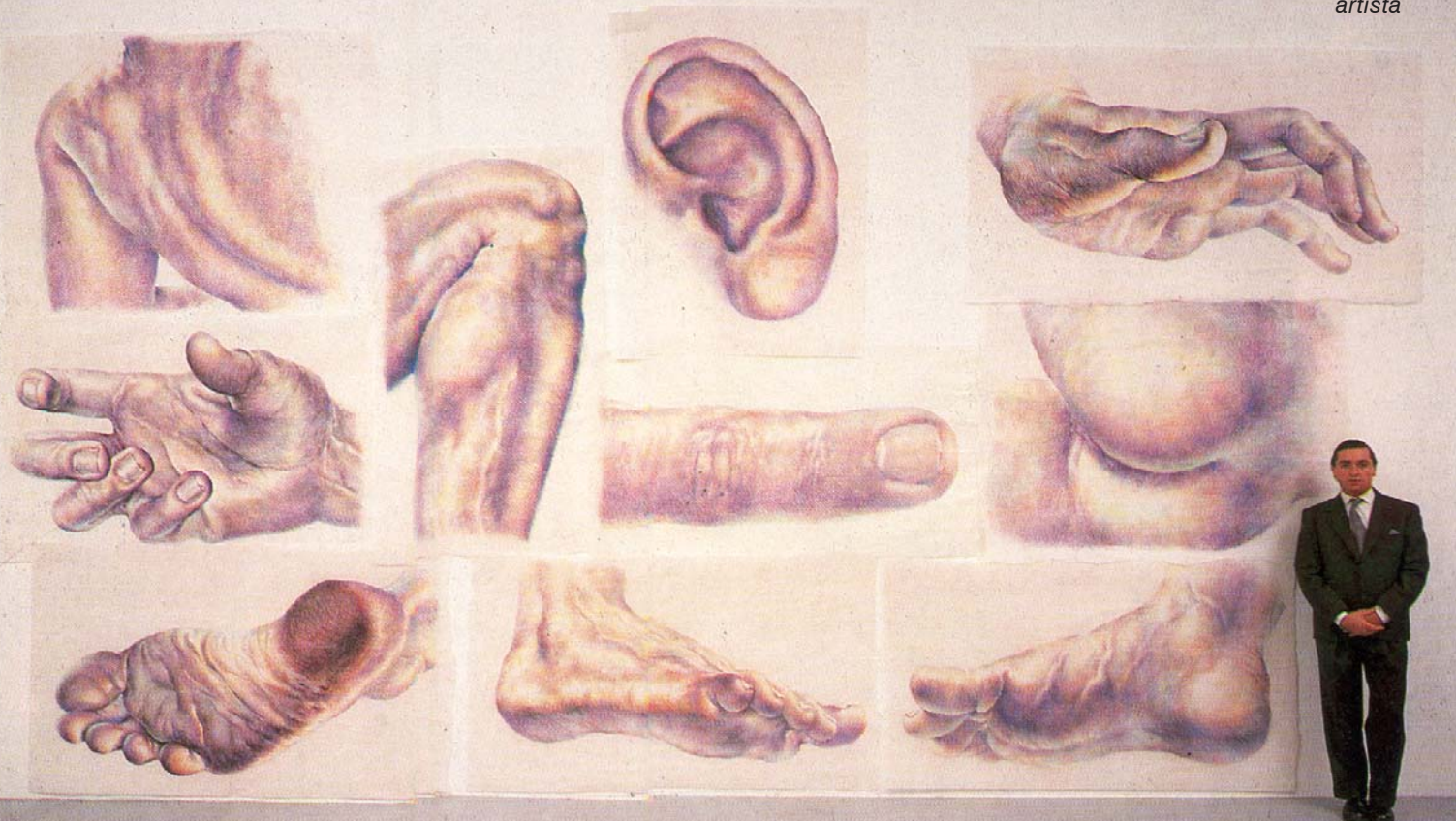
Nas crianças, devemos atentar para aquelas que perdem peso, apresentem urina abundante, podendo levar à desidratação. Nas crianças, geralmente, é necessário insulinoaterapia. É necessária uma equipe multiprofissional: psicólogos para a criança e seus familiares; nutricionista para prescrever uma alimentação saudável, uma vez que, além do controle da doença, não se deve descurar do desenvolvimento e do crescimento. A dieta para os diabetes, com o avanço dos conhecimentos da nutrição, teve uma mudança para melhor na vida da população diabética.

Na política para abordagem dos diabetes são necessários:

1. Programas de esclarecimento, para a população, sobre a doença, por intermédio da mídia;
2. Formação de equipes multiprofissionais (médicos, psicólogos, nutricionistas, enfermeiros etc.). As equipes deverão ser submetidas a programas de



Ricardo Cinali,
artista



educação continuada e a constantes treinamentos;

3. Programas de rastreamento, com a realização de exames (em fábricas, escolas, ruas etc.);

4. Pólos de atendimento primário para os casos de menor gravidade que, no entanto, não prescindem de controle rigoroso. É nesta fase que evitamos as complicações.

5. Pólos de atendimento secundário para os casos de maior complexidade – atendimento a gestantes: o controle diminui as más formações fetais e a mortalidade materna e fetal. São necessários um controle rigoroso e esclarecimentos para a gestante diabética.

Atendimento às complicações:

– Avaliação cardiovascular, uma vez que os Diabetes apresentam uma percentagem maior de eventos cardiovasculares que a população não diabética;

– atendimentos para complicações oftalmológicas, renais, vasculares (pé diabético etc.).

No Brasil, existem centros especializados em diabetes, que proporcionam atendimento grátis e de

qualidade para a população (I EDE, Santa Casa, Fundão, Uerj, Hospital da Lagoa etc.).

6. Devemos atentar para o aumento da incidência de diabetes tipo 2, em crianças, devido à vida sedentária e ao aumento de peso. A Sociedade de Endocrinologia está lançando um programa de educação alimentar para crianças, denominado “escola saudável”.

Nas crianças é importante o estímulo do “amor próprio”. É com satisfação que vemos crianças diabéticas tornarem-se adultos felizes e vitoriosos. Entre os profissionais de saúde, encontramos vários diabéticos, que exercem a profissão com excelente desempenho. É importante não subestimar a capacidade de desenvolvimento de uma criança diabética.

