

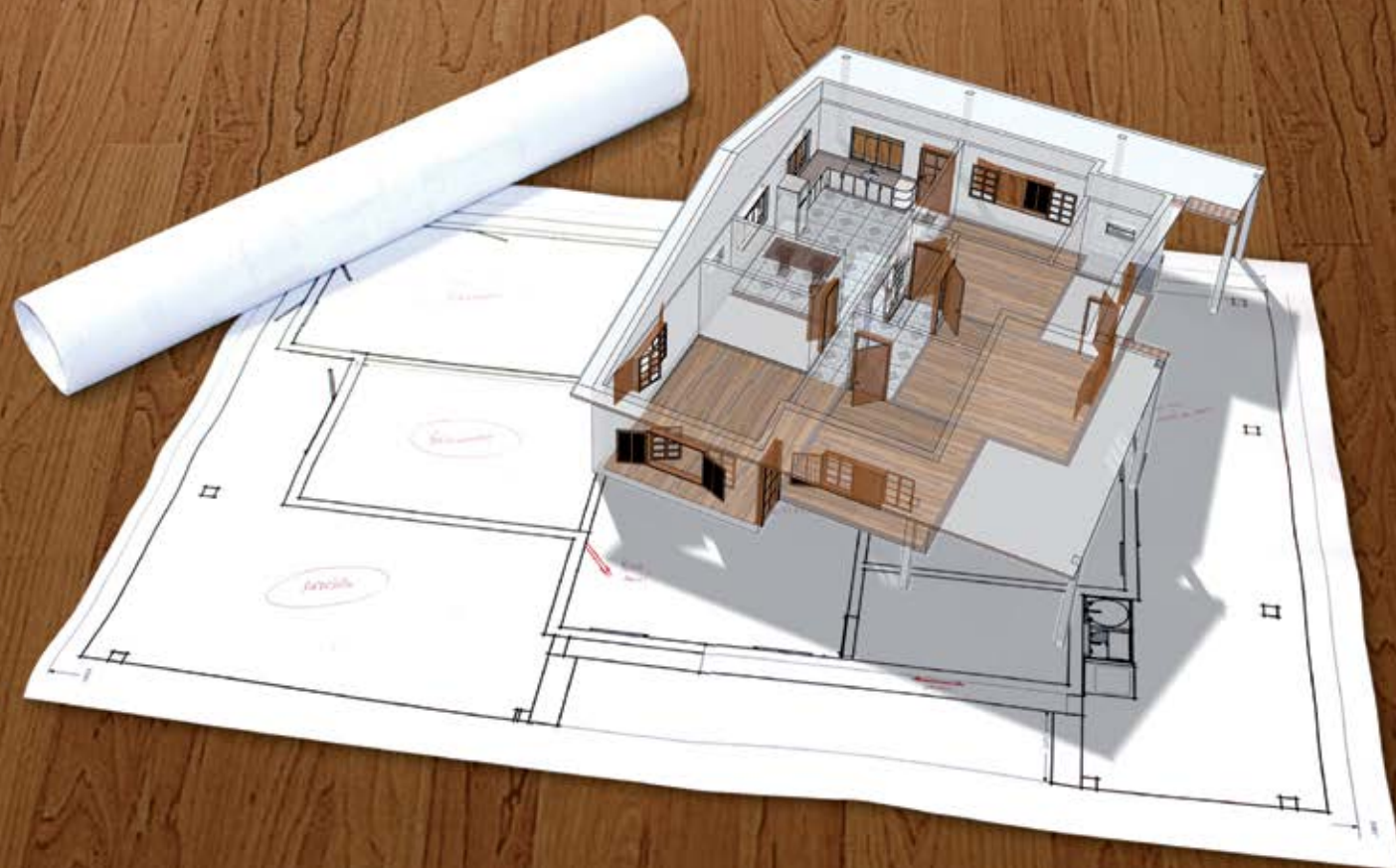
Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 281
2012



Com a **POUPEX** é assim,
você decide adquirir a sua casa própria e,
quando menos espera, o sonho
sai do papel.



Aquisição de imóvel residencial ou comercial,
novo ou usado, construção de imóvel residencial
e para aquisição de terreno e de material de
construção com as melhores condições e
agilidade na liberação do crédito.

Mais informações: 0800 61 3040

Financiamento Imobiliário



ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni (PDC) - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 - Fax (21) 2253.0860

www.casapropriapoupex.com.br

PRESIDENTE

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente

Maj Brig Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessor Especial da Presidência
Brig Ar Cezar de Barros Perlingeiro

www.caer.org.br
revista@caer.org.br

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

Sede Barra

Ten Cel Int José Augusto Santana de Oliveira

Sede Lacustre

Cel Int Antonio Teixeira Lima

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

CONSELHO FISCAL

Presidente - Brig Int Helio Gonçalves

DEPARTAMENTOS

SEDE SOCIAL

Administrativo / Beneficente

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Patrimonial / Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Social

Ten Cel Int José Pinto Cabral

CTI - Centro de Tecnologia e Informação

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

CHICAER

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

SEDE BARRA

Aerodesportivo

Cel Av João Fares Netto

Dir. Operações - Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Desportivo

Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Assessores

Especial - Loreta Helena Valério Alves

Administração - Cel Av Mauro Domeneck Salgado

Pessoal - Ten Cel Esp Odyr Eduardo Lapa Coutinho

Financeiro - Ten Cel Antônio Rodrigues de Sousa



Expediente

Out./Nov./Dez.

2012



ISSN 0486-6274

Expediente Sede Social

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

ENDEREÇOS E TELEFONES

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

• Tel.: (21) 2210-3212

• Fax: (21) 2220-8444

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº

Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1

Arraial do Cabo - RJ - CEP 28930-000

• Tel.: (22) 2662-1510

• Fax: (22) 2662-1049

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Márcia Helena Mendes dos Santos

Secretárias

Flávia Machado e Gabriela da Hora

Rangel

Estagiária

Paula Araújo

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.



No Clube de Aeronáutica seu evento será inesquecível!

Salões com uma das mais belas vistas do Rio de Janeiro para a realização de festas de aniversário, quinze anos, casamentos, formaturas e eventos corporativos.

O CAER trabalha com equipe especializada em decoração, bufê e estacionamento.

SEDE SOCIAL



Sala de Convenções

Um ótimo espaço para eventos corporativos com capacidade para 60 pessoas munida de equipamentos multimídias.



HOTEL

Com 38 apartamentos e suítes de cortesia para noivos.

Vista do clube e do **Restaurante** panorâmico com 200 lugares.

Agende uma visita no Departamento Social
(21) 2220-8362



Clube de Aeronáutica

Praça XV



SEDE BARRA

Ultraleve

Preços especiais para sócios e não sócios.

Futebol

Forme seu time e venha jogar em um dos nossos campos de futebol.

Churrasqueiras e Piscinas

Alugue uma churrasqueira e reúna amigos e familiares para um dia especial. No intervalo entre uma conversa e outra, mergulhe na piscina.

ESNAE / Escola de Aviação Civil

Aperfeiçoamento, treinamento e formação em voo por instrumentos em todos os tipos de aeronaves. Equipamentos de última geração em ambiente refrigerado.

Hipismo

Terapêutico ou esportivo, em belos e dóceis equinos.

Paintball

Diversão de jovens e adolescentes.

Helimodelismo

Inscreve-se no curso de pilotagem em modelos sofisticados de helicópteros produzidos com tecnologia de ponta. Para sócios e não sócios.



Contato (21) 3325-2681



SEDE LACUSTRE

Região dos Lagos - Figueira

É neste paraíso que o CAER possui uma sede para aqueles que desejam relaxar e esquecer as tribulações da vida nas grandes cidades.

Dispomos de 8 bangalôs e restaurante com comida caseira.

Próxima às belas praias de Arraial do Cabo e Cabo Frio que ajudam a tornar inesquecíveis as suas horas de lazer. Dá vontade de ficar!



Façam suas reservas!
Contato (21) 2220-8362



Carcará,
pássaro
brasileiro

Índice

8 MENSAGEM PRESIDENTE
Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica

10 CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO
VISITA CONGRESSO, BELÉM E CLA
Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista

16 SAUDADE À BEIRA DA PISTA
Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista

17 TESTAMENTO
Ives Gandra da Silva Martins
Tributarista

18 OS SUPERPODERES DOS JUÍZES
Ives Gandra da Silva Martins e Antônio
Cláudio da Costa Machado

20 ESTADOS: SOBERANIA E
AUTODETERMINAÇÃO
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

22 OS RÓTULOS
Jarbas Passarinho
Ten Cel Art

24 O POVO NÃO QUER
“GATO POR LEBRE”
João Victorino
Jornalista

26 O USO DA CIÊNCIA
João Luiz Mauad
Administrador de Empresas

28 SEGURANÇA (SAFETY) NA ÁREA
MILITAR: UM PONTO DE VISTA
Jolan Eduardo Berquó
Engenheiro Eletrônico

30 O AVIÃO DE COMBATE FUTURO:
SERÁ ASSIM? E O COMBATENTE...
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

33 O CAÇADOR E O BANDEIRANTE
Alexandre Bukowitz
Cel Av

36 UM VOO QUE PASSOU... UMA
SAUDADE QUE FICOU: A ÚLTIMA
MISSÃO DO T-6D 1545
Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas

38 UMA ESTÓRIA DO XINGU
Carlos Henrique Sonne Hausen

40 DOUGLAS C-47 (DC-3)
José Luiz de Oliveira Coelho
Cel Av

42 O NÍVEL QUE EU NÃO ALCANCEI
Raul Galbarro Vianna
Cel Av

44 CRONOLOGIA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - Sexta parte
Fernando Hippólito da Costa
Cel Av

46 PREVENÇÃO CONTRA
O CÂNCER BUCAL
Hospital Central da Aeronáutica
Divisão Odontológica

48 O DIA EM QUE O “MINAS”
OPEROU À NOITE,
PELA PRIMEIRA VEZ
CMG José Paulo Machado Chagas

Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica

2012 / MENSAGEM

2013 / ... DO PRESIDENTE

Após o instante da transição do décimo segundo mês da convenção cristã, entre o último segundo de 2012 e o primeiro de 2013, a humanidade terráquea, mística como sempre, comemora com fogos e alegria, em cada região da TERRA, o advento de mais um ano como se esse momento fosse algo sobrenatural e, não, o simples surgimento de mais um dia.

Enquanto isso, o pequeno ASTRO AZUL do nosso sistema

estelar segue impassível a rotina multimilenar, girando em torno de si mesmo, na permanente viagem em volta da GRANDE ESTRELA.

Assim, o majestoso universo, conjunto maior deste relacionamento cósmico, continua sua existência para nós infinita, propiciando o surgimento de novos dias e novas noites na vida de cada um, porém, em instantes diversos, nos vários pontos dos locais onde habitamos.

Nessa mesma Terra, unidade

astral do sistema solar, há centenas de milhares de outros anos surgiu o HOMEM, um animal agraciado pela Divindade com dotes cerebrais privilegiados, destinado a assumir a tutela do pequeno planeta para estabelecer as regras da sua existência e, talvez, as do próprio universo total.

Portanto, sob a liderança do homo sapiens os componentes básicos desse minúsculo corpo celeste – animais menos inteligentes, vegetais e mine-

rais – vão-se transformando e aperfeiçoando, gerando novas espécies e revolucionários progressos tecnológicos, cada vez nos parecendo mais remota a possibilidade de termos companhia semelhante na imensidão desse misterioso cosmos.

Com essas considerações filosóficas, pretendo estabelecer a grande responsabilidade que foi conferida ao HUMANO, como espécie animal dotada de singulares qualidades, de se desincumbir da

imensurável tarefa de ocupar todo o espaço sideral.

Parece-nos, entretanto, que o HOMEM ainda não se apercebeu concretamente de tal missão.

Vivendo em diferentes regiões do PLANETA, isola-se em grupos sociais particulares, em veladas e, às vezes, ostensivas lutas fratricidas, uns, mais fortes, tentando subjugar seus homólogos para a conquista de riquezas temporais e de um poder passageiro e utópico e, outros, procurando defender-

se e sobreviver no espaço físico onde habita, afastando-se, assim, ambos, da predestinada união fraterna universal.

É fundamental, pois, que cada um desses conjuntos singulares se integre ao desiderato mundial, visando à construção de um ideal estado global terrestre, onde todos convivam como irmãos, envolvidos no esforço coletivo para a total ocupação do espaço exterior, com vistas ao alcance da pretendida harmonia e paz universal ■

CURSO DO PENSAMENTO visita Congresso,

O Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro nasceu, no **Clube de Aeronáutica** (CAER), há seis anos, com o incentivo e apoio do Ten Brig Ar Ivan FROTA,

Presidente do Clube, idealizado pelo Cel Av Araken Hipólito da Costa, que logo criou os cursos de Filosofia, Humanidades e do Pensamento Brasileiro.

Em 2011, pesquisadores do Grupo realizaram a primeira viagem de observação e estudos à Amazônia Ocidental (Sinop; Porto Velho; São Gabriel da Cachoeira;

Iauaretê; Manaus e Cachimbo). Entre os dias 4 e 7 de dezembro de 2012

realizou-se a segunda viagem para a Amazônia. Desta vez, o destino

foi Belém do Pará, passando inicialmente pelo Distrito Federal,

encerrando-se a visita no Centro de Lançamento de Alcântara - CLA, no Maranhão.

Mais uma vez, o Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti SAITO, disponibilizou o aproveitamento de uma aeronave C-99 do 1º/2º Esquadrão

de Transporte para realizar o deslocamento da comitiva,

nomeando para conduzi-la o Ten Brig Ar Nivaldo Luiz ROSSATO, Comandante do Comando de Operações Aéreas – COMGAR.



BRASILEIRO Belém e CLA

BRASÍLIA



Em Brasília, o grupo foi recepcionado no Congresso Nacional pelo Brig Ar Rui Chagas MESQUITA, Chefe da Assessoria Parlamentar do Comandante da Aeronáutica – ASPAER, acompanhado pelo Cel Av José Frederico Júnior, pelo Ten Cel Av Decio Augusto Maruci, pelo Ten Cel Patrícia Bárbara Cunha V. Colaço e pelo Ten Cel Av Paulo Costa do COMGAR. Na Praça dos Três Poderes, o Embaixador Jerônimo Moscardo, assessor especial de cultura do Senador José Sarney, presidente do Senado, recepcionou e conduziu o grupo em visita ao Congresso Nacional. Na Sala da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, o Embaixador Moscardo enalteceu o trabalho desenvolvido pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, através do seu diretor, pela iniciativa de promover a reflexão e o estudo do pensamento brasileiro. Ressaltou que esse trabalho intelectual está em sintonia com as atividades desenvolvidas no Centro de Estudos do Senado, a Casa da Federação. Ao agradecer, o diretor do CAER disse “que não adianta termos uma Nação forte economicamente como é o Brasil, considerado a sexta economia do Mundo, e termos um pensamento nacional fraco”.