Ao terminar este artigo, devo lembrar que um dos objetivos da Medicina é levar à população diabética uma vida proveitosa e feliz, sendo essencial que este seja objetivo, também, dos pacientes diabéticos, sem nunca esquecer das capacidades e competências de uma pessoa, quer seja diabética ou não. ■

DESTEMPERO

de um Tenente

Elias Miana
Cel. Av. R1

A no de 1971. De um lado o Major Aviador Odilon Pereira, vulgo “Macuco”, exímio piloto, pessoa desprendida, de bem com a vida, inteligente, de interação total com o avião, conjunto harmônico; eram uma só coisa, piloto e máquina. E mais: despido de maneirismos políticos, delegava competência, administrava por objetivos, cobrava resultados e entendia as limitações. Enfim, uma personalidade admirável e admirada, modelo, senão para todos, para a maioria absoluta de seus subordinados.

De outro, havia um tenente, imbuído, carente de auto-afirmação, com aquela experiência de cerca de 300 horas de voo – não mais – incluídas as horas de formação. Era adepto do preceito – muito bem inculcido – de que tenente não recusa missão, aliás, de que militar não recusa missão, na pior das hipóteses a discute depois de cumprida, nem que seja cobrando justificativas de seu chefe. Por mais absurdo que possa parecer, o tenente pensava assim.

Apresentados os personagens, passamos ao cenário.

O primeiro, o major, terceiro mais antigo no 1º Grupo de Caça, tinha um mundo de estrelas a adornar a parte inferior do bolso esquerdo superior do seu macacão de voo, e um mundo de histórias, quase legendárias, a consubstanciar sua experiência. O segundo, o tenente, releu “pica-fumo”, tentava com seus, talvez, 23 ou 24 anos, adequar sua vida pessoal à profissional; suas paixões e seus hormônios, aos idealismos e princípios (conceitos) que comandam ou, entende hoje, deveriam comandar a vida militar. Fazia o curso de liderança – se não nos falha a memória – de segundo elemento.

Expostos os personagens e o cenário, vamos ao fato.

A missão era de combate individual, e o major iria checar o tenente em curso de liderança de segundo elemento. Abertura padrão, primeiro engajamento sem vantagem para nenhuma das partes: empate. Em resumo, o major rechaçou o ataque do tenente.

Segundo engajamento. Abertura padrão. O tenente, em posição desfavorável, ouve pelo canal tático:

– *Combate encerrado.* – identificando, sem sombra de dúvida, a voz do chegador, o Major Pereira.

Pára, incontinenti, qualquer manobra, e inicia uma curva de reunião pela esquerda, lado em que se encontrava o major para o ataque. Espanta ao tenente a agressividade do major.

Ninguém, absolutamente ninguém, tinha qualquer dúvida quanto à excepcional pilotagem do major, que fazia com o avião aquilo que nem os projetistas teriam capacidade de imaginar. Mas era demais aquela atitude. Assustou-se o tenente e ousou questionar o major:

– O dois encerrou o combate?

A resposta ao tenente foi aterradora:

– EU NÃO!

Depois de apresentados ambos os personagens, é possível imaginar o estado de espírito do major, exatamente aquele líder de muitos de nós, ao entrar em excelente posição de tiro canhão na direção do pobre tenente.

Ainda hoje, passados mais de trinta e quatro anos, impressiona-se o ex-tenente com sua velocidade de raciocínio e inconseqüência. Prestes a ser abatido – o que se reconheça, não seria nenhum demérito – o tenente não admitiu que o fosse daquela forma. Houvera lido a respeito do *touneau de g*, manobra excepcional para situações que tais. Nunca a houvera aprendido, nunca a houvera realizado. Mas outra opção não lhe restara: o motor atrás, o manche no peito e o pé esquerdo a fundo. Valha-me Nossa Senhora! Avião daquele jeito não tinha visto não! Quanto mais não fosse, pelo medo pavoroso que os mestres lhe haviam inculcido: o parafuso naquele avião, o TF-33. O fato é que o major passou de raspão pelo tenente, sem entender nada, e sem nenhuma condição de tiro.

O tenente, por sua vez, viu-se na cauda do major, vindo a entender, naqueles idos, o conceito de energia que os caçadores mais modernos iriam lançar, com muito charme, na Força Aérea Brasileira.

Ficasse aí a história, muito já teríamos fornecido para o pensamento aeronáutico, sua evolução, seus receios e suas personalidades. Mas, aí, não ficou.

No solo, o major questiona que manobra fora aquela. Depreende-se que, com toda a sua experiência,