No auditório do Sexto Comando Aéreo Regional – VI COMAR, o grupo reuniu-se com oficiais do Centro de Comunicação



Embaixador Moscardo, Maj Brig Ar Vinícius, Cel Av Luís Mauro e Cel Av Araken, no Senado Federal

Social da Aeronáutica – CECOMSAER. O Brig Ar Mesquita, chefe da ASPAER iniciou a apresentação, seguido pelo Maj Av RODRIGO Alessandro Cano, que apresentou um vídeo institucional sobre o CECOMSAER. O Cel Araken falou, em seguida, dizendo que “o Pensamento brasileiro quer saber quem é o Ser Nacional e que Nação é essa”, e que o Grupo de Estudos trabalha criticamente os fundamentos dos valores morais do homem, reconhecendo neles valores abso-



lutos (Verdade, Bondade, Justiça, Sabedoria, Amor, etc.), como ideais que se realizam nos Valores Nacionais. O coordenador do Grupo disse ainda, com relação à filosofia social, “que se busca a doutrina social e política, em Aristóteles e também em São Tomás de Aquino, alicerçados na razão. Além de mostrar que a organização social é uma exigência da própria natureza humana, São Tomás estabelece o princípio básico de todo governo justo e legítimo: a busca do Bem Comum dos cidadãos. O teor da doutrina tomista sócio-política é a condenação contundente de todas as formas de totalitarismo e de corrupção dos governantes”, disse Araken, que falou ainda sobre a “necessidade de elaborar o entendimento de que a Nação deve prevalecer sobre o Estado, fundamentado nos valores nacionais”. Concluiu dizendo que “o Brasil nasceu com ideias portuguesas calcadas na unidade indissolúvel da extensão continental e, ao mesmo tempo, solidificou-se a unidade da língua e a miscigenação racial, amalgamando-se povos e credos”, e que “o grupo de estudos propõe aprofundar-se no ambiente filosófico, teológico e artístico, sobre qual será o pensamento que vai erigir a nossa esperada civilização brasileira. Copiar ou assimilar culturas que não traduzem os nossos interesses significa desintegrar qualquer projeto nacional futuro”.

Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista
Membro do Grupo de Estudos
paulo.pereirasantos@hotmail.com

O Cel Av Gustavo Alberto KRÜGER, Vice-Chefe do CECOMSAER agradeceu a visita e salientou a importância do trabalho realizado pelo CECOMSAER, para a divulgação das ações da Força Aérea Brasileira, no cumprimento de sua missão síntese de “manter a soberania no espaço aéreo Nacional com vistas à defesa da Pátria”. O jornalista João Victorino Ferreira, ao entregar uma pequena escultura da “cabeça do pensamento brasileiro” ao Cel Krüger, disse “que ela representa a cabeça de todos os pesquisadores do Grupo de Estudos, na-



Cel Av Krüger (CECOMSAER) e o jornalista João Victorino (Grupo de Estudos)

quele emaranhado de fios verdes, amarelos e azuis, onde poderia haver divergências, mas onde todos pensavam o Brasil”.

Ao pôr-do-sol, o C-99 FAB 2520 decolou de Brasília rumo à Base Aérea de Salvador, onde a comitiva foi recepcionada pelo Maj Brig Ar Luis Antonio PINTO MACHADO, comandante do Segundo Comando Aéreo Regional – II COMAR e pelo Cel Av Maurício Carvalho SAMPAIO, comandante da Base Aérea de Salvador. Na etapa Salvador-Belém, embarcaram o Ten Brig Ar ROSSATO, Comandante do COMGAR, e o Maj Brig Ar Carlos Eurico PECLAT dos Santos, Comandante do Primeiro Comando Aéreo Regional – I COMAR.



O pouso noturno na Base Aérea de Belém colocou o grupo do Pensamento Brasileiro em contato direto com elementos naturais de mistério, que fascinam e ofuscam, quando se vislumbra a imensa superfície da floresta e a água dos rios, além de uma realidade histórica que remonta ao século XVII, de uma “Amazônia que esteve à beira do colapso e só é brasileira, porque o Marquês de Pombal soube fazer uso de todo o seu poder político para garanti-lo”, conforme Gilberto Paim em “Amazônia Ameaçada – Da Amazônia de Pombal à soberania sob ameaça”, em edição do Senado Federal, livro que foi presenteado a todos os visitantes pelo Embaixador Jerônimo Moscardo, durante a passagem do Grupo de Estudos pelo Senado.

Um ciclo de conhecimento e observação fechou-se para o grupo nesta visita à Região Amazônica, que, desde o século XVI até o final do século XIX, em mais de 500 viagens exploratórias, teve o olhar

de coibiça de estrangeiros, naturalistas, cientistas e exploradores de diferentes partes do mundo, motivados pelo interesse científico, pela dominação e pelo mistério. No século XX, outras 21 expedições também enfrentaram a cólera dos deuses, dos mitos amazônicos e da malária.

Referência obrigatória para o conhecimento da história do Grão-Pará, hoje, Estados do Maranhão e do Pará, o escritor paraense Leandro Tocantins, em “Grão-Pará” (Cia Editora Nacional, 1979), conta que “no século XVI, disputavam a região da floresta povos concorrentes no mar e no comércio das especiarias. Portugal, então unido à Espanha dos Felipes, tinha os seus direitos. E os portugueses sabiam o que deveriam fazer para garantir toda aquela vasta terra e todos aqueles rios. Holandeses, na foz do Xingu e em Gurupá, se haviam estabelecido onde hoje é o Estado do Amapá. Os ingleses, igualmente, se apossavam de áreas na

selva. E os franceses, em São Luís do Maranhão, foram os primeiros estrangeiros a ser expulsos, no que foi chamado de uma “Santa Guerra aos hereges”, por não professarem a Religião Católica, Apostólica e Romana dos reis de Espanha e de Portugal. Francisco Caldeira de Castelo Branco saiu de São Luís para expulsar os holandeses e os Ingleses em operação de guerra, quase totalmente naval, cuja base logística foi “Presépio”. Numa espécie de carta de Pero Vaz de Caminha amazônica, escrita por André Pereira, Capitão-Cronista português – obrigado a usar a língua espanhola, pois a Corte ficava em Madri, de onde reinava Felipe III de Espanha e II de Portugal. O autor descreve a fundação da cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará, nascida no berço-fortaleza a que deram o nome de Presépio – Forte do Presépio, tendo sido legalmente fundada por Francisco Caldeira de Castelo Branco, em 12 de janeiro de 1616”.



COMARA

Sentimentos foram despertados na primeira manhã em Belém, durante visita à sede da Comissão de Aeroportos da Amazônia – COMARA, onde a comitiva do CAER foi recebida pelo Maj Brig Ar Peclat, Presidente da COMARA e pelo Cel Av Ricardo José Freire de Campos, Vice-Presidente daquela organização. Em sua apresentação, o Cel Freire falou sobre a missão da COMARA: projetar, construir e equipar aeroportos na Região Amazônica ou em outras Regiões do País, executan-

do, ainda, obras civis para órgãos das administrações Federal, Estadual e Municipal, mediante convênios, desde que sejam do interesse do Comando da Aeronáutica. Empolgado com o trabalho realizado por sua organização militar em regiões de difícil acesso, onde as empreiteiras evitam atuar devido às inóspitas condições, o coronel Freire disse que “a construção de uma pista de pouso não significa para a população da localidade apenas uma pista. A pista é a ligação da população com o País. Por ela, chegam a saúde, os produtos e outros benefícios materiais e sociais”. O Maj Brig Marcus

VINÍCIUS, atual presidente do Conselho Deliberativo do Clube de Aeronáutica, membro da comitiva, Ex-Comandante do I COMAR e Ex-Presidente da COMARA, falou da importância daquela instituição do COMAER, lembrando que, sob a sua direção, “a COMARA ainda era subordinada ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica e que via, com satisfação, a evolução e a modernização da Comissão, atualmente subordinada ao COMGAR”. Disse, ainda, que “a construção de Bases Aéreas de Desdobramento na região foi uma excelente solução para ocupar e defender a Amazônia”.

Cel Av Freire, Vice-Presidente da COMARA



Maj Brig Ar Peclat, Comandante do I COMAR e Presidente da COMARA



BASE NAVAL DE VAL-DE-CÃES (BNVC)

O Grupo de Estudos do CAER visitou a Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), sendo recepcionado pelo Comandante daquela Unidade da Marinha do Brasil, Capitão-de-Mar-e-Guerra Ricardo Barbosa de Barros, que apresentou as atividades da Base, cuja missão é prestar apoio logístico às Forças e Unidades navais da Marinha do Brasil que operem nas águas marítimas, fluviais ou ribeirinhas, sob jurisdição do Comando do 4º Distrito Naval, a fim de contribuir para a defesa da navegação de interesse nacional e para o controle dessas áreas. O CMG Barros – após a exibição do vídeo muito aplaudido, “Lancha de Ação Rápida”, em que se pode entender bem o lema “Aqui se garante a presença naval na Amazônia” – respondendo a diversas perguntas, explicou que, para cumprir a sua missão, a BNVC dispõe de diversos meios, que foram visitados em seguida, tais como, o dique seco Alte Raul Barros; as oficinas de máquinas, de mecânica naval, de estruturas e metalurgia, de eletricidade, de motores e refrigeração, de carpintaria e fundição; o grupo de reparos de eletrônica a armamento; o imenso guindaste de 12 toneladas para apoio a navios docados, além da bacia de manobras, com um rebocador de porto, uma Chata de óleo, um pier para atracação de navios com facilidades de apoio, um heliponto que permite o pouso de todos os helicópteros existentes na Marinha e um frigorífico para apoio aos navios docados.



O Cmt Barros salientou que a presença da Marinha na Amazônia é contínua, desde 1728, para preservar a soberania nacional, levando apoio de toda sorte às populações ribeirinhas que se acostumaram, ao longo de várias gerações, a ver, nos navios da Flotilha do Amazonas, o maior, senão o único, sinal de presença do Estado. Isso ajudou a manter o senso de identidade



Vice-Almirante Ademir - Cmt do 4º Distrito Naval, Capitão de Mar e Guerra Barros - Cmt da Base Naval de Val-de-Cães e Ten Brig Ar Rossato - Cmt do COMGAR

nacional e de pertinência ao Brasil daquelas populações, muitas das quais têm contato direto e frequente com pessoas de cidades dos países vizinhos fronteiriços. Após a apresentação do comandante Barros no auditório da BNVC, os visitantes percorreram as instalações da Base Naval, conhecendo os diques e as demais oficinas navais, além de subirem a bordo do Navio Auxiliar Pará.

O Vice-Almirante ADEMIR Sobrinho, Cmt do 4º Distrito Naval, ofereceu aos visitantes um almoço, que contou com a presença do Ten Brig Ar Rossato, do Maj Brig Peclat e demais oficiais da FAB e da Marinha. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Haroldo BELÉM discursou em nome do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro, enaltecendo o trabalho realizado pela Marinha do Brasil na Região Amazônica.



CLA - ALCÂNTARA

No último dia da viagem, o C-99 FAB 2520 decolou de Belém rumo ao Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), município do Maranhão, distante 408 km da capital do Estado, São Luís. Trata-se da segunda base de lançamentos de foguetes da Força Aérea Brasileira, criada em 1989. A primeira foi a Base de Lançamento de Barreira do Inferno (BLBI), em Natal.

O Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro foi recebido pelo Diretor daquele Centro, Ten Cel Eng Cesar DEMÉTRIO Santos, que deslocou os visitantes para conhecer as obras em construção da Agência Espacial Brasileira – órgão subordinado ao Ministério da Ciência e Tecnologia – em área próxima ao CLA. O Ten Cel Demétrio apresentou, no auditório, o funcionamento e a atuação do Centro nas missões de lançamento e de rastreamento de engenhos aeroespaciais, coleta e processamento de dados de suas cargas úteis, incluindo testes e experimentos científicos de interesse da Aeronáutica, relacionados com a política nacional de desenvolvimento aeroespacial.

De uma maneira geral, o CLA não exerce apenas o conjunto de operações de lançamentos, estabelecido em cronograma de eventos, mas está voltado, também, para a permanente manutenção e atualização de equipagens, o aperfeiçoamento e o treinamento de técnicos e engenheiros e a modernização dos sistemas dedicados.

Na última etapa, Alcântara-Brasília, ao desembarcar na Sala de Autoridades da Base Aérea, o Cel Araken, em nome do Clube de Aeronáutica, homenageou o Ten Brig Ar Rossato, entregando-lhe um exemplar da



Comitiva do Grupo de Estudo e do Curso do Pensamento Brasileiro do CAER, no CLA-Alcântara



Ten Cel Eng Demétrio, Diretor do CLA, recebe os “Ensaaios” do Eng Antônio Carlos Siqueira, membro do GE

“cabeça do Pensamento Brasileiro”, agradecendo a presença do Chefe do COMGAR durante a viagem, o que valorizou o trabalho do Grupo de Estudos. O Ten Brig Rossato agradeceu e falou do privilégio de acompanhar o grupo e de ter retornado à Amazônia, para rever antigos companheiros e a atuação da FAB naquela Região. Disse, ainda, que adquiriu mais saber no contato com o Grupo do Pensamento Brasileiro.

Esta segunda viagem do Grupo de Estudos à Região Norte reforçou, nos participantes, a ideia de que “não se pode deixar de reconhecer que a Amazônia é objeto de interesse internacional. São numerosos os indícios de que os idealizadores de sua conversão em área administrada por uma junta de grandes potências dão sucessivos passos na direção desse objetivo...” (Paim, 2009).

As duas viagens realizadas à Amazônia possibilitaram que os membros do Grupo de Estudos percebessem que o Estado autoritário praticado pela elite política e intelectual portuguesa, desde a formação do Brasil, permanece como herança até os dias atuais.

É preciso lembrar que a Amazônia foi integrada e desenvolvida por um Estado condutor, que organizou a sociedade desde 1750, na administração do então Primeiro-

Ministro do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, Sebastião de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, cujo “programa reformista consistia no completo domínio das posições lusas em seu império colonial, especialmente o Brasil e, principalmente, a Amazônia” (Paim, 2009).

Dessa maneira, a Amazônia foi integrada e desenvolvida pelo Estado condutor. No entanto, o Estado já exerceu o seu papel na missão de organizar a sociedade. Agora, espera-se que esta sociedade passe a organizar o Estado, assumindo a maioria. Para tanto, o primeiro passo da sociedade brasileira nesse sentido é a valorização da sua cultura, a produção do espírito, basicamente a língua, a religião e as grandes criações da imaginação e da inteligência, que fundamentam a formação da Nação. Não basta uma cultura de abrangência local, é preciso que tenha um valor universal para contribuir no seio das Nações.

Todas as despesas com hospedagem foram pagas individualmente pelos participantes da viagem.

Fontes: www.mar.mil.br e www.fab.mil.br

Fotos: Ten Cel Int Waldyr Rodrigues



Ten Brig Ar Rossato recebe como lembrança do Grupo de Estudos a “cabeça do Pensamento Brasileiro”



SAUDADE À BEIRA DA PISTA

Em 1986, o então Cel Av Kawanami foi convidado para voar numa aeronave Catalina que pertencera à FAB e estava nos Estados Unidos. Durante o voo a bordo do velho PBY, leu, em um quadro na parede do avião, um “poema de beira de pista”. O Coronel, que atingiu o posto de Tenente-Brigadeiro, era, à época, Chefe da CAB Washington, e enviou uma cópia do poema para a redação da Revista Aeronáutica, que o publicou em sua edição nº 157/1986 (pág. 11).

Por ocasião da passagem do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro pela Base Aérea de Belém, no dia 5 de dezembro de 2012, na presença do Comandante da Base Aérea, Cel Av Alexandre PINTO SAM-PAIO, e do Cel Av “catalineiro” Luís Mauro, Vice-Presidente do Clube de Aeronáutica, o jornalista Paulo Pereira fez entrega de um “banner” com uma reprodução da matéria de sua autoria, “Saudade à beira da Pista”, ao SO RTVO João Alfredo, Presidente da Associação Brasileira dos Catalineiros – ABRA-CAT.

Em meados de 1949, chegaram a Belém seis Catalinas adquiridos no Canadá pela FAB. Esses aviões vieram revisados e atualizados, inclusive com um moderno radar APS-1, o primeiro radar com tela circular. Entre os Catalinas fabricados no Canadá que voaram na Marinha Real Britânica, veio para o Brasil o PBY-5A que

recebeu a matrícula CA-10 6525. Foi essa aeronave que, em missão de rotina durante a Segunda Guerra Mundial, localizou o couraçado BISMARCK da marinha alemã. Passados muitos anos, os americanos queriam encontrar aquele Catalina que patrulhou e varreu os mares do Atlântico Norte em busca do Bismark e descobriram que o avião estava no Brasil. Era o nosso FAB 6525, o último Catalina da FAB, desativado e vendido, que partiu para a terra do Tio Sam, levando um manuscrito em português, de autoria do quase adolescente Paulo Raimundo Pereira Santos, hoje membro do Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica, que viu a “Pata-Choca” taxiar para a última decolagem no Brasil, pintada com as cores e a matrícula americana

N 4934 H

Tarde tropical, Adeus Brasil!