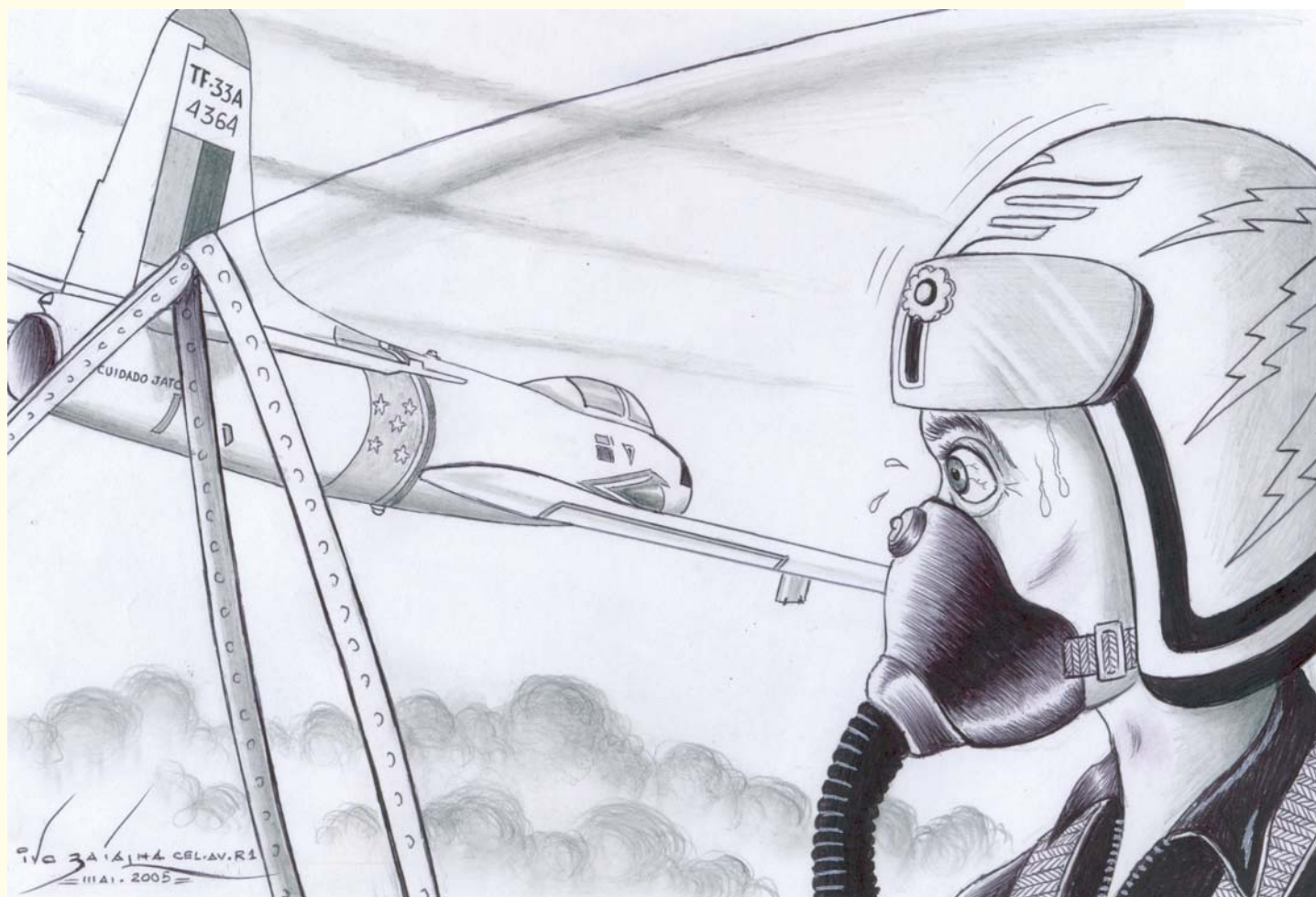


Ilustração Ivo Batalha - Cel. Av. R1

nunca a tivesse ao menos tentado.

Obtida a franca resposta do tenente, viu-se este, no dia seguinte, escalado para a mesma missão, com o mesmo mestre. Desta feita, no horário regulamentar, encontrava-se o tenente na sala de *briefing* do 1º Esquadrão do 1º Grupo de Caça, aguardando o *briefing*, quando se surpreende vendo passar o major – já totalmente equipado – dirigindo-se para o avião, ao mesmo tempo em que afirmava que o pobre tenente – nº 2 nesta – já se encontrava atrasado.

E tome de correr o tenente: equipamento de vôo mal vestido às pressas; passagem alucinada para informar que sequer olharia o relatório do avião (saem os sargentos correndo atrás); chegada na pista quando o major já se encontrava no interior da cabine, dando partida; ordem ao sargento de pista para fazer a externa, fechando tudo, enquanto se jogava dentro da cabine e iniciava a amarração e... surpresa... a cadeira estava sem o bote salva-vidas, mas o major não quis nem saber; partida e decolagem na ala, resfolegando, imagine-se o quanto.

Terminado o vôo, sem *debriefing*, só um comentário seco:

– Foi fraco, ou ruim, se comparado com o dia anterior.

Não soube o major, como nunca veio a saber, que o tenente voara no limite da sua capacidade estrutural, talvez “estatural”, com o mesmo destempero com que houvera chutado o desconhecido *touneau de g*.

Explica-se: o tenente fez o vôo, mas mal alcançava o manche, pois que, medindo 1,68m, sobreviveu num vôo, em cabine preparada para o Capitão Tacarijú, tão alto que tinha de tirar o bote salva-vidas para caber na nacele e poder ejetar-se sem deixar os joelhos no aro do canopi.

Em contrapartida, se o tenente mantivesse visibilidade dianteira pelo canopi, não comandava os pedais; se comandasse os pedais com proficiência e se encostasse na cadeira, sumia no avião; e, se simplesmente se encostasse, não mantinha o manche em neutro.

Moral da história: para o tenente, o vôo fora tão destemperado como o *touneau de g* de que se utilizara no dia anterior. E mais, tivera dois combates numa mesma missão: em um, a briga para comandar o avião, e, em outro, para sobreviver ao legendário “Macuco” nessas condições, com todo o respeito. ■



A incrível história do caça americano sob o gelo da Groenlândia,

TESOURO GELADO

Quando foi encontrado, em 1992, o P-38 estava enterrado a 80 metros da superfície

O AVIÃO QUE VEIO DO GELO

André Vargas
Jornalista

Era uma quinta-feira, 7 de julho de 1942. Seis caças P-38 e dois bombardeiros B-17 (as famosas Fortalezas Voadoras) decolaram de Presque Island, no noroeste dos Estados Unidos, para realizar a segunda viagem da secretíssima Operação Bolero. O plano era levar aviões americanos para a Grã-Bretanha por uma rota que evitasse os temíveis submarinos nazistas, que proliferavam no Atlântico Norte – e que adoravam torpedear os cargueiros repletos de aviões em seus porões. O caminho não era fácil: envolvia o tempo inclemente do Ártico e escalas no norte do Canadá, na Groenlândia, na Islândia e na Escócia. Se o clima fosse generoso, a viagem duraria dois ou três dias. E, uma vez em solo britânico, a reconquista da França sitiada, com a ajuda de aviões, estava quase garantida.

Quando partiram, o céu limpo anunciava uma viagem tranqüila. Mas as nuvens pesadas, que surgiram a poucas horas da decolagem, não tinham nada de bom agouro. De fato, a esquadrilha foi pega por uma tempestade que atrasou a viagem em alguns dias. Sem combustível, parte dos aviões pousou na base secreta de BW-8, na costa oeste da Groenlândia. O resto conseguiu voltar para Goose Bay, no Canadá, para esperar o tempo melhorar. O piloto Brad McManus, otimista, acreditava que o comando não os teria mandado voar de ilha em ilha pelo Ártico, se isso não fosse possível.

Madrugada de 15 de julho. Agora, sim: o tempo havia melhorado e era hora de decolar. Havia uma guerra para ser vencida. A esquadrilha partiu rumo sudeste, em direção à Islândia. A 90 minutos de voo



no que passou 50 anos soterrado, e está de volta aos ares

da pista da capital, Reykjavik, uma tempestade ainda pior que a primeira açoitou os aviões.