O velho PBY, o bravo Catalina, se despede da velha base.

O cheiro forte de combustível exala pela pista, onde pilotos

e mecânicos ajustam a última pane brasileira: “The last but not least”.

Uma despedida à rigor: o avião todo branco, veste um “Summer jacket”.

É verão. Muitas fotos, jornais, televisão. Em cada rosto

uma alegria estampada, um misto de amor e profissão.

Voa, voa Catalina! Vai embora para longe, que não suporto

mais saber que você ainda voa!

E na pista, invisíveis, muitos daqueles que um dia colocaram

você nos ares e nunca mais voltaram.

Boa viagem! Adeus Brasil!

N4934H. No bojo do Catalina, as inscrições “Adeus Brasil” e “Adeus FAB”, que emocionaram Oficiais e Especialistas técnicos, graduados, na Base Aérea de Belém, em 19 de julho de 1984. O “poema de beira de pista”, sangrando saudades, foi uma homenagem a todos os tripulantes, aviadores, mecânicos e radiotelegrafistas de voo, que voaram os Catalinas na FAB, como o Suboficial MAV Raymundo Pereira Santos (1928 - 1970), pai do autor do papiro e aos últimos comandantes dos Catalinas CA-10, na FAB, Tenentes Alcântara, Elson Passos, Souto Maior, Picolini, Jonas e Lima Meira, da Turma Charles Astor (BQ 72/Aspirantes 78).

Fonte: “A Pata Choca”
(Cel. Av. José de Carvalho; INCAER)

19/VII/84

Paulo Raimundo Pereira Santos

TESTAMENTO

Ives Gandra da Silva Martins

Tributarista, professor emérito da Universidade Mackenzie, presidente do Centro de Extensão Universitária, membro da Academia Paulista de Letras.

ives@gandramartins.adv.br

Na voz do verso que resta,
Na velhice já sem festa,
Meu grito soa distante,
Sem ser triste ou ser tristonho,
Continuo o mesmo sonho,
Que vivi desd’eu infante.

Deus, família, minha’amada,
No descer da estreita escada,
Que me leva ao fim da vida,
Eu os tenho agora ao lado,
Tornando doce o meu fado,
A curar qualquer ferida.

Meu testamento guerreiro
Eu os deixo, por inteiro,
Aos que lutaram comigo.
Mesmo fraco, vi-me forte,
Sujeito aos toques da sorte,
Fazendo amigo o inimigo.

Meu verso pobre e diário,
Escrito em meu calendário,
Fez do combate certeza,
Qual astronauta no espaço,
Tracei sempre cada passo,
Sem medo da correnteza.

Pouco fiz, mas pouco importa,
A estrada não se fez torta,
Porque lutei sem descanso,
Na derrota e na vitória,
Sem nunca fazer história,
Mas tendo discreto avanço.

Das lições eu deixarei
Bem poucas: servi a lei,
Da luta não desisti.
Deus, família a inspiração
Foram de meu coração
E tudo agradeço a ti,

Companheira da virtude,
Desde minha juventude,
Nestes anos sem tormento,
A ti, Ruth, tão querida,
Hoje perto da partida
Entrego meu testamento.

Sigurður Árni Sigurðsson
Ma seule comparaison

OS SUPERPODERES

Em que pese a defesa do Projeto de novo CPC (Código de Processo Civil) por eminentes deputados e professores em artigo publicado em 1º de outubro, não podemos deixar de rebater as críticas para reafirmar o caráter profundamente autoritário do texto até aqui apresentado à sociedade brasileira pela Comissão Especial da Câmara.

Em primeiro lugar, é preciso insistir na ideia de que os juízes serão realmente senhores absolutos da prova. Hoje, mesmo em matéria instrutória, cabe recurso de imediato se o juiz indefere uma perícia, se fixa honorários provisórios absurdos, se nomeia perito sem qualificação ou se não admite a exibição de documento relevante, bastando que se demonstre tratar-se de “decisão suscetível de causar à parte lesão grave e de difícil reparação” (dessas decisões, cabe agravo de instrumento). Tais possibilidades não existirão no novo CPC, como também não serão recorríveis as decisões que o juiz tomar em audiência (já que o atual agravo retido

simplesmente desaparece com o projeto) e até decisões baseadas em regras novas (como a que proíbe a prova ilícita ou a que admite a prova emprestada) serão inatacáveis por recurso. E mais: o juiz também fica com o poder de inverter, segundo a sua vontade, a ordem da produção das provas. É preciso dizer mais?

Em segundo lugar, é necessário acentuar a circunstância de que o projeto, de fato, amplia o poder dos juízes para conceder medidas antecipatórias. Bastará que o autor apresente ao juízo, em qualquer causa, um bom documento, para que o magistrado, à vista da não apresentação de outro bom documento pelo réu, ante-

DOS JUÍZES

Ives Gandra da Silva Martins
e Antônio Cláudio da Costa Machado
igm@gandramartins.adv.br

cipe os efeitos da sentença de imediato. Hoje, o requisito do “perigo da demora” é uma barreira ao poder antecipatório, barreira que é simplesmente derrubada pelo projeto. Estaremos todos sujeitos a decisões imediatas, de difícil combate, de um único homem.

Em terceiro, não podemos deixar de dizer com todas as letras que, segundo o projeto, já não existirão limites, nem disciplinas, para a concessão de arresto, sequestro, busca e apreensão, arrolamento, caução, o que exporá cada um de nós, pessoas físicas e jurídicas, a agressões patrimoniais de toda sorte, sem condicionamentos severos ou limitações para os juízes. Hoje, o arresto depende da existência de um cheque, uma promissória ou um contrato; no projeto apenas da interpretação judicial de um documento qualquer. O cumprimento de uma busca e a apreensão dependem de dois oficiais de justiça e de testemunhas, em caso de arrombamento; pelo novo CPC não depende de mais nada.

Além disso, faltará regulamentação para o arrolamento e a caução, o que empobrecerá o nosso processo civil. Mas, não é só: medidas cautelares poderão ser concedidas sem pedido da parte, segundo a exclusiva vontade do juiz e sem qualquer previsão legal.

Em relação às normas abstratíssimas, que os magistrados poderão aplicar na sentença, o que nos cabe relembrar é que “dignidade”, “razoabilidade” e “proporcionalidade” são princípios constitucionais dirigidos ao Poder Legislativo, ao Executivo e ao STF (supremo Tribunal Federal), mas não a juízes de primeira instância que, com eles em mãos, poderão decidir o que quiserem ao arrepio do que diz a lei e ao arrepio da segurança jurídica a que todos nós temos o direito.

E, finalmente, em quinto lugar, que ninguém se engane: o fato de o projeto submeter a uma decisão do relator a liberação da execução provisória não significa nada para descaracterizar o autoritarismo que denunciemos. A questão é que, para o relator impedir a execução provisória, ele terá de dar razão ao recorrente e tirá-la do juiz, o que significará um trabalho enorme

e a necessidade de proferir uma decisão longa e bem fundamentada; já para liberar a execução, bastará uma singela decisão de sustentação da sentença “por seus próprios e jurídicos fundamentos”, de duas ou três linhas. Aliás, a apelação de instrumento que se cria é apenas mais um caminho para permitir que milhares de execuções provisórias tenham lugar no nosso futuro processo civil, em detrimento do direito ao duplo grau de jurisdição.

Os vários deveres que o projeto impõe aos juízes – não os desconhecemos como avanços – não compensarão os múltiplos retrocessos que experimentaremos e os perigos que representarão para a cidadania e para a democracia no Brasil ■

GILLES BARBIER
L'Hospice



ESTADOS: soberania e autodeterminação

ARAKEN
foto

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica;
membro Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil;
membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil,
e Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra.

mcambeses@yahoo.com.br

O século XIX viu o surgimento dos últimos grandes Estados. Nesse século, não somente Alemanha e Itália fizeram seus aparecimentos no cenário mundial, mas, também, os Estados Unidos puderam realizar seu destino manifesto, transformando-se em um grande Estado continental. O século XX, entretanto, conseguiu evidenciar as máximas expressões de estadolatria, com o aparecimento do fascismo e do comunismo, e, também, de importantes Estados surgidos do desmembramento dos impérios coloniais. Acrescente-se que, durante os 50 anos que durou a Guerra Fria, o mundo girou em torno de um sistema de relações interestatais centrado em dois grandes Estados. A última década daquele século, entretanto, transformou-se na era do ocaso dos Estados.

Em nenhum momento da evolução histórica da humanidade, os Estados encontraram-se em tal condição de desprestígio. O novo Direito Internacional aponta para concepções tais como: direito de ingerência, tutelas supranacionais, direitos humanitários e soberanias limitadas; todos os quais coincidem no desconhecimento da primazia estatal dentro da ordem internacional. Por outro lado, o fenômeno da globalização vai carcomendo, implacavelmente, as funções dos Estados e as identidades sobre as quais estes se assentam, ao mesmo tempo em que o fenômeno étnico e os fundamentalismos vão escavando suas bases de sustentação.

Observa-se que o poder que anteriormente os Estados detinham, atualmente, tende a fluir em três direções distintas: para cima, orientado aos organismos supranacionais e coletivos; para os lados, em direção às organizações não governa-

mentais e, finalmente, para baixo, dirigido a regiões cada vez mais autônomas.

Particularmente chamativo é o duplo processo de desmontagem que se opera sobre o Estado, desde as instâncias da globalização e do fundamentalismo. Sob o influxo da globalização, os Estados vão desfazendo-se de boa parte das funções que os caracterizavam, adentrando em processos de privatização e abandono de serviços públicos. Cada vez menos, os Estados se distinguem das corporações privadas e, cada vez mais, se vão regendo pelas mesmas normas de competitividade.

Os cidadãos, crescentemente desassistidos e ansiosos, observam como, ao seu redor, tudo passa a reger-se pelas exigências e pela ética do capital privado. A inevitável erosão da lealdade do cidadão para com o Estado vê-se reforçada com o desgaste da identidade nacional que a globalização traz em seu bojo. É o resultado inevitável da homogeneização planetária. De alguma maneira, o fenômeno globalizador vai pressionando, de cima para baixo, o Estado, através de uma intensa ação asfixiante. A única resistência capaz de interpor-se a essa ação devastadora e implacável é representada pelos núcleos de identidades subsistentes, ou seja, os fundamentalismos e os etnicismos desatados, que conspiram sistematicamente contra os Estados, destruindo seus alicerces.

Paradoxalmente, a crise do Estado tem vindo acompanhada do surgimento indiscriminado de novos Estados. Somente do desmembramento da União Soviética, da Iugoslávia e da Tchecoslováquia, surgiram 22 Estados independentes. Porém, não foi somente no velho bloco socialista que se produziu este fenômeno. Países centrais

dentro do mundo ocidental, como Canadá e Bélgica, confrontam a mesma ameaça. O porquê desse fenômeno está intimamente ligado à própria crise do Estado. Quatro elementos centrais explicariam o processo em marcha:

Primeiramente, os núcleos radicais de identidade, que buscam conformar Estados que atendam às suas particulares características.

Em segundo lugar, a possibilidade de encontrar, em nível planetário, os elementos de complementaridade e integração que davam sentido ao Estado. Em outras palavras, na medida em que os Estados se integraram globalmente e deixaram de ser unidades de autossustentação, torna-se possível que suas regiões componentes possam aspirar a uma existência independente.

Em terceiro lugar, o próprio fato de que o êxito na economia global não é determinado pela quantidade de recursos naturais, mas sim, pela qualidade de seus recursos humanos. Os segmentos e regiões mais avançados do interior dos Estados começam a ver, como uma carga desnecessária, os territórios e porções sociais mais atrasados, buscando desvencilhar-se deles.

Em quarto lugar, sob a proteção dos organismos de segurança coletiva e do novo Direito Internacional, já é possível a subsistência de Estados débeis, tornando-se desnecessário o escudo protetor dos Estados mais fortes.

Em síntese, hodiernamente, a crise que o Estado enfrenta é a própria fonte de sua proliferação, ou seja, os Estados ampliam-se em quantidade, porém significam cada vez menos em termos de soberania e autodeterminação ■

Jarbas Passarinho
Ten Cel Art

OS RÓTULOS

O brasileiro não é particularmente inclinado ao estudo da política, enquanto ciência ou arte. Antes, prefere voltar-se para a sua aplicação prática, no varejo, e vai acrescentando o sufixo “ismo” a este ou àquele nome, fingindo uma riqueza doutrinária que, no fundo, é a prova da nossa indigência. Daí deriva um grau acentuado de confusão gerada pelo desconhecimento até de alguns conceitos básicos, necessários à compreensão de posições ideológicas.

Uma palavra que tem servido ultimamente – e cada vez com maior frequência – para um verdadeiro festival de equívocos é “socialismo”. Dizer-se que alguém é socialista é moda. Temos padres, bispos e talvez mesmo cardeais socialistas. Pregam o socialismo cristão, mistura de palavras que é um exemplo léxico da união dos contrários. Conhecem-se padrões chamados arejados e abertos, que só são arejados e abertos na medida em que se apelidam de socialistas. Há, até, latifundiários que fazem praça do seu socialismo.

Os padres sabem que o socialismo é, fundamentalmente, imanentista e materialista, e que seria tão absurdo falar de um socialismo cristão quanto de um ateísmo cristão. Os padrões

sabem que a propriedade dos bens de produção, por particulares, é proibida no estado socialista, em que o lucro é condenado como o resultado da odiosa exploração do homem pelo homem. Os latifundiários não são tão ingênuos que desconheçam a tese dos comunistas brasileiros, segundo os quais um dos motivos graves do atraso nacional é o latifúndio, visto como a *bête noire* do capitalismo.

É verdade que a distinção entre capitalismo e socialismo está menos na propriedade privada em si, que ambos os regimes contemplam, em certo grau, do que no controle da propriedade sobre os meios de produção. O socialismo não admite a propriedade privada desses meios, origem, para eles, de todos os males sociais e motivação essencial para a luta de classes.

Também não é menos verdade que a lógica radical do humanismo marxista pressupõe o ateísmo. Não foi por acaso que Marx afirmou ser “a crítica da religião a condição necessária de qualquer outra crítica”, pois, para os marxistas, “não foi Deus que criou o homem, mas o homem foi que inventou Deus”.

Como entender, portanto, o fascínio que o socialismo exerce sobre padrões e membros do episcopado

católico? De pronto, é de salientar que os partidos comunistas chamam a essa gente de “socialistas de direita”, que propagam uma perigosa teoria: a da colaboração entre as classes e a paz social. A partir de certo tempo, no curso da História, significações secundárias têm deturpado a noção original de socialismo, o que levou Paul Sweezy a se queixar com estas palavras: “Tendência muito em voga, por infelicidade envolvendo até os socialistas, prega a etiqueta de socialista em toda providência reformista apoiada pelos socialistas. A prática cresceu, de

modo tão assustador, que já inclui como “socialista” toda e qualquer reforma”.

Aqui está a explicação para a adesão ao socialismo, com espantoso descomprometimento quanto ao seu real significado.

A Igreja Católica, depois do dramático exame de consciência imposto pelo Concílio Vaticano II, compreendeu que a esperança cristã deixaria de ser uma esperança humana se, aos homens, especialmente aos pobres, continuasse a oferecer apenas a reparação no céu. Ora, os pobres são a matéria-prima, por excelência, da

Igreja. Eles precisam ver garantida, ainda na vida terrena, a dignidade de homem. Abandonando a condenável posição que a fazia merecer a tremenda condenação de “ópio do povo”, a Igreja lançou-se vigorosamente na promoção do homem, e pregou, ela também, pela voz episcopal de não poucos de seus bispos, a etiqueta socialista à sua nova roupagem. É de ver-se que nisso há, de mistura, uma motivação tática, que possibilita uma ação comum com outras áreas ideológicas, especialmente com a comunista.