Não havia forma de vencê-la. Por baixo das nuvens, a trepidação era insuportável. Acima delas, o frio cortante invadia os trajes e as botas forradas. Desesperado, o piloto Robert “Egghead” Wilson arrebitou os dutos anticongelantes do seu pára-brisa para aquecer as mãos enluvadas. Para piorar, o rádio não respondia, os equipamentos falhavam e havia menos de uma hora de combustível. Nem bem amanhecia, o comandante da esquadrilha mandava dar meia-volta, rumo à Groenlândia. Harry Smith, piloto de um dos caças, soltou no rádio uma sinistra ironia:

– Não seria péssimo se a BW-8 estivesse fechada?

Minutos depois chegava a notícia de que a tempestade encobria a base. A piada, que dizia que a melhor arma de Hitler no Ártico era uma máquina de fazer nuvens, tinha perdido toda a graça.

Sem combustível para ir ou voltar, a escolha havia ficado entre um salto de pára-quedas sobre o mar gelado ou um pouso forçado. Sensatamente, optaram por buscar a sorte em um local o mais plano possível na vastidão da Groenlândia, para aterrissar. A chance de resgate era incerta. E havia equipamentos secretos que não poderiam cair em mãos inimigas. Com 20 minutos de combustível e a duas horas da base, McManus foi o primeiro a descer. Capotou, mas sobreviveu. Os outros sete aviões desceram de barriga. Com as hélices destruídas, não haveria mais decolagem de volta. A segunda viagem da Operação Bolero fracassara. A posição: 65°20' norte, 40°20' oeste, a 150 quilômetros ao norte do Círculo Polar Ártico.

O balanço de perdas e danos não era tão ruim. O tempo acalmara novamente e havia mantimentos para duas semanas, na base de uma refeição por dia. Os pilotos se acomodaram dentro dos dois bombardeiros. Por sorte, alguns oficiais carregavam um sortimento extra de itens racionados na Grã-Bretanha, que incluía chocolate, uísque e até batons e meias femininas. Após três dias, quando o desânimo começava a fazer algum estrago moral, o rádio deu sinal de vida. Dias depois, uma equipe com trenós puxados por cães veio de

uma pequena base da Guarda Costeira, próxima de Angmagssalike, na costa leste da ilha. Na volta para casa, os vinte e cinco homens da chamada Esquadrilha Perdida sobrevoaram o local uma última vez.

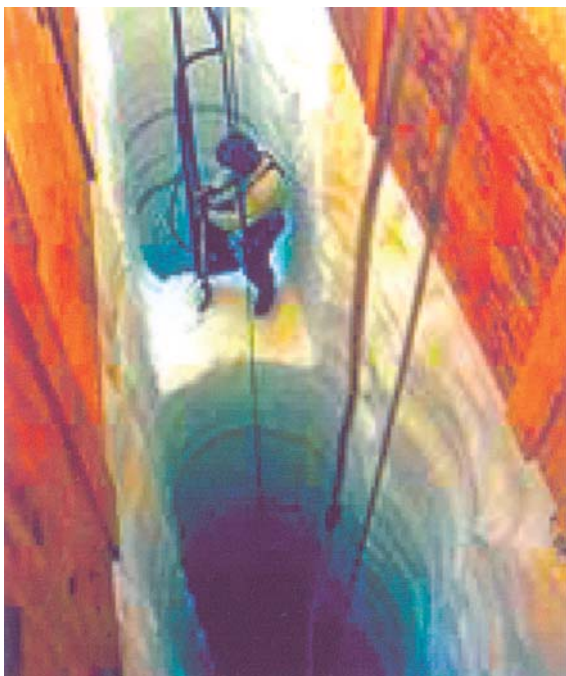
Agosto de 1980. O revendedor de aviões Patt Epps e seu amigo, o arquiteto Richard Taylor, decolaram num monomotor, de Atlanta, nos Estados Unidos. O objetivo era nada menos do que sobrevoar, de cabeça para baixo, o Pólo Norte magnético da Terra. A idéia maluca não deu certo por causa das anomalias magnéticas nas bússolas, mas a viagem não seria de todo infrutífera. Na volta, a dupla fez uma escala no campo de pouso de Sondrestromfjord, no mesmo lugar onde antes havia sido a base americana BW-8. Num bar, ouviram a história da Esquadrilha Perdida.

Fotos: Lost Squadron Museum

UM TÚNEL PERPENDICULAR

A incrível escavação no resgate do P-38 exigiu um caminho auxiliar





Meses depois, já em Atlanta, um executivo disse a Epps que gostaria de ter um P-38.

– Eu sei onde existem seis, respondeu Epps.

Excelente oportunidade para faturar um bom dinheiro, resgatando aviões. Em 1981, ele e Taylor voltaram à Groenlândia equipados com magnetômetros. Na cola deles, muita gente apareceu. Um deles foi o septuagenário Norman Vaughan, o último homem a ver os aviões de perto. Ele havia ido ao local do pouso logo depois do acidente para recuperar as ultrasecretas miras Norden, que estavam nos B-17. Mas só havia encontrado uma. Agora, anos depois, voltava ao gelo para descobrir o misterioso paradeiro da outra – sem sucesso.

Localizar os aviões foi mais difícil do que se imaginava. Afinal, quatro décadas de gelo acumulado podem enterrar objetos a profundidades jamais imaginadas. Foram quase dez anos de buscas. Apenas em 1990, desta vez munido de radares e GPS, Epps conseguiu localizar um dos B-17, sepultado sob uma camada de 80 metros de gelo duro como granito. O movimento da geleira e as camadas sucessivas de neve o haviam empurrado a quase dois quilômetros de distância do local de pouso. Os outros sete aviões não estavam longe. Tirá-los de lá era a segunda parte do desafio.

A saída para a expedição de Epps veio em 1992, com a entrada em cena de Roy Shoffner, um milionário aposentado e fanático por aviões da Segunda Guerra. Shoffner trouxe dinheiro e ordem a uma expedição antes mal organizada. E trouxe também Bob Cardin,



Fotos: Lost Squadron Museum

NAS PROFUNDEZAS DA GELEIRA

Oitenta metros de gelo duro como granito separavam o avião da superfície. Só foi possível chegar a ele com a ajuda de um compressor que expelia água quente e, lentamente, derretia o gelo

um ex-piloto de helicóptero no Vietnã, que vinha liderar o resgate. Foi de Cardin a idéia de usar uma engenhoca chamada de Super Gopher: um compressor que expelia água quente e derretia o gelo em volta. Assim, conseguiram cavar um poço e chegar aos aviões. Apenas um deles estava em boas condições. Era um



dos caças P-38, pilotado por Harry Smith. O avião tinha apenas 50 horas voadas. E seu canhão de 20 milímetros ainda era capaz de disparar.

O caça foi, pacientemente, descongelado, desmontado e levado, peça a peça, para a superfície. Das profundezas geladas da Groenlândia, foi parar no hangar de Shoffner, no pequeno aeroporto de Middlesboro, no Estado americano de Kentucky. Na primavera de 1993, o avião começou a ser reconstruído. Em 26 de outubro de 2002, pouco mais de 60 anos depois do acidente, o Lockheed P-38 Lightning voltou a voar. Batizado de Glacier Girl – Garota da Geleira –, tornou-se um belo negócio. Avaliado em nove milhões de dólares, esse é um dos três P-38 no mundo ainda em condições de voar. Na maior parte do tempo, descansa num museu só para ele, em Middlesboro. Só sai dali por um cachê de 10 mil dólares, valor pago para sua exibição em feiras agrícolas do interior dos Estados Unidos. Hoje, vive de shows aéreos. Nada muito digno, para um avião cuja missão era ganhar uma guerra. ■

Reprodução



DRAMA NO ÁRTICO

Foram duas tempestades: a primeira dividiu a esquadrilha entre Goose Bay e a base BW-8; a segunda pegou os aviões no meio do caminho para a Islândia. Sem combustível, pousaram na gélida costa leste da Groenlândia

Matéria publicada na edição 147 da revista “Os Caminhos da Terra”.

O DIABO TEM DUAS CAUDAS

Quando surgiu, em meados de 1941, o Lockheed P-38 era a mais rápida e a mais poderosa das armas aéreas americanas – “dois aviões e um piloto”, como o descreviam os japoneses. Além do “design” inovador, seus motores o levavam a mais de 650 km/h, podia voar até 740 quilômetros sem combustível suplementar e tinha um potente armamento instalado no nariz. Minutos após a declaração de guerra dos EUA contra o Eixo, em 7 de dezembro de 1941, um P-38 abatia o primeiro avião alemão perto da Islândia. Os puristas até hoje esnobam o caça, afirmando que seu tamanho não o tornava um caça genuíno. Reclamam até da substituição do tradicional manche por um guidão parecido com o de um automóvel. Porém, foi nele que os maiores ases americanos, Richard Bong e Thomas McGuire, abateram juntos quase 80 aeronaves japoneses. Foi uma de suas esquadrilhas também que, numa missão secreta, eliminou o almirante Yamamoto, o melhor comandante da

Foto: Lost Squadron Museum



DE VOLTA AOS CÉUS

O caça P-38, resgatado do gelo, é um dos três no mundo ainda capaz de voar

esquadra japonesa, em 1943. A sua reputação terminou de se consolidar na invasão da Normandia, quando as tropas alemãs o apelidaram de “der Gabelschwanz Teufel” – “o diabo da cauda bifurcada”. A aeronave voltou às manchetes, em abril de 2004, quando foi confirmado que os destroços encontrados no litoral de Marselha, em 2000, pertenciam, de fato, ao modelo utilizado pelo piloto e escritor francês Antoine de Saint-Exupéry, autor de “O Pequeno Príncipe”, desaparecido em combate em 1944.

A expressão *Mensagem a Garcia* tem sido usada em diversificadas situações, que descaracterizam o seu verdadeiro e único significado.

Talvez, ao longo do tempo, tenha-se olvidado o sentido exato para a sua criação, bem como, o fato histórico e os personagens que lhe deram origem.

Portanto, a *Revista aeronáutica* está publicando a rememoração do tema.

O autor do artigo original, publicado em 22 de fevereiro de 1899, na revista *Philistine*, foi Elbert Hubbard, e, por muito tempo, em termos internacionais, o artigo esteve em voga e a expressão foi usada corretamente.

Uma Mensagem a GARCIA

Elbert Hubbard

Em todo este caso cubano, um homem se destaca no horizonte de minha memória.

Quando irrompeu a guerra entre a Espanha e os Estados Unidos, o que importava a estes era comunicar-se rapidamente com o chefe dos insurretos, Garcia, que se sabia encontrar-se em alguma fortaleza no interior do sertão cubano, mas sem que se pudesse dizer exatamente onde. Era impossível um entendimento com ele pelo correio ou pelo telégrafo. No entanto, o Presidente precisava da sua colaboração, e isto, o quanto antes. Que fazer?

Alguém lembrou: "Há um homem chamado Rowan: e, se alguma pessoa é capaz de encontrar Garcia, há de ser Rowan".

Rowan foi trazido à presença do Presidente, que lhe confiou uma carta com a incumbência de entregá-la a Garcia. De como este homem, Rowan, tomou a carta, meteu-a num invólucro impermeável, amarrou-a ao peito, e, após quatro dias, saltou, de um barco sem cobertura, alta noite, nas costas de Cuba; de como se embrenhou no sertão para, depois de três semanas, surgir do outro lado da ilha, tendo atravessado a pé um país hostil e entregue a carta a Garcia – são coisas que não vêm ao caso narrar aqui pormenorizadamente. O ponto que desejo frisar é este: Mac Kinley

deu a Rowan uma carta destinada a Garcia; Rowan tomou-a e nem sequer perguntou: "Onde é que ele está?"

Salve! Eis aí um homem cujo busto merecia ser fundido em bronze e sua estátua colocada em cada escola. Não é de sabedoria livresca que a juventude precisa, nem de instrução sobre isto ou aquilo. Precisa, sim, de um endurecimento das vértebras, para poder mostrar-se altiva, no exercício de um cargo; para atuar com diligência; para dar conta do recado; para, em suma, levar "uma mensagem a Garcia".

O General Garcia já não é deste mundo, mas há outros Garcias. A nenhum homem que se tenha empenhado em levar avante uma empresa, em que a ajuda de muitos se torne precisa, têm sido poupados de momentos de verdadeiro desespero ante a imbecilidade de grande número de homens, ante a inabilidade ou a falta de disposição de concentrar a mente numa determinada coisa e fazê-la.

A regra geral é: assistência irregular, desatenção tola, indiferença irritante e trabalho mal feito.

Ninguém pode ser verdadeiramente bem sucedido, salvo se lançar mão de todos os meios ao seu alcance, quer de força, quer do suborno, para obrigar outros homens a ajudá-los, a não ser que Deus Onipotente,



na sua grande misericórdia, faça um milagre, enviando-lhe, como auxiliar, um anjo de luz.

Leitor amigo, tu mesmo podes tirar a prova. Estás sentado no teu escritório, rodeado de meia dúzia de empregados. Pois bem, chama um deles e pede-lhe: "Queira ter a bondade de consultar a enciclopédia e de me fazer uma descrição resumida da vida de Corrégio".