Os políticos, por seu turno,

apavorados de serem tomados por direitistas, filiam-se, desde logo, topograficamente, à esquerda. Como temem ser confundidos com os comunistas, reclamam da ignorância dos que não distinguem um bom socialista, que é adepto da via pacífica para estabelecer a prevalência do social sobre o individual, de um comunista, que só acredita na violência como o motor da História e na luta de classes, como o seu vetor. Daí o equívoco de rotular de socialistas os regimes sociais e políticos vigentes nos países escandinavos, na Inglaterra e na Alemanha ■



ARAKEN
foto



João Victorino
Jornalista
fevijo@gmail.com

Os números não mentem jamais. Isso pode ser alardeado pelos numerólogos ou cartomantes. Mas o resultado das urnas eletrônicas nem sempre comunga com essa afirmativa. Quando começam a ser computados os resultados, os analistas podem detectar, naquele emaranhado, recados assinalando o que pensam e desejam os eleitores.

Embora o TSE (Tribunal Superior Eleitoral) tenha realizado uma intensa campanha visando a alertar os eleitores para a necessidade de que procurassem escolher os candidatos dentro de critérios que provassem honradez e bons princípios, ainda não foi desta vez que os “currais eleitorais” conseguiram ser aliados da vida de boa parte dos cidadãos brasileiros, do Oiapoque ao Chuí.

A prática assistencialista continuou sendo um filão para se obter a preferência do eleitor, principalmente nas comunidades mais carentes. E essa manobra não pode ser creditada apenas aos partidos de cunho popular. Em quase todas as agremiações existiram candidatos que usaram e abusaram desse recurso. Pessoas usadas criminosamente como meros joguetes.

Além da Lei da Ficha Limpa não ter sido implementada para valer, um outro dado assustador foi o alto índice de abstenção que marcou o pleito de 2012. Mais de 22 milhões de eleitores não compareceram às urnas no primeiro turno, apontando um percentual de 16,41%. Marca superior à registrada em 2004, de 12,91%, e 14,53% em 2008.

Os indecisos preferiram continuar num patamar próximo a 10%, em boa parte da campanha. Esse era um sinal a ser interpretado pelos candidatos, mas que foi relegado por boa parte dos partidos, que achavam que poderiam reverter a situação na última hora. E isso não ocorreu.

Também não falo dos votos nulos, expressivos em algumas cidades, pois, em muitos casos, refletiram a votação realizada em candidatos com pendengas judiciais, e

que, infelizmente, não haviam sido solucionadas pelo TSE, até 7 de outubro.

São Paulo se destacou em matéria de deserção dos eleitores. Um em cada três, dos que estavam aptos, preferiu não votar. E essa capital foi justamente a mais cobiçada, por causa do embate entre o PT, alavancado pelo ex-presidente Lula, o PSDB, com o ex-governador José Serra, tendo ainda o deputado Celso Russomanno, pelo PRB, que era apontado como favorito, nesse encontro sem vencidos e, nem vencedores, segundo os institutos de pesquisa, sinalizando um segundo turno, que de fato ocorreu.

Por falar nessa questão, a cabeça do eleitor entrou na mais completa barafunda. Cada instituto apresentava um resultado, ao sabor dos interesses de quem o encomendava. O público nunca era informado da metodologia utilizada. Apenas diziam ter ouvido certo número de pessoas, num determinado período. Mas, os critérios eram omitidos. E aí é que está o “x” da questão. A “valsa” era dançada por quem “regia a orquestra”. Por isso mesmo, nomes que disparavam na véspera e apontavam uma direção, acabaram com resultados pífijs.

Os responsáveis pelos institutos de pesquisa tentaram argumentar que os eleitores de pleitos municipais costumam ser mais voláteis, pois os resultados apurados acabam não se confirmando ao final da apuração das urnas. Mas, as emissoras de rádio e televisão, este ano, sentiram um maior desinteresse por parte do ouvinte em relação às eleições anteriores. Mesmo nos últimos dias, quando “a coisa parecia estar pegando fogo”, a audiência caía assustadoramente, voltando a se normalizar com o retorno da programação normal.

O eleitor andou aproveitando este pleito de 2012 para mandar um recado: estava ficando cansado de “misturar as bolas”, de ficar comprando “alhos por bugalhos”. Assim sendo, não se confirmou nas urnas o prestígio popular de alguns artistas e também de atletas, principalmente jogadores de futebol.

De novo, São Paulo deu o grito de liberdade. Se, de outras feitas, votou maciçamente no comediante Tiririca, ou

no costureiro Clodovil, desta vez não deu ouvidos aos apelos de Agnaldo Timóteo, Ângela Maria, “Mulher Pera”, Nani Venâncio, Serginho do BBB, Marcelinho Carioca, Dinei, Roque Junior, Roger, Mazzaropi, Ademir da Guia e Marcel, entre outros. Poucos tiveram a chance de conquistar um assento numa Câmara Municipal.

O Rio de Janeiro, tradicional “coração de mãe”, também não sufragou nomes como: Rosana (cantora que fez sucesso com “Como uma Deusa”); o ex-jogador Andrade; e da área de Segurança Pública, como: a ex-deputada Marina Magessi, os delegados Monique Vidal, Alex Luxardo e Fernando Moraes; e também os filhos de pais famosos, tais como: Wagner Montes e Cidinha Campos.

Washington “Coração Valente”, ex-atacante do Fluminense e do Atlético, do Paraná, acabou consagrado como o grande vitorioso em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. E nessa reduzida lista também podem ser apontados os nomes dos ex-judocas Aurélio Miguel (São Paulo) e João Derly (Porto Alegre); e os ex-jogadores Paulo Rink (Curitiba), Tarcísio (Porto Alegre), Tupãzinho (Tupã) e Vandick (Belém).

A votação pode ter parecido tranquila, com poucos casos de insubordinação, mas deixou para os analistas uma profusão de dados, de números, que merecem ser estudados com afinco, pois têm muito a dizer. Não se pode subestimar a decisão daqueles que deixaram de comparecer às urnas. Sempre que o cidadão se afasta de seu representante na vida pública, ele demonstra decepção com o desempenho da classe política. Os muitos escândalos de corrupção ofereceram uma boa cota para que o povo desse o troco.

O povo não está disposto a continuar “engolindo sapos” e ver os seus representantes com ouvidos moucos, na base do faz de contas. Os eleitores estão sinalizando que desejam um País digno e capaz de se mostrar ao Mundo com a devida seriedade, acabando com aquela insinuação, atribuída ao General De Gaulle, de que “o Brasil não é um país sério!” ■

ARAKEN
foto

O POVO NÃO QUER “GATO POR LEBRE”

O USO DA CIÊNCIA

João Luiz Mauad

Administrador de Empresas

Pouca gente sabe, mas há bons indícios de que a teoria da relatividade esteja sendo revista. Cientistas da Organização Europeia para Pesquisa Nuclear estão analisando evidências de que algumas partículas subatômicas são capazes de locomover-se em velocidades superiores à da luz, algo que seria impossível, segundo Einstein. Caso confirmada, tal descoberta viria atestar, mais uma vez, que a verdadeira ciência é um processo contínuo, raramente conclusivo e, acima de tudo, despolitizado.

Ciência não é matéria sujeita a consensos ou escrutínios. Ao contrário, espera-se que as teorias sejam constantemente testadas e, se for o caso, falseadas. Imagine como seria a física hoje, se Galileu não tivesse questionado a teoria aristotélica, se Newton não tivesse estendido e generalizado o trabalho de Galileu e Einstein estivesse plenamente satisfeito com as conclusões de Newton. Na verdade, o esforço para “negar” as teorias científicas é tão antigo e saudável quanto a própria ciência.

É assim que as ciências da natureza trabalham. Observações levam a hipóteses. Hipóteses são testadas. Os resultados são divulgados, examinados e duplicados antes que uma boa teoria seja difundida. Certezas são raras, leis são muito poucas. Ciência não é fonte de autoridade, mas de conhecimento.

Cientistas não são deuses. São seres humanos sujeitos aos mesmos impulsos que todos nós. Einstein, por exemplo, queria tanto demonstrar que a teoria quântica era determinística e não probabilística que chegou a invocar o Todo-Poderoso: “Deus não joga dados com o universo”; teria dito,

gerando a resposta jocosa de seu colega Niels Bohr: “Einstein, pare de dizer a Deus o que fazer”.

Esses mesmos impulsos, quase sempre, nos levam a acreditar que estamos certos, ou, pelo menos, do lado certo. No entanto, isso não é desculpa para endossar métodos e comportamentos não científicos. Muitos cientistas subscrevem a teoria do Aquecimento Global Antropogênico, sem que tenham feito qualquer pesquisa ou estudo mais aprofundado a respeito. Adotam tal postura, simplesmente, porque este seria o lado “in” da questão. Na maioria dos casos, é assim que o chamado “consenso” científico é estabelecido.

Infelizmente, estamos cercados de gente que diz saber mais do que realmente sabe. Quando essas pessoas sonham e fazem projetos contando com seu próprio tempo e dinheiro, tudo bem. O problema é que muitas dessas pessoas confiam tanto na própria sabedoria que pretendem impor, aos demais, os seus planos, utilizando-se, para isso, da força dos governos. Esses indivíduos sentem-se capazes de planejar cada detalhe de nossas vidas, não importa quão bem (ou mal) planejem as suas.

O antídoto contra o uso político da ciência é realçar a própria falibilidade científica, além de estimular o ceticismo. Não é justo, nem inteligente, sair por aí, chamando de herético quem desconfia da atividade humana como causa do aquecimento global, ou duvida das catastróficas previsões dos computadores. Heresia tem a ver com fé, e ciência não é assunto de fé. A ciência não prescreve dogmas, nem evolui conforme a opinião da maioria ■

Fonte: O Globo



ARAKEN
foto

Jolan Eduardo Berquó
Engenheiro Eletrônico (ITA).
Certificador de Produto Aeroespacial (DCTA/IFI), Representante Governamental da Garantia
da Qualidade – RGQ (DCTA/IFI), MSC 15– 27 AGO 2012
jberquo@dcabr.org.br

Segurança (Safety) na Área Militar: um Ponto de Vista

Como diz o título deste *flash*, externaremos aqui nosso ponto de vista a respeito da segurança¹ na área militar, seja aqui, no Brasil, seja acolá, em outros países conscientes dos objetivos da missão de uma Força Aérea.

Externamos nossa opinião com base na longa experiência que acumulamos ao longo de nossa vida profissional, sendo a mais importante aquela de 23 anos no extraordinário programa da aeronave militar AM-X, em conjunto com a *Aeronautica Militare Italiana (AMI)*, batizada na FAB como A-1, junto também à EMBRAER e ao Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI) do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), em São José dos Campos (SP).

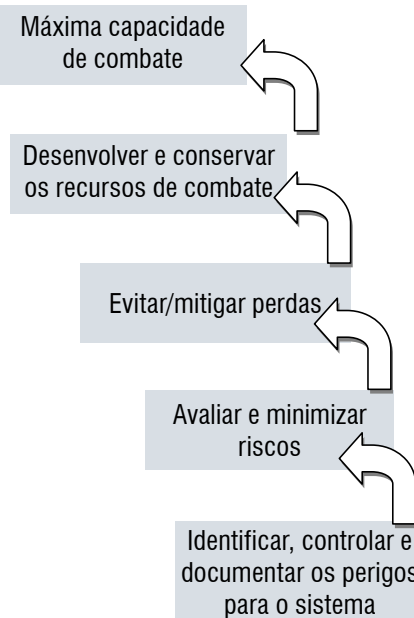
Não temos notícia de que qualquer outro programa, na América Latina, tenha tido porte, nem sequer semelhante, ao do Programa AM-X, ainda mais considerando que, nesse programa, houve transferência real de tecnologia para o Brasil, em especial para a EMBRAER. Foi um programa que fez, também, crescer a capacidade de gerenciamento de programas no então Ministério da Aeronáutica. Quem participou desse programa sabe que tudo isso ocorreu.

Começamos dizendo que, em se tratando de aeronáutica civil, a grande pre-

ocupação é com a segurança da tripulação e dos passageiros, tanto nas aeronaves de pequeno porte, quanto nas de grande porte. Já na aeronáutica militar, a grande preocupação é com os recursos que são utilizados para a maximização da capacidade de combate. Preocupa-se também com a tripulação? Claro, qualquer pessoa preocupar-se-ia nesse sentido. Mas, o foco principal é considerar a tripulação como um dos preciosos recursos para a maximização da capacidade de combate.

De fato, uma Força Aérea é feita para a batalha, seja na defesa, seja no ataque. Para isso, precisa ter uma capacidade de combate tão elevada quanto possível, mas a custos contidos.

O quadro mostrado a seguir dá uma ideia do que estamos querendo dizer:



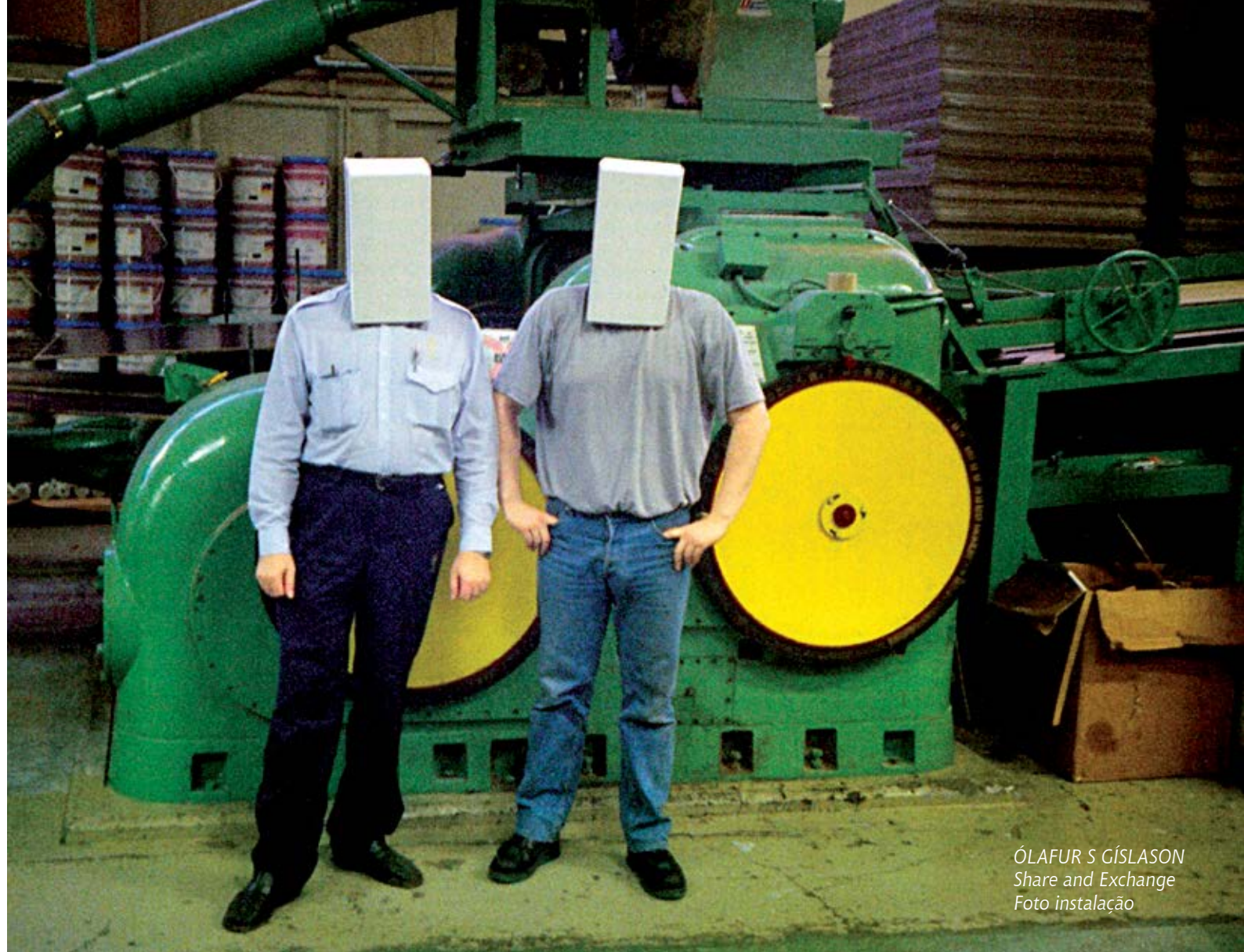
Como se vê, o grande objetivo é maximizar a capacidade de combate. Para isso, é necessário desenvolver e preservar os recursos de combate, evitando perdas, por meio da avaliação e minimização dos riscos, a partir da identificação e documentação dos perigos para o sistema. É uma maneira de encarar a segurança (*safety*) diferentemente da aviação civil.

Quando se fala em recursos de combate, fala-se do sistema como um todo, ou seja, o subsistema operacional (avião, pilotos) e do subsistema logístico (mecânicos e recursos de manutenção).

Por isso, o conceito de segurança (*safety*) se estende para “Segurança de Sistema – SS” (*System Safety*). É exatamente o que preconiza a MIL-STD-882 (hoje na versão E)², padrão do DOD referenciado, inclusive, na documentação da FAA (*Federal Aviation Administration*), organização dos Estados Unidos voltada para a aviação civil.

Uma aeronave, sua tripulação e os mecânicos são inestimáveis recursos para a maximização da capacidade de combate. Repor uma aeronave de combate, um piloto de caça ou um mecânico não é uma coisa simples e custa caro para o erário público. É dinheiro saindo do bolso dos cidadãos que pagam impostos. Não é exatamente o mesmo na aviação civil.

O perfil de voo de uma aeronave civil de transporte de passageiros ou de carga consiste no seguinte: “Taxi, Decolagem,



ÓLAFUR S GÍSLASON
Share and Exchange
Foto instalação

Subida, Cruzeiro, Descida, Aproximação, Pouso, Taxi e Parada”. Além disso, as aeronaves, quase sempre, seguem rotas pré-estabelecidas.

Quanto às aeronaves militares, aquelas que, de fato, executam a atividade fim da respectiva Força Aérea, têm uma ou mais missões; em geral, têm mais de uma. A única semelhança com as aeronaves civis é que têm, também, de decolar e pousar. Mas, o que acontece entre a decolagem e o pouso é bem diferente do comportamento de uma aeronave civil. Ademais, a rota, na aeronáutica militar, depende do teatro de operações.

Quem conviveu com ases de nossa Força Aérea Brasileira, como convivi, exercitando minhas funções no Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, sabe muito bem como é isso.

Uma vez ouvimos de um compa-

nheiro que, estando em tempo de paz, não haveria necessidade, no meio militar, de nos preocuparmos com um esquema como esse, isto é, poder-se-ia tratar da segurança (*safety*) como é tratada na aviação civil.

Disse-nos o colega: “Em época de paz, podemos considerar a segurança na aviação militar como na aeronáutica civil, porque não há combates, não há guerra”.

Entretanto, se a Força Aérea, em tempo de paz, voasse como a aviação civil, ela seria uma instituição inútil.

Acontece que, em época de paz, os sistemas (aeronaves e logística) da Força Aérea estão em constante treinamento voltado às suas missões, ou seja, seguem os perfis de missão como se estivessem em tempo de guerra. A qualquer momento em que tiver de agir, ela estará pronta para realizar suas missões.

As manobras que são executadas nesse treinamento, trazem riscos que, nem de longe, existem na configuração de voo da aviação civil.

Bem, encerro por aqui. Quis apenas externar uma opinião já formada há algum tempo.

Até a próxima ■

NOTAS

1 - A segurança a que nos referimos aqui é aquela que os países de língua inglesa chamam de “Safety”, ou seja, aquela em que os riscos de acidente são decorrentes de processos não intencionais do ser humano, ao contrário do significado de “Security”, que significa riscos de acidentes provocados intencionalmente pelo ser humano.

2 - MIL-STD-882E – System Safety.

Referências:

(a) DoD: MIL-STD-882E, System Safety.

EUA: DoD, maio 2012.

(b) AIR FORCE SAFETY AGENCY, Air Force Safety Handbook. EUA: HQ AFSC/SEPP, Kirtland AFB, NM 8117-5670, julho 2000.

O AVIÃO de COMBATE FUTURO: será assim? E o combatente...

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
consultaero@globo.com

Pelo menos há mais de uma década, a FAB (leia-se a Aviação de Caça) vive(?) “embalada” pela saga dos Programas FX1 e FX2. Que – de quase inexecutáveis e inimagináveis – produzem uma família enorme de grandes teses, ilações, abreviaturas, conceitos etc. etc. que trouxeram à baila um universo de opiniões recheadas daquilo que alguns analistas nomeiam “furor e encantamento tecnológico” tipo “Guerra nas Estrelas”...

Em sendo esse o ambiente da “conversa profissional” dos dias de hoje, põe-se o escriba a lucubrar: “AVIÃO de COMBATE futuro – que máquina será essa?”... Em recolhendo tudo que se pensa (e publica) a respeito, cremos valer a pena viajar no tempo da futura(?) tecnologia e tentar conceituar ou definir o que – nos parece – virá a ser a “máquina dos sonhos do combatente dos anos 2020”... Assunto que, por indispensável não cabe só à COPAC (Comissão Coordenadora do Programa da Aeronave de Combate) ou à EMBRAER, e sim a todos nós, profissionais por opção. Se não vejamos...

Os resultados positivos (*Kills*) obtidos nos combates aéreos, desde priscas eras, devem – compulsoriamente – ser creditados às conquistas oferecidas pelas tecnologias embarcadas nas plataformas

voadoras. Incontestes... Desde que a engenharia fez abandonar as armas de bordo disparadas pelo “artilheiro à ré” das aeronaves enteladas da Primeira Guerra Mundial, e permitiu apontar e disparar os canhões através do plano de rotação das hélices, o combate no ar adquiriu uma evolução multiplicativa incomensurável.

Somando às conquistas do domínio do ar, por meio de dons e dotes do ser humano, além de reflexos, experiência, treinamento e uma avassaladora pletera de fatores, inclusive a “perícia” dos combatentes, **o soldado-do-ar** surgiu como fator de equilíbrio/desequilíbrio das guerras... A tudo isso devem ser somados os sistemas de armas e as crescentes conquistas no desempenho dos aviões (velocidade, razão de subida, desempenho e agilidade) que fez tender o prato da balança para aqueles que melhor desempenho aéreo obtivessem.

Em tendo se transformado em “real ameaça”, as aeronaves de combate transpuseram a “liça dos gentis combates em que os contendores aéreos se cumprimentavam antes da primeira curva vindo a se transformar em um “embate de vida ou morte”... sanguinário.

Daí provém a tentativa de blindar as aeronaves de combate ou, inteligentemente, usar seu padrão de camuflagem/pintura para evitar serem vistos “antes”... Os projetistas passaram a buscar meios para utilizar a tecnologia do BVR (*beyond visual range*). Daí surge o radar de bordo que, adicionado à tecnologia IR (*infrared*) reduziram a “assinatura” das máquinas no escopo dos sistemas de detecção e ataque de terra e ar. Era o início da busca

pela aeronave furtiva (*stealth*), que usava formas exóticas (pouco aerodinâmicas) e material absorvente para “dissipar” sua presença. Ainda para isso, cabia evitar a detecção de terra e os motores foram “mesclados” às estruturas e as tomadas de ar e os exaustores “enterrados” na fuselagem.

Fumaça, rastros de vapor e som foram subtraídos, assim como as cargas externas e o armamento (sagazmente) passou a ser internado ou *conformal*.

Os “probes” de reabastecimento em voo foram escamoteados e/ou cobertos. Assim “encapuzados”, os aviões de combate deixaram(?) de ser avistados. As antenas passaram a ser eletrônicas e os sensores (de qualquer tipo) passaram a habitar o interior das fuselagens. A tecnologia laser foi incorporada ao sistema de visada, assim como as comunicações dobraram de capacidade. Por óbvio, os meios de perturbação nos sistemas de visada do inimigo (*jamming*), assim como as contramedidas eletrônicas foram adicionadas aos combatentes aéreos. Além disso – e transformando as aeronaves de combate em um “saco de gatos” – surgiram despistadores – radar (*chaffs* e *flares*).

Na medida em que o combate se expande e abrange maior largueza de território, as Bases Aéreas e os Sítios operacionais para ao emprego dos meios aéreos passaram a representar alvos prioritários e sua destruição e/ou inoperabilidade passou a frequentar o cardápio dos objetivos de alta prioridade: imobilizar os meios aéreos ganhou foros de grande valor. Mas, e porém, a tecnologia veio em socorro e se encontrou na decolagem e

no pouso vertical (VSTOL – *Vertical and/or Short Take-off and Landing*). Mas, não parou por aí: complementando, surge a aeronave avançada de decolagem e pouso vertical (VSTOL) que – em incorporando um revolucionário sistema de propulsão – pode decolar quase verticalmente com sua carga paga (combustível e armamento) em **plenitude!**

Descendente dessa fórmula, surgem os sistemas de vetoração de empuxo que permitem manobrar as tubeiras de exaustão em busca, não só, da decolagem vertical como da vetoração do empuxo em combate, expandindo seu envelope. Além disso, o futuro avião de combate pode atingir elevadíssimos ângulos de ataque (AOA) na manobra de despegue, também com a vetoração do emprego. E não só isso...

A vetoração do empuxo passa a ser um *plus* no combate aéreo já que adquire a capacidade de direcionar o vetor no ar, gerando (como foi) bólidos aéreos **sem** empenhagem!! Mas, não parou aí a busca das soluções para “manobrar em combate”: a adição de reforçadores de empuxo montados no nariz das máquinas permite reduzir violentamente a velocidade de perda das máquinas e admite vê-las voar quase de “nariz empinado”!

O voo *supercruise*, quando a velocidade supersônica é atingida **SEM** o uso do requimador é a nova meta atingida, e passa a ser empregada apenas em momentos episódicos. Para dominar todas essas inovações, o sistema de autoridade eletrônica total (FADEC – *Full Authority Digital Electronic Control*) passa a ser compulsório a bordo do novo guerreiro.

Com um salto colossal, as estruturas em material não metálico (compostos e super compostos) passam a oferecer resistência superior com menor peso e imunidade à corrosão. Dessa forma, com a economia de peso, surge o aumento de combustível/armamento a bordo. E melhor manobrabilidade!

Com base nessas novas composições de não metálicos surgem – por óbvio – as

“estruturas inteligentes” que, agindo como sensores, mantêm a tripulação totalmente informada daquilo que se passa com seu arcabouço: danos de combate e fadiga de uso.

O posto de pilotagem terá sempre *glass cockpit* para alojar sistemas digitalizados oferecidos em painéis multifunção. Para não aumentar a carga de trabalho da tripulação, as informações de voo somente serão oferecidas **quando** solicitadas através de sistemas aperta-botões que configuram o deslocamento da máquina em voo para qualquer fase. Sistemas duplicados de segurança alertarão as tripulações e apresentarão os procedimentos recomendados para superar emergências.

Todas as informações vitais para o desempenho aéreo serão projetadas no capacete do tripulante (*HMD – Helmet-mounted Display*) e repetirão aquilo que está exposto no HUD (*Head up Display* - painel holográfico). Todas essas apresentações serão oferecidas em voo diurno e noturno.

O sistema de detecção e visada estará sempre alerta e – no caso de ameaça – além de reportá-la ao piloto, identifica o **tipo** de ameaça que se avizinha e participa no processo de contraposição e revanche.

Com o posto de pilotagem “inundado por switches e botões”, a tripulação tem a opção de realizar o comando de voz para todas as fases de manobra desejadas.

O ambiente terrestre de operação estará conectado a uma base de dados que oferece a visualização da localização geográfica dos alvos, assim como o computador de bordo elabora uma proposta de metodologia para executar o contra-ataque. Incorporadas, também estarão as informações relativas ao inimigo e suas defesas.

Na busca da maior velocidade e confiabilidade no trânsito das informações, a tecnologia fotônica ocupa o lugar das interlocuções através da fibra ótica (FBL). Além de mais leves, consomem menos energia do que a tecnologia por fio (FBW), acrescido ao fato de que no FBL o combatente está imune às interferências, às

radiações e aos efeitos eletromagnéticos (principalmente, provenientes das explosões atômicas).

Ao final, qualquer avião de combate futuro não terá ganho nenhuma vantagem na batalha aérea, a não ser que sua panóplia de armas embarcadas tenha acompanhado a elevação tecnológica que foi aplicada à plataforma. Assim, a nova geração de armas deve ter tal acuracidade que cabe “atirar e esquecer”... e, a cada vez, a maiores distâncias.

O que tem sido provado pelos estrategos é que – a despeito do aumento da tecnologia disponível – em caso de igualarmos a implantação de “meios e firulas” entre combatentes, o embate aéreo (sem questionamento) retornará à luta de “gato e rato” do tipo da Primeira Guerra Mundial.

O avião de combate futuro e sua operação estarão em nível de dispêndios tão elevados que ninguém tentará preparar seu operador que não seja através da simulação.

No caso do armamento ar-solo, haverá sempre a dramática busca pelo “acerto na mosca”, o que estimula o surgimento das armas precisas, os avanços na tecnologia laser, as ondas milimétricas, o laser e o radar como pontaria/guiagem e controle etc. etc....

Com os programas (tipo FX1 e FX2) de custos bilionários, a tendência da indústria é fabricar a aeronave multimissão (*omni-mission*) que – dizem os críticos – faz de **tudo um pouco e mal feito!** Além disso – e pior (ou melhor?) – a aeronave multimissão poderá ser usada **ao mesmo tempo**, para qualquer operador: Exército, Força Aérea, Fuzileiros e... Marinha (desde que incorporado um aparato de lançamento e parada. E bons freios e retropropulsão...).

Assim dizem os ideólogos e teóricos... pois **tudo** aí está: disponível...

Para um observador – analista bem-avisado (e a despeito de tudo antes listado), cabe uma simplória pergunta:

– a FAB vai guarnecer essas aeronaves da “**família FX**” com **QUE TIPO de HOMEM?** E ele já **está à vista?**... ■

O CAÇADOR E O BANDEIRANTE

Alexandre Bukowitz
Cel Av
bukowitz@stm.jus.br

Quando cheguei a Anápolis, em 1973, a então 1ª ALADA contava, como aeronaves de apoio logístico e de pessoal, com um Beech “Mata Sete” e um C-47 (PT-BUR).

Lá pelos idos de 1975, tendo as aeronaves citadas sido desativadas ou recolhidas aos seus Parques, a 1ª ALADA foi contemplada com um C-95 Bandeirante “Zero Km”, a ser recebido na Embraer e trasladado para Anápolis.

Não me recordo quais os critérios usados, mas certo dia fui chamado pelo Operações do GDA e informado que a missão caberia a mim e ao meu saudoso amigo e compadre Cap Jairo, Cobra d’Água, para os mais íntimos.

Ato contínuo, fomos para Brasília receber instrução no 6º ETA.

Em uma semana fizemos o curso teórico, duas missões locais, uma mini viagem e fomos declarados 1P.

Em seguida, deslocamo-nos para São José dos Campos, realizamos o voo de recebimento e levamos o 2168 para Anápolis.

De volta ao 6º ETA, uma missão no lado direito e fomos declarados IN (instru-

tor) de C-95, prontos para formar os demais pilotos. Havíamos feito não mais que 15 horas. Como parâmetro, investiguei e descobri que hoje os ETA's declaram IN de C-95 pilotos com mais de 200 horas na aeronave.