Dar-se-á o caso do empregado dizer calmamente:

"Sim, Senhor", e executar o que lhe pediste?

Nada disso! Olhar-te-á admirado para fazer uma ou algumas das seguintes perguntas:

Quem é ele?

Que enciclopédia?

Onde é que está a enciclopédia?

Fui eu acaso contratado para fazer isso?

E se Carlos o fizesse?

Já morreu?

Precisa disso com urgência?

Não será melhor que eu traga o livro para que o Senhor mesmo procure o que quer?

Para que quer saber isso?

E aposto dez contra um que, depois de haver respondido a tais perguntas, e explicado a maneira de procurar os dados pedidos e a razão por que deles precisas, teu empregado irá pedir a um companheiro que o ajude a encontrar Corrégio e, depois, voltará para te dizer que tal homem não existe. Evidentemente, pode ser que eu perca a aposta; mas, seguindo a regra geral, jogo na certa. Ora, se fores prudente, não te darás ao trabalho de explicar ao teu "ajudante" que Corrégio se escreve com "C" e não com "K", mas limitar-te-ás a dizer calmamente, esboçando o melhor sorriso: "Não faz mal; não se incomode", e, dito isto, levantar-te-ás e procurarás tu mesmo. E esta dificuldade de atuar independentemente, esta incapacidade moral, esta fraqueza da vontade, esta falta de disposição de solicitamente se pôr em campo e agir – são as causas que impedem o advento do socialismo puro. Se os homens não tomam a iniciativa de agir em seu próprio proveito, que farão se o resultado do seu esforço redundar em benefício de todos? Por enquanto parece que os homens

ainda precisam ser dirigidos. O que mantém muito empregado no seu posto e o faz trabalhar é o medo de – se não o fizer, ser despedido no fim do mês. Anuncia precisar de um taquígrafo, e nove entre dez candidatos à vaga não saberão ortografar nem pontuar – e, o que mais, pensam que não é necessário sabê-lo.

Poderá uma pessoa destas escrever uma carta a Garcia?

"Vê aquele guarda-livros", dizia-me o chefe de uma grande fábrica.

"Sim, que tem?"

"É um excelente guarda-livros. Contudo, se eu o mandasse dar um recado, talvez se desobrigasse da incumbência a contento, mas também podia muito bem ser que, no caminho, entrasse em duas ou três casas de bebidas e que, quando chegasse ao seu destino, já não se recordasse da tarefa que lhe fora dada".

Será possível confiar-se a um tal homem uma carta para entregá-la a Garcia?

Ultimamente temos ouvido muitas expressões sentimentais, demonstrando simpatia para com os pobres entes que lutam de sol a sol, para com os infelizes desempregados à cata do trabalho honesto, e tudo isto, quase sempre, entremeado de muita palavra dura para com os homens que estão no poder.

Nada se diz do patrão que envelhece antes do tempo, num esforço inútil para induzir eternos desgostos e descontentes a trabalhar conscienciosamente; nada se diz de sua longa e paciente procura de pessoal, que, no entanto, muitas vezes, nada mais faz do que "matar o tempo", logo que ele volta as costas. Não há empresa que não esteja despedindo pessoal que se mostra incapaz de zelar pelos seus interesses, a fim de substituí-lo por outro mais apto. Este processo de seleção, por eliminação, se está operando incessantemente, em tempos adversos, com a única diferença, que, quando os tempos são maus e o trabalho escasseia, a seleção se faz mais escrupulosamente, pondo-se fora, para sempre, os incompetentes e os inaproveitáveis. É a lei da sobrevivência do mais capacitado. Cada patrão, no seu próprio interesse, trata somente



de guardar os melhores – aqueles que podem “levar uma mensagem a Garcia”.

Conheço um homem de aptidões realmente brilhantes, mas sem a fibra necessária para dirigir um negócio próprio, e que ainda se torna completamente nulo para qualquer outra pessoa, devido à suspeita que constantemente abriga de que seu patrão o esteja oprimindo ou tencione oprimi-lo. Sem poder mandar, não tolera que alguém o mande. Se lhe fosse confiada uma mensagem a Garcia, retrucaria provavelmente: “Leve-a você mesmo”.

Hoje este homem perambula errante pelas ruas em busca de trabalho, em estado quase de miséria. No entanto, ninguém que o conheça se aventura a dar-lhe trabalho porque é a personificação do descontentamento e do espírito de discórdia. Não aceitando qualquer conselho ou advertência, a única coisa capaz de nele produzir algum efeito seria um bom pontapé dado com a ponta de uma bota de número 42, sola grossa e bico largo.

Sei, não resta dúvida, de que um indivíduo moralmente aleijado, como este, não é menos digno de compaixão do que um fisicamente aleijado. Entretanto, nesta demonstração de compaixão, vertamos também uma lágrima pelos

homens que se esforçam por levar avante uma grande empresa, cujas horas de trabalho não estão limitadas pelo som do apito e cujos cabelos ficam muito cedo envelhecidos na incessante luta em que estão empenhados contra a indiferença desdenhosa, contra a imbecilidade crassa e a ingratidão atroz, justamente daqueles que, sem o seu espírito empreendedor, andariam famintos e sem lar.

Dar-se-á o caso de eu ter pintado a situação em cores demasiado carregadas? Pode ser que sim; mas quando todo mundo se prende a divagações, quero lançar uma palavra de simpatia ao homem que dá êxito a um empreendimento, ao homem que, a despeito de uma porção de empecilhos, sabe dirigir e coordenar os esforços de outros, e que, após o triunfo, talvez verifique que nada ganhou; nada, salvo a sua simples subsistência.

Também eu carreguei marmitas e trabalhei como jardineiro, como, também, tenho sido patrão. Sei, portanto, que alguma coisa se pode dizer de ambos os lados.

Não há excelência na pobreza em si mesma; farrapos não servem de recomendação. Nem todos os patrões são gananciosos e tiranos, da mesma forma que nem todos os pobres são virtuosos.

Todas as minhas simpatias pertencem ao homem que trabalha conscienciosamente, quer o patrão esteja quer não. E o homem que, ao lhe ser confiada uma carta para Garcia, tranqüilamente toma a missiva, sem fazer perguntas idiotas, e sem a intenção oculta de jogá-la na primeira sarjeta que encontrar, ou praticar qualquer outro gesto que não seja entregá-la ao destinatário, este homem nunca fica “encostado”, nem tem de se declarar em greve para forçar um aumento de ordenado.