Éramos Capitães e caçadores com bastante experiência em nossa Aviação. Mas, pouco ou nada conhecíamos da Aviação de Transporte, até aquela ocasião.

Muita coisa aconteceu nos meses seguintes.

Em recente edição desta Revista, o Peixe contou a história de um psiquiatra voando com ele em um Regente. Pegando uma carona nesta linha, aí vão três historinhas do tempo em que fui, simultaneamente, piloto de Mirage e IN de Bandeirante.

A bronca da Marly

Escalado para uma missão de instrução, estava caminhando para o 2168, quando fui interceptado pelo Thomas Anthony Blower, então Major, velho amigo e instrutor.

Não me lembro quem era o aluno, mas ele se lembrará quando ler.

Sabendo que íamos começar o voo com um ILS em Brasília, ele pediu:

– Buko, dá para fazer um pouso em Brasília e trazer a Marly? Vou mandá-la para



aquele pátio perto do CAN... embandeira o esquerdo, abre a porta e ela entra...

Tentei explicar:

– Tommy, a missão é contraindicada para passageiros. Faremos estóis com e sem motor, voo monomotor com corte e partida em voo, toques e arremetidas bi e monomotor, entre outras firulas mais simétricas e de menor impacto físico.

– Tudo bem, Buko, sem problema. Marly está acostumada.

Acostumada com o quê?, pensei eu, mas como negar um pedido do Blower?

E lá fomos nós. Pousamos em Brasília, taxiamos para o local indicado, vimos a Marly de longe, paramos do lado dela, motor esquerdo em bandeira, porta aberta, escada baixada e... eis Marly dentro do avião.

– Oi, Buko, tudo bem?

– Tudo, respondi. Podemos ir?

– Claro, estou pronta, retrucou a Marly. Pronta para quê? Meditei eu mais uma vez.

O mecânico era o excelente Sgt Saulo (personagem das três histórias), que me perguntou:

– Capitão, eu próprio me sinto muito mal neste tipo de voo. A passageira sabe o que vai acontecer?

– Sem dúvida, respondi, o Maj Blower falou com ela ao telefone há pouco.

By the way, ele não tinha falado nada, apenas que o Bandeirante da ALA ia apanhá-la em determinado local.

Decolamos com proa de uma área a NW de Anápolis, mais ou menos entre aquela cidade e Jaraguá. Nivelamos a 5.000 ft e demos início à instrução prevista.

Estóis com motor, recuperação, estóis com motores em *idle*, e por aí vai.

Vez por outra ouvia uns gritos abafados vindo lá de trás:

– Ufa! Ai meu Deus! Ui! Aiêêê! Uh!...

Acreditando no que Tommy falou, em nenhum momento me preocupei com a Marly.

Saulo me contou que, durante os estóis, a Marly, que não apertou o cinto de segurança, saia dois palmos da cadeira e caía de volta com as pernas para cima.

Mas, isso eu só soube depois.

Meia hora de voo, proa de casa, começamos a instrução de voo monomotor.

Reduz e corta o esquerdo, partida, reduz e corta o direito, partida. Procedimento monomotor, toque e arremetida bi e mono...

Os gemidos haviam cessado. Será que desmaiou? Pensei.

De repente, vi um vulto passar por cima do Saulo (o assento do mecânico fica entre os dois pilotos) e bater no meu ombro, com um olhar meio enviesado, um rosto amarelo esverdeado e uma voz de desespero absoluto:

– Buko, pousa já essa m... !!! Agora !!! E foi o que eu fiz. Claro.

Táxi, estacionamento, corte. Olhei para trás e Marly não se movia.

Só olhava para mim com uma expressão de ódio eterno.

Levantei e fui falar com ela.

Disse-me que estava com os sapatos cheios de suor e que não conseguia andar direito.

Tommy entrou no avião e a ajudou a sair, com a maior cara de pau, como se nada tivesse acontecido.

A propósito, a bronca da Marly não durou mais que algumas horas.

No dia seguinte, já estávamos “toman-do uma” e rindo muito do que aconteceu.

Mas, a bronca dela com o Tommy dura até hoje.

A sogra do Chimi

Chimi era o apelido do Capitão Chmielewski, também conhecido como “Pé de Chupeta”, ou ainda “Chupetame”, das suas autodeclaradas habilidades em escalar qualquer montanha do mundo, de noite e chovendo. Seus pés grudavam-se à rocha tal qual ventosas de calango, daí sua simpática alcunha.

Chimi era excelente piloto e amigo. Pena que já tenha passado para a outra dimensão, o que se deu durante uma reunião da Diretoria da ABRA-PC.

Casado com Arlete.

Gente muito fina. O que tinha de pequena tinha também de braba.

Trazia Chimi na rédea curta.

A mãe dela morava no Rio e, vez por outra, ia passar uma temporada em Anápolis com Arlete e Chimi. Nestas ocasiões (e até antes, em Santa Cruz) frequentava

nossas casas e nossas reuniões, com sua simplicidade e simpatia.

Certa vez, estava escalado para dar uma instrução de noturno associada a uma viagem. Seria uma ANP/SDU/ANP.

Não deu outra. Arlete, quando soube, me pediu:

– Buko, traz minha mãe?

– Claro! Deixa comigo.

Três horas mais tarde, deveriam ser umas 10h da noite, já estávamos na Sala de Tráfego do Santos Dumont fazendo o plano de volta.

Nas imediações da STF, encontramos a sogra de Chimi a nos esperar.

– Boa noite, D. Maria. Como vai a Senhora?

– Tudo bem, e você?

Papo vai, papo vem, baixou uma fome.

[Nota: quando pousávamos no Galeão “rolava” um lanche de bordo. No Santos Dumont, jamais].

- D. Maria, a Senhora quer ir ao bar comer alguma coisa conosco?

- Não obrigado, meu filho, eu espero aqui mesmo.

Estávamos em frente ao jornalista.

Misto-quente com milk-shake de ovo-maltine, cafezinho, cigarro, chegaram dois colegas da comercial, bom papo rolando, e...

... e a Lei de Brook não falha.

D. Maria, que estava em pé, vendo que estávamos demorando, sentou-se. E sentou-se de costas.

Lá fomos nós felizes da vida para o 2168.

– Solo RJ, 2168 solicitou nível 80 para Anápolis, autorização para partida.

– 2168 autorizado, chame torre RJ em 118.7 quando pronto para o táxi.

Além da noite escura sem lua, choveu e sacudi a viagem toda. Via de consequência, estávamos ocupados demais olhando as manchas vermelhas que teimavam em não sair da tela do radar, para qualquer proa que virássemos.

Tudo bem. Nada preocupante para quem fazia a mesma coisa sem radar e com alguns aviões na ala.

Eram mais um menos 2h30 da madru-

gada quando pedimos um PAR e pousamos em Anápolis, tendo pego visual na final muito curta e forçando a barra uns cinquenta pés. Chegou a dar aquela coceira na mão que nos faz arremeter e pousar em outro lugar. Como o aluno estava pilotando, e, aliás, com maestria, nenhuma ruga de preocupação franziu nossa testa.

Limpador de para-brisa ligado, taxiamos para dentro do hangar para não molhar os passageiros. Os passageiros. Os passageiros? Sim, os passageiros.

No mesmo momento olhei para a frente e vi Arlete, mulher de Chimi, mãe de D. Maria, que no mesmo momento ainda estava sentada em frente ao jornalista, no aeroporto Santos Dumont.

Putz, pensei (na realidade foi pqp), deixei a mãe da Arlete no aeroporto.

Tentei culpar o mecânico:

– Saulo, cadê a sogra do Capitão?

– Eu nem sabia que traríamos passageiros na volta, respondeu.

Ele tinha razão. Esqueci de contar para ele.

Diversionei a culpabilidade para o 2P.

– Pô, cara, e a sogra do Chimi?

– Pô, Buko, também esqueci.

Na realidade o que eu queria era adiar ao máximo minha saída do avião, sabendo

que a ira da Arlete ia despencar sobre a minha cabeça. E despencou mesmo. Acho que foi um mês sem falar comigo.

Voando Bandeirante “solo”

Desta vez eu não estava caminhando para lugar nenhum. Estava sentado na minha sessão (CIP - Controle, Inspeção e Planejamento) fazendo diagonal de inspeção de F-103.

Não era tarefa simples. Como os 16 aviões chegaram da França praticamente juntos, as inspeções iriam vencer igualmente juntas. Ou quase. Minha tarefa era impedir que isso acontecesse, indicando quais aviões deveriam voar mais, quais deveriam voar menos e quais deveriam continuar na mesma batida.

Era dezembro, perto do Natal, 80% dos pilotos já estavam de férias.

Ary (Maj Ary, Operações do GDA) entrou no CIP e determinou:

– Buko, o Cel Peixoto tem um documento que precisa chegar a Brasília agora.

Só o 2168 está disponível. Sai procurando outro piloto.

Um não podia porque precisava ir à cidade resolver problemas pessoais, outro estava indisponível por motivos de saúde (cartão vencido), outro estava de Alerta. Procurei pelo quarto candidato a fazer o voo comigo. Estou procurando até hoje.

Situação meio esdrúxula. Fui até a sala

do Cel Peixoto (grande Peixoto, figuraço, lembra-do sempre com muito carinho), com o envelope tarjado de “Confidencial” debaixo do braço.

– Coronel, o Regente e o T-25 estão em outras missões. O único meio disponível para levar seu documento ao COMDA é o Bandeirante e não encontrei nenhum outro piloto para ir comigo. Só o Senhor.

Descobri que tinha falado bobagem, mas não podia dar marcha à ré.

Peixotão continuou olhando um documento à sua frente, na mesa. Assinou-o e colocou na caixa de saída. E eu ali em pé, com cara de idiota.

De repente levantou-se, deu a volta na mesa, chegou cara a cara, botou as mãos nos quadris e com ar complacente e divertido, falou:

– Tchê. A vida inteira tu voastes sozinho. Agora tu precisas de outra pessoa para pilotar um avião? Pega já esse Bandeirante e entrega o envelope em mãos ao Brigadeiro. Ele está esperando.

Entendi a mensagem e “casquei fora”.

De passagem pelo hangar sai atrás de... de quem? É isso mesmo, do Saulo.

– Saulo, prepara o 2168. Você vai comigo fazer um bate pronto em Brasília. E o 2P é você mesmo.

E assim, com o Saulo sentado no lado direito do *cockpit* e não na sua habitual cadeira, cumprimos a missão.

Pousamos de volta com um lindo pôr do sol pós-CB, ar limpinho.

– Capitão, como vamos preencher o relatório de voo? Preciso de dois nomes.

– Bota aí qualquer nome, Saulo.

O setor de estatística está até hoje querendo saber quem era aquele 2P ■



Ilustração
DUNCAN
Cel Av
Montagem redação



Aeronaves T-6
desativadas
no PAMA-LS

Um voo que passou... A ÚLTIMA MISSÃO

uma saudade que ficou: DO T-6D 1545

Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas
Subdiretor de Divulgação do INCAER
48wilmar@gmail.com

Naquela manhã do dia 28 de fevereiro de 1975, decolaram da Base Aérea de Belém, para uma longa viagem, os NA T-6G FAB 1557 e T-6D FAB 1545, pilotados pelos Tenentes-Aviadores Jair Kisiolar dos Santos e Wilmar Terroso Freitas, tendo, como mecânico, o Segundo Sargento Isaías. O T-6G do líder possuía instrumentos de comunicações e navegação, mas o T-6D – onde eu voava solo, pois o mecânico estava no avião do líder – tinha apenas um equipamento de comunicação em VHF (*Very High Frequency*), motivo pelo qual eu iria voando na sua ala, como sempre foi comum fazê-lo, tanto em voos de instrução como no emprego operacional de armamento ar-solo.

Seria um voo silencioso, pois eu não tinha um mecânico com quem falar de vez em quando, nem sinais de radionavegação ou *broadcasting* para sintonizar e ouvir, pela ausência do equipamento de navegação a bordo do 1545.

Além disso, aquela não seria uma viagem normal, de rotina. Seria uma viagem sem volta, pois as aeronaves NA T-6 Texan estavam sendo desativadas e deveriam ser entregues ao Parque de Material Aero-náutico de Lagoa Santa, MG (PAMA-LS), responsável pelo apoio e pelo recolhimento daquele tipo de aeronave. Eram os dois últimos exemplares do Primeiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º EMRA) em seu derradeiro voo.

Aqueles dois valorosos T-6 (T-Meia), agora “aposentados”, voaram por muitos anos sobre as coxilhas e serras do Rio Grande do Sul, quando estavam no Primeiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º ERA) na Base Aérea de Canoas – RS, até serem transferidos para a Base Aérea de Belém, ao início de 1973, como equipamentos fundadores do 1º EMRA (Esquadrão Falcão).

Nos dois últimos anos (1973 e 1974), os T-6 sobrepujavam os naturais ruídos e harmoniosos sons da imensa selva amazônica, com o ronco dos seus possantes motores Pratt & Whitney R-1340-AN1 de 9 cilindros radiais arrefecidos a ar. Para o

jovem Tenente, os longos voos, geralmente a baixa altitude, sobre a floresta, tendo como referência apenas o sinuoso caminho dos rios, as escassas ilhas e os lugarejos ribeirinhos, geravam uma sensação de liberdade e de poder, reforçados pela solidão da cabine e pela espetacular Amazônia que “desfilava”, sob as nossas asas, mostrando-se intocada, imensa e bela.

Após decolar na ala e ir para a posição de Ataque Dois¹, já na proa de Marabá, primeira escala prevista, e ainda sem ter a noção clara de que aquela seria uma missão histórica em minha caderneta de voo, refleti “com meus botões” que aquele T-6...

– não mais se faria ouvir estridente, no ronco do passo mínimo, durante um “barril”² por fora;

– não mais abriria passagem, altivo, entre os rosados flamingos das matas de Igapó, ou espantaria os búfalos de Marajó;

– não mais mergulharia, veloz e certo, como um Falcão sobre o seu alvo, em missões de bombardeio ou de lançamento de foguetes no estande de Igarapé-Açu;³

– não mais alegraria as populações

ribeirinhas, com suas evoluções rasantes, às margens do Rio Mar;

– não mais teria, ou seria, um ala fiel, inseparável, como neste derradeiro voo;

– não mais voaria... estava desativado!

Cerca de 15.000 unidades de T-6 foram produzidas em diversas versões, sendo 81 montadas no Brasil pela Fábrica de Aviões de Lagoa Santa, MG, entre 1945 e 1952. Essas aeronaves voaram até 1974 nos Esquadrões e até 1976 na Esquadrilha da Fumaça.

O 1º EMRA teve dias gloriosos com o T-6. Jamais esqueceremos as formaturas de quatro aviões nas demonstrações aéreas em Belém. Meus quatro amigos, “vestindo” aquela “máquina” tão conhecida e respeitada por inúmeras gerações de “aviadores à moda antiga”, formavam um time de vibradores e exímios pilotos, que chegou a ser chamado de “Funorte”, uma referência muito elogiosa à Esquadrilha da Fumaça. No seu *portfolio* constavam *Looping*, Barril, Desfolhado, Rasante e evoluções isoladas, com precisão profissional.

Desde o início, em Canoas, em 1971, eu estabeleci uma relação de respeito

mútuo com o T-6: ele nunca me deu uma pane de motor e eu nunca lhe dei um “cavalinho de pau”.⁴

Após escalas em Marabá – PA, Porto Nacional – TO e Brasília – DF, chegamos ao Parque de Material de Lagoa Santa, em 1º de fevereiro de 1975, para a entrega das aeronaves. Terrificante – um termo forte, mas é o que eu me lembro e registrei na ocasião – foi para mim, e o seria também para o 1545, se ele tivesse sentimentos, a imagem do estacionamento de aviões recolhidos no Parque. As várias dezenas de “esqueletos” e “mutilados” restos de T-6, estranhamente bem alinhados, como túmulos em um cemitério a campo aberto, deu-me uma visão de solidão e de abandono.

Imaginei o 1545 entre eles, no dia seguinte, sem nenhum destaque, “depenado”, destituído de sua imponência, com o seu motor silenciado para sempre... a hélice muda, parada... Acredito que o 1545 choraria com tristeza e mágoa... se ele tivesse uma alma.

Como eu tenho alma, fiquei muito triste por nós dois.

Ao retornar a Belém, verifiquei, na minha caderneta de voo, que meu primeiro voo naquela Base, em 16 de fevereiro de 1973, tinha sido no T-6 1545, o mesmo que, dois anos depois, pilotaria em derradeiro voo para nós dois. Resolvi, então, escrever o texto que agora torno público.

Não mais voaria o FAB 1545; e eu não mais voaria em um NA T-6 Texan ■

Notas

1 - Situação em que a aeronave mantém sua posição relativa na ala do líder, com o dobro do afastamento, para tornar o voo mais confortável em longos deslocamentos.

2 - *Tounneaux Barril*: manobra na qual a aeronave gira lentamente no eixo longitudinal, traçando uma trajetória circular em relação ao horizonte natural, com meio círculo acima e outro abaixo do horizonte. Por fora é a posição na ala quando o líder faz o *tounneaux* girando para o lado oposto de onde está o ala, que fará uma trajetória ligeiramente maior do que a do líder, demandando um pouco mais de potência do motor do ala.

3 - Estande concebido especialmente para treinamento do 1º EMRA, com trabalho dos oficiais e graduados do seu efetivo.

4 - Situação durante o pouso, em que a aeronave gira sem controle em torno de um de seus trens de pouso, geralmente saindo pela lateral da pista.

Nossa Empresa, de logística de aviação, necessitou, certa vez, de reivindicar certos direitos, os quais só poderiam ser concedidos pelo então DAC, Departamento de Aviação Civil, hoje ANAC, presidido pelo Major Brigadeiro Venâncio Grossi. Solicitamos, meu filho João Henrique, Diretor da Empresa, e eu uma audiência, no que fomos prontamente atendidos. Na data marcada lá estávamos nós, na frente do Brigadeiro Grossi, sempre com sua fidalguia. Após a troca de cartões, perguntou-nos o Brigadeiro: “São parentes do Zanoni?” (Coronel Aviador Ivan Zanoni Hausen, Aspirante de 48). Sim, é meu irmão. Carlos, disse-me ele, eu tive um caso com sua mãe, no bom sentido é claro, e passou a narrar o fato que conto agora. Com seu jeito calmo, contou-nos o seguinte:

Em 1971, havia eu saído da Caça como Capitão e fui designado para voar o C-47, Douglas do CAN – Correio Aéreo Nacional – e estava sendo checado na LTN-XT-1 “Manaus” (Rio, Pirassununga, outros campos interioranos, Xavantina, posto Leonardo (antigo Xingu) e, finalmente, Manaus) por um colega Major, hoje Brigadeiro, já na reserva.

Decolamos de Xavantina levando a carne do gado abatido na madrugada para Posto Leonardo. Logo que subimos ficamos no topo de uma camada de nuvens colada nas árvores (o famoso “ARU”).

Aproamos o destino e fomos voando sem ver o chão. Usando somente bússola e tempo, esperávamos receber o sinal do NDB do Xingu, mas, como estávamos voando baixo, não o recebemos e, obviamente,

te, não tínhamos como interceptar o QDM que nos daria a cabeceira da pista. Abrimos um quadrado crescente na esperança de encontrar a localidade, e, continuamos no quadrado. Após uns 20 minutos, bate à nossa porta o Sargento Mecânico avisando que uma velhinha – dizendo-se mãe do Coronel Zanoni e esposa do piloto dos Villas Bôas naquele Campo, o Comandante João Carlos Hausen – alertara que já havíamos passado pelo Campo do Posto Leonardo duas vezes. A primeira reação do Major foi de acalmar o Sargento e dizer-lhe que estávamos dentro dos procedimentos de pouso. O Sargento retirou-se e prosseguimos na procura da cabeceira da pista, sem sucesso.

Mais uns 20 minutos se passaram e, novamente, o Sargento bateu à porta

dizendo que a velhinha avisava que já tínhamos passado mais duas vezes pela cabeceira da pista, mas agora estávamos afastando-nos dela. Um detalhe a ser considerado é que a janela do C-47 para os passageiros era um pequeno buraco de uns 10 cm de diâmetro e este era o único contato que eles tinham com o exterior, além do que, sentavam-se de lado.

A esta altura, eu já estava com aquele receio de piloto e, então, polidamente, sugeri ao Major que ouvíssemos a velhinha, pois nada tínhamos a perder em ouvi-la. E assim procedemos. Chamamos a Senhora à cabine do DOUGLAS, e, logo que chegou, apresentou-se: meu nome é Lila e meu marido, o Comandante Hausen, agora aposentado com mais de 10.000 horas de voo.

Ele estava ajudando o Indigenista

Orlando Villas Bôas e seu irmão Claudio, voando o Cessna 172 do Parque do Xingu, e que, por isto, ela tinha que vir muitas vezes a este local, pois dividia seu tempo entre seu marido e seus filhos e netos, que moravam no Rio de Janeiro. Sendo assim, ela conhecia bem estas paisagens nas duas estações que ali se davam, “verão” e “verão com chuva”, e, incontinenti se aproximou do vidro do C-47 e prescrutou com seu olhar toda a paisagem em volta e falou para mim, que estava pilotando o avião naquele trecho: “Meu filho, olha à sua direita, está vendo, na ponta da asa, três lagoas? Pois elas são as lagoas KAMAIURÁS; aprobe a menor e, assim que o nariz do avião estiver cobrindo-a, a pista vai aparecer na ponta da sua asa esquerda”. Aconteceu exatamente como

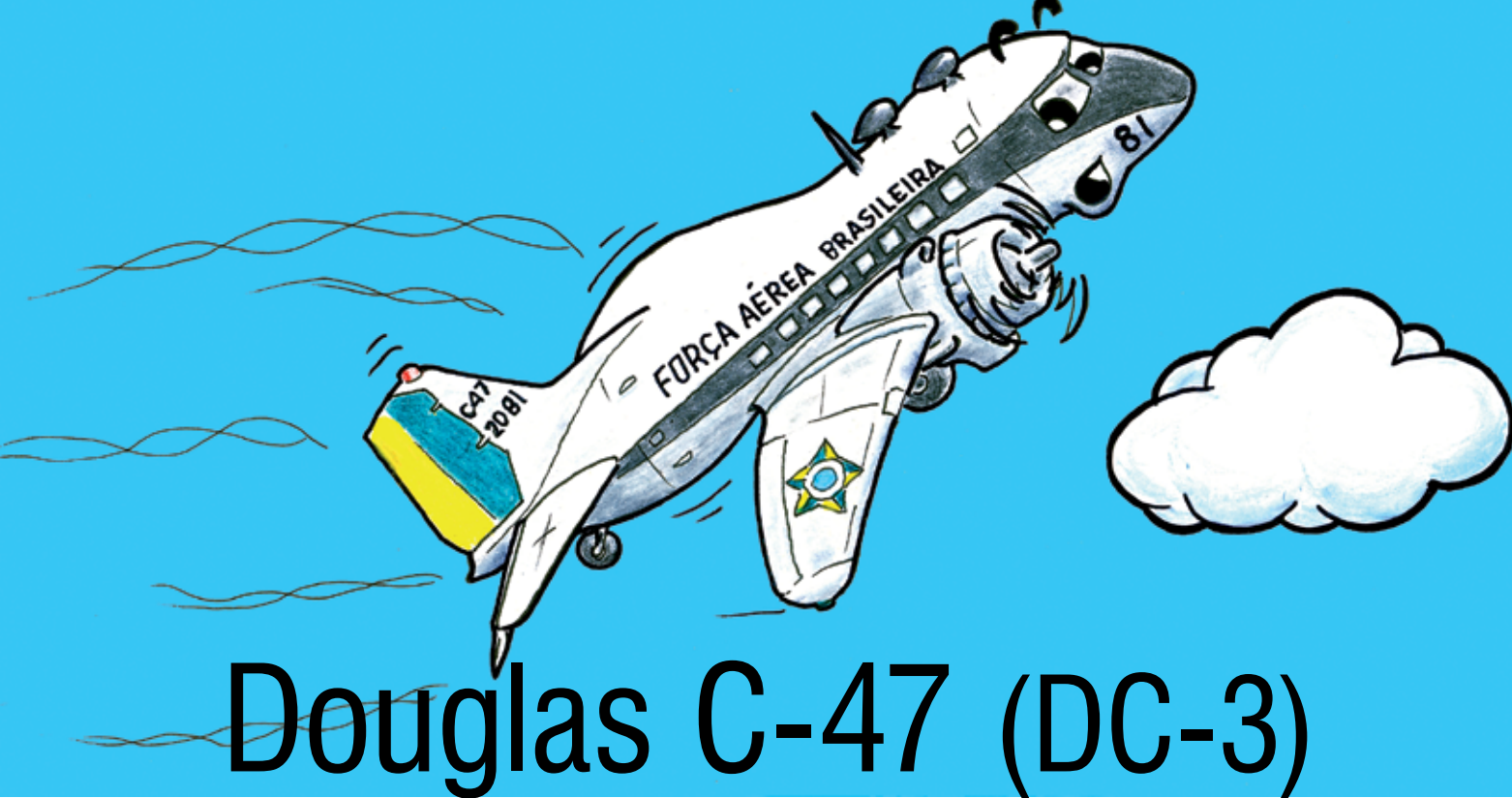
ela falou e eis que, logo ao olhar à nossa esquerda, lá estava a cabeceira da pista de Posto Leonardo, o Campo de Pouso do Parque do Xingu.

Ela se retirou e foi sentar-se em seu banco. Pousamos tranquilos, graças a uma “experiente navegadora”, Dona Lila, mãe do nosso saudoso colega, o Coronel Zanoni.

Relatou-me, ainda, o Brigadeiro Grossi: “Carlos muitos anos mais tarde, já no início da década de 1990, quando comandava a Base Aérea de Manaus e, por algum motivo, tinha de ir a Brasília, eu vinha pilotando um Bandeirante, quando passava pelo través do Xingu, buscava encontrar, no horizonte, as três lagoas KAMAIURÁS e, quando as via, a lembrança desta história vinha à minha mente” ■

UMA ESTÓRIA DO XINGU

Carlos Henrique
Sonne Hausen
Aluno do Curso
do Pensamento Brasileiro,
do Clube de Aeronáutica
hausen@fastport.com.br



Douglas C-47 (DC-3)

José Luiz de Oliveira Coelho
Cel Av
joseluizcoelho@hotmail.com

Fabricado pela Douglas Aircraft Company para missões de transporte, durante a Segunda Guerra Mundial, o DC-3 é um avião bimotor (motores radiais Pratt & Whitney R 1830-92 de 1200hp), com peso máximo de decolagem de 14.061 kg (a FAB adotava 11.793 kg), velocidade 260 km/h, alcance de 2.575 km, que pode transportar carga ou trinta passageiros mais a tripulação de dois pilotos, um mecânico e um rádio-telegrafista. Trem de pouso convencional – com bequilha atrás. Recebeu a designação militar de C-47, e durante muitos anos foi o avião mais apreciado pelos pilotos. A FAB o utilizou principalmente em missões do CAN (Correio Aéreo Nacional), e quase todas as sedes de Zonas Aéreas possuíam Douglas, para missões administrativas.

Recife, 30 de setembro de 1968. A missão seria levar alunos do Colégio Militar de Recife para o Rio de Janeiro. Avião: o Douglas C-47 FAB 2081. Vinte e oito rapazes de quatorze anos de idade estavam sob o comando de um tenente do Exército. A decolagem fora marcada às 6h. Deveríamos pousar no Aeroporto Santos Dumont em torno das 15h, com duas escalas intermediárias para reabastecimento.

A tripulação chegou à Base Aérea às 4h30, tomou café da manhã, e, às 5h, já estava no hangar da Esquadrilha de Adestramento para preparar a viagem. Estava tudo “quase” pronto, menos o avião. A equipe de manutenção tinha virado a noite trabalhando, e o motor direito insistia em trepidar, nos cheques de potência.

Na Sala de Tráfego da Base, havia uma grande movimentação da gurizada. Quando a bagunça tendia a aumentar, o tenente colocava todos em forma e as coisas se acalmavam. Depois, eram dispensados e tudo começava. Em uma das cadeiras de ferro, a esposa do tenente dava mamadeira à filhinha de um ano e meio. A empregada ocupou a outra cadeira próxima da mesinha redonda, cheia de sacolas e bagagens da família. Eles aproveitariam a viagem dos

alunos para uma visita à avó, no Méier, subúrbio do Rio.

O avião continuava em pane e as horas iam passando. A Sala de Tráfego não oferecia o mínimo conforto. Além de pequena, tinha um balcão para o despachante e, a única mobília, era formada por uma mesinha com as três cadeiras metálicas, de armar, como as de barzinhos de praia, pintadas de azul, e um banco de madeira, onde podiam sentar-se, apertados, uns cinco garotos. Havia, também, o sanitário, e a meninada fazia fila.

O calor ia aumentando naquele início de verão. Pilotos escalados para a viagem: Cap Av Souza Leal e Ten Av José Luiz. Leal foi dormir em um sofá no fundo do hangar, e eu, como comandante da Esquadrilha de Adestramento, fiquei junto aos mecânicos.

A velha máquina estava dando um suador em todos. Quase ao meio-dia, finalmente, o avião ficou pronto, e foi dado o embarque.

Na primeira fileira, ficou a família do tenente. Ele e sua esposa sentaram-se ao lado esquerdo, a empregada e a criança nas cadeiras da direita. Os outros lugares foram ocupados pelos alunos e, na última cadeira, junto ao sanitário, sentou-se o mecânico. Eu faria a decolagem, estando o Leal na

direita e o rádio-telegrafista em seu posto, atrás da cadeira do piloto.

– Torre Recife, FAB 2081 pronto para táxi, destino Salvador, autonomia de seis horas, alternativa Ilhéus, trinta e seis pessoas a bordo.

– FAB 2081, livre táxi para cabeceira da pista uno cinco e reporte pronto.

Meu estômago já estava roncando, passava do meio-dia e eu não via a hora de nivelar e abocanhar o lanche. Alinharmos na pista, obtivemos a autorização de decolagem, e avancei as manetes. O C-47 começou a correr, levantou a cauda e, na rotation, saiu suave do chão. Foi quando sentimos o forte fedor. Leal me olhou interrogativo e respondi de imediato:

– Não fui eu – *gear up*.

Enquanto o trem era recolhido, houve uma grande tendência do avião para levantar o nariz. Apressei-me a pressionar o manche para frente, ao mesmo tempo em que, rapidamente, compensava para nose down. O mau cheiro aumentava. Leal respondeu-me:

– Nem eu, mas o que é que está havendo?

Inverteu-se o comportamento do avião: o nariz ficou pesado demais, eu me esforçando para dominá-lo e evitar um

afundamento brusco, girando rapidamente o compensador ao contrário.

A porta do cockpit abriu-se, e entrou esbaforido o mecânico:

– A empregada do tenente explodiu... O cheiro de cocô inundou tudo. Gritei:

– FECHA!!!!... O que houve?

Já um pouco mais calmo, mas apertando com os dedos as narinas, o sargento foi explicando:

– Na decolagem, a empregada se sujou toda. Os guris levantaram-se e correram todos para trás (foi o quase stall durante o recolhimento do trem). Ai, a mulher do tenente pegou a empregada pelo braço e a levou para trás, entrando as duas no sanitário. Ouvi lá dentro os gemidos e o barulho da diarreia continuando. Então, os guris todos correram para a frente (foi quando ocorreu a picada violenta em direção ao solo). Eu não aguentei o cheiro e vim depressa para cá.