A civilização busca ansiosa, insistentemente, homens nestas condições. Tudo que um tal homem pedir, se lhe há de conceder. Precisa-se dele em cada cidade, em cada vila, em cada lugarejo, em cada escritório, em cada oficina, em cada loja, fábrica ou venda. O grito do mundo inteiro praticamente se resume nisso: *Precisa-se – e precisa-se com urgência – de um homem capaz de levar uma mensagem a Garcia.* ■

O “Colega” do Gago Coutinho

Fernando Hippólito da Costa
Cel. Av. Ref.



No dia 1º de abril de 1955, pousou no Campo de Parnamirim, o primeiro avião comercial português. Estava assim inaugurada a Linha aérea Lisboa-Rio de Janeiro, através da empresa Transportes Aéreos Portugueses – TAP (hoje, Air Portugal).

A bordo, como convidado especial, estava o Almirante Carlos Viegas GAGO COUTINHO, com 66 anos de idade (ele faleceu aos 90 anos).

Gago Coutinho é considerado um herói da Aviação em sua pátria; ele e Sacadura Cabral participaram da *primeira travessia aérea do Atlântico Sul*, fato ocorrido em 1922. Esse famoso reide destinava-se a homenagear o primeiro centenário da Independência do Brasil.

Como Sacadura Cabral falecera em 1924, somente Gago Coutinho tomou

parte nesse vôo inaugural. Tenho, em meus arquivos, uma fotografia de Gago Coutinho feita logo após o pouso em Natal, ao lado dos oito tripulantes da aeronave.

No pernoite em Natal, ele ficou hospedado na mansão do seu patrício, o comerciante Manoel Duarte Machado. Esse bem sucedido empresário foi quem doou um terreno de sua propriedade à empresa francesa Latécoère, para que fosse construído um campo de pouso, possibilitando então a ligação aérea França-Brasil, em 1927.

O referido terreno, medindo 1.000 metros por 1.000 metros (um perfeito quadrado), foi posteriormente ocupado pela Base Aérea de Natal e pelos norte-americanos que construíram “Parnamirim Field”, a maior base aérea americana situada fora dos Estados Unidos.

Manoel Machado ofereceu um jantar

em homenagem a Gago Coutinho, sendo convidados para participarem do ágape, diversas autoridades de Natal, incluindo oficiais superiores da FAB.

Representando a Assembléia Legislativa, compareceu um deputado que apresentava certa dificuldade em se expressar, ou seja, a sua dicção normalmente “rateava”, razão pela qual raramente se utilizava da tribuna para discursar ou apartear seus colegas.

Ao ser apresentado ao Almirante Gago Coutinho, estando muito emocionado pela oportunidade, disse-lhe:

– Eu também sou seu colega!

Gago Coutinho abriu um largo sorriso e perguntou logo:

– Ah, então, o sinhoire é também aviadoire?

Respondeu o deputado:

– Não, senhor, eu também sou gago!





Livros que Amei

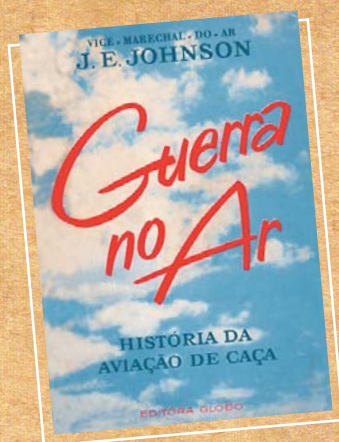
Difundir a cultura em nosso país, mais do que uma rotina do nosso Clube de Aeronáutica e dos colaboradores da nossa *Revista aeronáutica* é uma obrigação cidadã.

Dedicamos esta Seção do nosso veículo de comunicação para que nossos amigos divulguem as obras literárias que tenham marcado indelevelmente os seus sentimentos, para estender a outros tantos, nossos leitores, o encanto que lhes trará uma boa leitura.

Nesta primeira coluna, o proponente da leitura exporá a sua opinião a respeito de duas obras: uma sobre o mundo aeronáutico e a outra de interesse geral e, em seguida, fará um breve resumo do seu conteúdo.

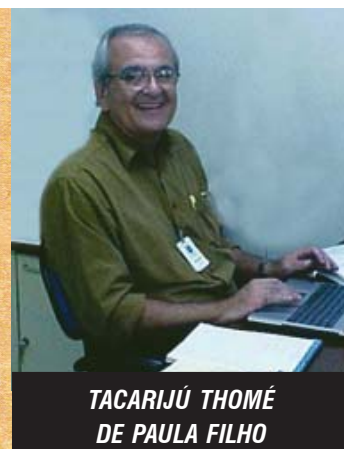
Na coluna seguinte – LIVROS DO INCAER – publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados constituem-se em obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.

Não custa repetir, mas cada livro desperta algo de particular em cada leitor. Comigo, não foi diferente. Um desses livros fala da Aviação de Caça, tempo que me recordo com saudade quando minha memória se arrisca pelos confins do tempo já vivido. O Vice-Marechal-do-Ar J. E. Johnson escreveu um livro fantástico, que discute, avalia e interpreta a história das táticas de caça, desde 1914 até à Guerra da Coréia, cujo título em inglês é “*Full Circle*”, mais apropriado do que o português “*A História da Aviação de Caça*”.



O que me chamou a atenção, não foi propriamente seu relato sobre as táticas de combate adotadas por ingleses, americanos e alemães durante esse período, mas o que aconteceu nos intervalos entre as guerras analisadas por Johnson e a sua repercussão na Batalha da Inglaterra. De 1919 até 1939, os pilotos ingleses esqueceram-se das lições de Richthofen e de Boelcke sobre o apoio mútuo, mergulhando na ilusão das demonstrações de perícia individual e nas competições de velocidade. A rotina e a estética das formaturas rígidas tornaram-se mais importantes que sua eficácia em combate.

De repente, o inferno chegou com os alemães! Hipnotizados pela ilusão dos momentos de paz, os ingleses reproduziram em combate a fórmula das formaturas rígidas, sem pensar na flexibilidade do modelo alemão. Foi preciso que a aproximação do desastre e a morte de dezenas de pilotos acordassem a alma do comandante guerreiro inglês, fazendo-o ouvir os jovens combatentes e perscrutar o



**TACARIJÚ THOMÉ
DE PAULA FILHO**

Coronel Aviador R1

ensinamento do passado ainda recente.

A rotina sem sentido aplicada em combate fez-me refletir sobre como o poder da repetição aprisiona a criatividade. Pensei em nossa Força Aérea e divaguei se a rotina dominadora um dia não faria de nós o que fez com os ingleses, em 1939. Esse poder, que desafia até à morte dos mais bravos, fez-me desejar, de minha poltrona sossegada, que a alma do comandante guerreiro esteja acordada se o inferno chegar!

Outro livro que iluminou meu espírito foi o “*Dalai Lama Fala de Jesus*”. Em 1994, houve um seminário na Inglaterra, coordenado pelo Padre Laurence Freeman, no qual o Dalai Lama comentou alguns trechos do Novo Testamento escolhidos para o encontro. O Padre Laurence é responsável pelo Centro de Meditação Cristã, criado em 1975 pelo monge beneditino John Main, falecido em 1982.

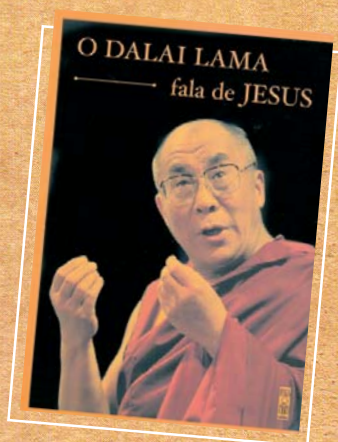
No seminário, estiveram presentes sacerdotes católicos e budistas, freiras, leigos e a comunidade *Meditação Cristã*. O livro reproduz as discussões desenvolvidas por cristãos e budistas, trazendo à luz convergências e diferenças entre o Oriente e o Ocidente. Os comentários do Dalai Lama sobre o Sermão da Montanha, as Bem-aventuranças, o Reino de

Deus, a Parábola da Semente de Mostarda e a Ressurreição emocionam pela compaixão que o Lama descobre nos trechos cristãos.

A cada página, sentia o universo se invertendo e alguém do Oriente dizendo-me que o pensamento ocidental pode ser puro de intenções, que o mal existe em todos os cantos da Terra, que Deus existe nos corações dos ocidentais, que devemos olhar o Budismo naquilo que transmite de amor e compaixão, que devemos valorizar nossos pontos de convergência e aceitar o modo de ser de cada um.

As diferenças ficam por conta de cada cultura, que fala do mistério insondável dos desígnios de Deus com suas próprias palavras. A caridade sincera, sem esperar o Paraíso em troca, não tem fronteira cultural e isso é a nossa convergência. O Dalai Lama insistiu que o Ocidente pense de modo ocidental, que o Budismo tibetano é uma forma de pensar o mistério despertada nas montanhas do seu amado Tibet e da acolhedora Índia.

Perdido, em meus pensamentos, lembrei-me de um livro de Carl Jung, "*Psicologia e Religião Oriental*", que fala de convergências e divergências entre o Budismo e a ocidental Psicologia do inconsciente. Bem, isso é uma outra história... ■



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.

LIVROS DO INCAER

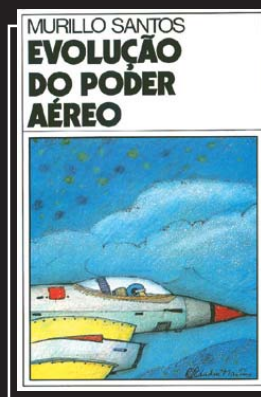
Evolução do Poder Aéreo *Murillo Santos*

No presente trabalho, o Tenente-Brigadeiro Murillo Santos apresenta uma análise objetiva, sistemática e pormenorizada da evolução do Poder Aéreo, revelando completo domínio desse assunto, a cujo estudo dedicou-se por longo tempo.

Após historiar os principais passos dessa evolução, o autor detém-se no exame das idéias propugnadas pelos principais teóricos do tema, demonstrando a sua maior ou menor validade, depois que tais conceitos emergiram dos testes de fogo aos quais foram submetidos, ou seja, ao crivo das guerras e batalhas travadas em vários pontos do globo, nas últimas décadas.

Em seguida, passa à análise detalhada das características básicas do Poder Aéreo, não recuando diante de temas polêmicos, como o alto custo das operações, os entraves ao avanço, tecnológico, o envolvimento das populações civis, e o desaparecimento progressivo de certos conceitos da estratégia militar considerados axiomáticos até poucos anos atrás, substituídos por outros, resultantes da crescente importância do emprego da Aviação nas operações de guerra.

Por fim, Murillo Santos expõe e comenta a visão brasileira do Poder Aéreo, encerrando o trabalho com o capítulo "A Estratégia Global como Questão Essencial de Nosso Tempo", no qual enfatiza a importância do papel ultimamente assumido pelas Forças Aéreas no equilíbrio político internacional, como elemento de dissuasão bélica e consequente manutenção da paz.



O Vermelhinho *Ricardo Nicoll*

Este livro, sem pretensões literárias, mas escrito com a mesma naturalidade de quem ainda estivesse pilotando um WACCO, trata exclusivamente do período de desbravamento realizado por esse tipo de avião.

Ao contrário de citações estatísticas, suas páginas recordam aspectos humanos vividos naquela fase, ou seja, aspectos relacionados ao dia a dia dos pioneiros.

A leitura deste livro, certamente, fará o leitor deparar-se com momentos que mostram a vivência com os contrastes deste grande, mas tão desconhecido Brasil. Foram horas que enriqueceram a vida dos que participaram do Correio Aéreo Militar, dando-lhes ampla e real noção do seu vasto País. ■





Charge extraída da pintura de Portinari "Família de Retirante", 1944.
 Pintor que se mostra trágico na revolta contra a miséria, porém meigo no amor pela gente simples.



CARREGAR TODO ESSE PESO É UM PRAZER

Em 2004, quase 600 mil toneladas passaram pelos 32 terminais de logística de carga brasileiros. Um crescimento de 27,6% em relação ao ano anterior. Nunca se exportou tanto no Brasil por via aérea.

Os aeroportos brasileiros estavam preparados para atender à demanda. A Infraero disponibilizou a infra-estrutura necessária para os exportadores e importadores brasileiros crescerem e dar vazão à produção industrial.

Em 2005, a economia brasileira continuará a crescer e os empresários continuarão a contar com a eficiência e a rapidez do transporte aéreo.

 **INFRAERO**
carga

O Brasil
passa por aqui

 **BRASIL**
UM PAÍS DE TODOS
GOVERNO FEDERAL