– Tá legal! Agora volta e manda os guris irem para seus lugares, um a um, para eu poder ir compensando o avião.

O primeiro pouso foi em Salvador, após duas horas e meia de voo. Quando estacionei no pátio, logo que o mecânico abriu a porta, foi aquela correria. Os alunos do Colégio Militar fizeram uma tremenda

algazarra, irritando o tenente, que logo os colocou em forma. Em seguida, saiu a mulher com a criança no colo, e ao seu lado a empregada.

De minha janelinha consegui ver a enorme mancha marrom nas costas da pobre mulher. Estreou suas viagens de avião de maneira “apocalíptica”.

O avião foi totalmente limpo e desinfetado. O trabalho durou mais de uma hora, feito pelas mulheres da SATA (Serviço Auxiliar do Transporte Aéreo). A empregada do tenente tomou banho nas dependências do Aeroporto Dois de Julho, e voltou com outra roupa e um saco de plástico na mão. Tudo resolvido. Prosseguimos para o Rio de Janeiro, com outra escala em Vitória, tendo, o restante da viagem, transcorrido de forma normal. Felizmente, pois se houvesse outra descarga a cada decolagem, seria o “fim da picada”.

Complementando o registro da viagem: enquanto os alunos visitavam as três escolas militares, do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, fizemos, ainda, uma missão ao Campo dos Afonsos. No dia 5 de outubro, todos regressamos a Recife, com uma escala em Caravelas.

Tudo transcorreu normal, pois esse regresso já era a segunda viagem aérea da “veterana” empregada do Tenente ■



O NÍVEL QUE EU

Na década de 1960 a Semana da Asa era comemorada com muitos festejos e intensa programação, tendo, como “fecho de ouro”, o Baile do Aviador, normalmente realizado em 23 de outubro.

No Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, não era diferente: competições esportivas, atividades sociais, etc.

Nosso comandante, no ano de 1965, era o Ten Cel Av Niel Vaz Correia, sem dúvida, o melhor de todos, dentre os vários bons que tive ao longo da carreira. Sóbrio, discreto e ponderado, sumamente equilibrado e educado, paralelamente, apresentava uma invejável firmeza nas atitudes e decisões que adotava, jamais alterando a voz ou deixando dúvidas nos subordinados, o que o tornava figura carismática, inspirando em todos, plena e total confiabilidade. Esse era o seu perfil.

A contagem regressiva dos eventos

da Semana da Asa era iniciada com bastante antecedência, através dos trabalhos desenvolvidos pelas comissões (esportiva, social, cultural etc.). A programação social tinha, como ponto alto, o Baile do Aviador, como referido acima, que era considerado um acontecimento *Top*. Havia razões para isso. O toque de elegância, pelo traje adotado; a orquestra, que trazíamos sempre de São Paulo ou do Rio de Janeiro; o bufê – grátis – de primeira, farto e com bebidas importadas etc. Eram outros tempos.

No decorrer dos preparativos, certo dia, uma comitiva de diretores do Radio Clube (o mais badalado da cidade) procurou nosso comandante para oferecer suas instalações para o nosso baile. Talvez fosse uma forma de agradecer ou reconhecer o quanto nossa unidade fazia em termos de assistência e apoio às iniciativas, não só, do Radio Clube como de outros segmentos da sociedade local, mormente no que

dizia respeito ao transporte aéreo, quando, normalmente, eram atendidos em seus pedidos. O coronel tentou explicar-lhes que não podia aceitar, uma vez que era habitual – quase uma tradição – realizá-lo no Círculo Militar e que agradecia sensibilizado. A comitiva persistiu, alegando que fazia questão do oferecimento. Ante a insistência, mais por educação, o comandante acabou concordando em aceitar. O baile seria no Radio Clube.

O tempo correu. Uns vinte e poucos dias antes do baile, a mesma comitiva voltou ao nosso comando e totalmente constrangida, pedindo mil desculpas, informou que não seria possível cumprir o compromisso assumido porque estava estabelecido para o clube, na mesma data, o “Baile das Debutantes” que, por um lapso, haviam se esquecido de considerar.

O comandante, em resposta, disse-lhes, educadamente, que entendia per-

NÃO ALCANCEI

feitamente o ocorrido, e despediu-se agradecendo. Esse episódio atropelou e tumultuou a programação. A realização do baile ficou bastante ameaçada, por razões óbvias de reprogramação, novos contatos, novas reuniões com órgãos e outros transtornos, uma vez que ficara decidido pelo coronel – em última instância, o grande responsável pelo êxito ou fracasso dos festejos – que o baile seria no Círculo Militar. Ao fim, tudo foi contornado e bem resolvido.

Passados alguns dias, a comissão de diretores voltou ao nosso comandante para renovar o convite e explicou que, em reunião havida com as mães das debutantes, uma delas lançou a pergunta: “Se os bailes são na mesma data, quem virá ao nosso? Quem vai dançar com nossas filhas?”. O desfecho não foi outro: “Transfira-se o baile das debutantes para data posterior ao do aviador”. Daí, os diretores resolveram

voltar a fazer o oferecimento. O comandante, mais uma vez, diplomaticamente, agradeceu a “deferência” e explicou que a situação presente era irreversível; tudo já estava decidido.

Eu, a exemplo dos demais, embora na comissão esportiva, tinha perfeita noção do todo, não só pela proximidade entre os membros das comissões, como também por sermos uma unidade com efetivo reduzido, o que nos levava a saber o que ocorria em cada área ou comissão. Assim, não conseguia esconder minha revolta e indignação com aquele vai e vem e toda aquela emboança.

Em despacho com o comandante, para tratar de assunto relativo aos festejos, observei alguns cartões e lembretes em baixo do tampo de vidro de sua mesa. Com raciocínio imediatista, talvez até mesquinho (sedento de retaliação), fiz uma pergunta: “Coronel, o senhor não

quer ter uma lista com os nomes dos diretores do Rádio Clube em baixo do vidro? Assim, quando algum deles vier pedir viagem em nossos aviões, o senhor pode consultar a lista e informar que ‘lamentavelmente’ não há vaga disponível”. Ele, serenamente, esboçou um leve sorriso e me respondeu: “Não, Vianna, nada disso. Eles vão continuar pedindo e nós vamos continuar atendendo”. Decepcionado, eu falei: “Coronel, eu não atingi ainda esse nível espiritual”. E ele completou: “um dia você vai entender”.

O tempo foi passando. Já lá se vão quase 50 anos.

Não vivenciei situações iguais, quiçá nem parecidas.

Apesar disso, réu confesso, hoje posso afirmar: “Entender, eu entendi”, mas aquele nível, creio, ainda não alcancei, malgrado denodados esforços.

Só não sei se ainda há tempo! ■



CRONOLOGIA AERONÁUTICA

12/jun/1899 – Foi efetuada pelo Aeroclube da França, durante a 2ª Exposição do Automóvel, a competição denominada “Taça dos Aeronautas” (prova de distância em balões) para balões-livres, na qual Santos-Dumont, participando pela primeira vez em concurso aéreo, alcançou o 4º lugar, pilotando o balão “América”, com capacidade de 1.750 m³.

Ele já se encontrava inscrito na referida competição, desde 12 de fevereiro do mesmo ano. Santos-Dumont foi o concorrente que permaneceu no ar por maior tempo: 22 horas. Pousou em Felletin, a 325 km do ponto de partida. A prova foi ganha pelo Comte de La Vaulx, voando no “Centaure”, por ter pousado a 390 km de Paris, após 12 horas de voo.

25/jun/1899 – Santos-Dumont fez uma ascensão no balão-livre “Aeroclube”, partindo do Jardim des Tuileries, em Paris, onde se realizava uma exposição de automóveis, como noticiou “Le Velo”. O pouso foi em Sevran às 19h.

29/jun/1899 – No mesmo local mencionado anteriormente, Santos-Dumont fez uma ascensão com o balão-livre “Brasil”, de sua propriedade (Noticiário de “Le Petit Journal”).

13/nov/1899 – Santos-Dumont fez o primeiro ensaio com seu balão dirigível “Nº 3”, alcançando voo do Parque de Aerostação de Vaugirard. Nessa ocasião, ele contornou a Torre Eiffel pela primeira vez.

Com relação a esse bem-sucedido voo, Santos-Dumont escreveu: “A partir deste dia, não guardei mais a menor dúvida a respeito do sucesso de minha invenção. Reconheci que ia, para toda a vida, dedicar-me à construção de aeronaves”.

Algumas características do “Nº 3”:

- a) Comprimento - 20 metros;
- b) Altura - 7,5 metros;
- c) Volume: 500 m³;
- d) Motor - aproveitado do “Nº 2”;
- e) Gás - substituiu o hidrogênio, pela primeira vez, preferindo usar o gás comum de iluminação, “cuja força ascensional é, mais ou menos, a metade da de hidrogênio”, como esclareceu o brasileiro.

A barquinha ficou presa a uma haste de cana-da-índia, com 10 metros de comprimento. Devido à sua forma mais arredondada,

foram dispensados o balão interno de ar e a bomba injetora de ar.

O “Nº 3” subiu, propositalmente, às 15h30, para coincidir com o horário do “fim do mundo”, estabelecido por alguns videntes e amplamente divulgado pela imprensa local...

16/Nov/1899 – Santos-Dumont iniciou a construção de um hangar, o primeiro que se conhece.

24/mar/1900 – Foi criado pelo grande industrial de petróleo, Deutsch de La Meurthe, um prêmio que recebeu o seu nome no valor de 100.000 francos para ser disputado nos anos de 1900, 1901, 1902, 1903 e 1904, entre 1º de maio e 1º de outubro de cada ano.

O vencedor seria o primeiro aeronauta que, com um balão-dirigível, cumprisse o percurso Saint-Cloud - Torre Eiffel - Saint-Cloud (11.000 metros), dentro do prazo de 30 minutos, sem tocar em terra, por seus próprios meios, e fizesse uma circunferência tal que nela se encontrasse incluso o eixo da Torre Eiffel.

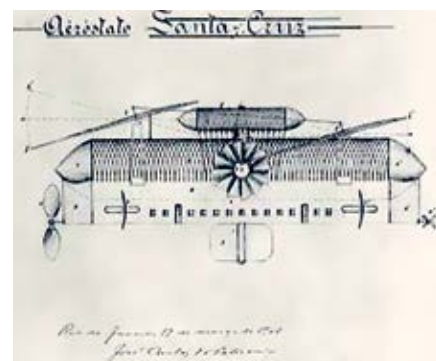
Ao prêmio inicial de 100.000 francos, foram acrescidos, posteriormente, 25.000 francos. Ficou, ainda, estipulado que, ao final de cada ano, caso não houvesse vencedor, os juros do dinheiro do prêmio seriam distribuídos entre os que conseguissem obter melhores resultados nas experiências.

Santos-Dumont viria a conquistar esse prêmio em 19 de outubro de 1901.

26/mar/1900 – José Carlos do Patrocínio, famoso jornalista, escritor, orador e com destacada atuação no movimento abolicionista no Brasil, obteve uma garantia inicial de registro de patente, no Ministério da Viação e Obras Públicas, referente à sua invenção do aeróstato “Santa Cruz”.

Dedicando-se à construção desse seu invento, que possuía armação de alumínio, presas peça por peça, utilizou-se de um improvisado hangar no quintal de sua casa, no Rio de Janeiro.

Com a finalidade de assegurar a patente definitiva, somente um ano após, é que Patrocínio deu entrada das plantas e esquemas, além de uma minuciosa descrição do invento (19 de março de 1901). A montagem do “San-



ta Cruz” não chegou a ser concluída, devido ao falecimento de seu inventor.

29/mar/1900 – Santos-Dumont realizou uma ascensão, ao meio-dia, na Praça Massena, em Nice, no balão-livre “Centauro”, pousando em meio a uma violenta tempestade em Vallouris, na Floresta de Guignon.

O invólucro do balão ficou bastante avariado no choque com as árvores, e Santos-Dumont sofreu ferimentos profundos no rosto e pequenas escoriações generalizadas. Consequindo regressar a Nice, ele permaneceu em repouso no Hotel Cosmopolita até que seu estado de saúde melhorasse.

A respeito desse acidente, Santos-Dumont declarou ao jornal “The Daily News”, editado em Londres, edição de 23 de novembro de 1901: “Sim, tive muitos acidentes, acidentes úteis. Todos eles me ensinaram alguma coisa. Só me machuquei uma vez. Foi com um balão-livre, em Nice, em 29 de março de 1900. A pele do meu rosto foi arrancada, mas não ficou nenhuma cicatriz. Fui arrastado ao longo do solo. Logo que o balão partiu, começou um furacão: fui arrastado”.

Jun/1900 – Foi concluída a construção do hangar de Santos-Dumont, em Saint-Cloud, no Parque de Aerostação do Aeroclube da França, com o seguinte endereço: 68, Quai du Pont Carnot.

É o primeiro hangar que se conhece. Tinha as seguintes dimensões: a) Comprimento - 30 metros; b) Largura - 7 metros; Altura - 11 metros. Foi erguido em um terreno adquirido, com 1 Km². Posteriormente, o comprimento foi aumentado para 33 metros.

Duas imensas portas podiam ser movimentadas com extrema facilidade, em

BRASILEIRA Sexta Parte

Pesquisa de Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av



virtude da utilização de pequenas rodas que deslizavam sobre trilhos, outro projeto do inventor brasileiro. Apesar de muitos terem afirmado que tal sistema não funcionaria, Santos-Dumont provou o contrário, pois o equilíbrio, perfeitamente calculado, fazia com que, com apenas um leve toque, as citadas portas se movimentassem facilmente.

1º/ago/1900 – Foi concluída a construção do balão-dirigível “Nº 4”, de Santos-Dumont.

Algumas características do “Nº 4”:

- a) Volume - 420 m³;
- b) Comprimento - 39 metros;
- c) Altura - 5 metros;
- d) Diâmetro da hélice - 4 metros, instalada na proa do dirigível, com 140 RPM e 27 kg de peso;
- e) Motor - Clement, 2 cilindros, 7 HP, peso de 100 kg, com ignição elétrica;
- f) Volume do balonete interno - 35 m³;
- g) Peso do invólucro - 57 kg;
- h) Superfície do invólucro - 392 m²;
- i) Peso das cordas de suspensão - 6 kg;
- j) Velocidade de cruzeiro - aproximadamente 30 Km/h.

O “Nº 4” era ligeiramente dissimétrico. Aproveitando a quilha de bambu do “Nº 3”, Santos-Dumont sentava-se num selim de bicicleta; para dar a partida ele tinha de pedalar, como se acionando um triciclo. Substituiu o tradicional lastro de areia por dois reservatórios de cobre muito fino, cada qual com 54 litros de água.

Utilizou, pela primeira vez, cordas de piano em lugar de cordas de fibra vegetal, que, então, eram aplicadas nas suspensões

dos dirigíveis (menos peso, menor resistência ao avanço e alto coeficiente de ruptura eram características favoráveis das cordas de piano).

O motor, os acessórios e o selim achavam-se instalados sobre uma haste de bambu de 9,5 metros de comprimento; esse conjunto pesava 160 kg. O “Nº 4” possuía, ainda, um dispositivo para deslocar um peso no sentido longitudinal, de modo a inclinar o eixo do balão para a subida, ou para a descida.

Posteriormente, foi instalado no “Nº 4”, um motor mais possante, de 4 cilindros e 10 HP de potência, sem camisa d’ água, porém resfriado por ventoinha.

21/set/1900 – “Le Journal”, de Paris, publicou o seguinte comentário sobre Santos-Dumont:

“É, indiscutivelmente, ao Sr Santos-Dumont que cabe a honra de ter despertado, na França, por sua iniciativa inteligente e obstinada, o movimento aeronáutico. Foi de suas experiências sucessivas com a dirigibilidade dos balões, que nasceu o Aeroclube da França, esta jovem sociedade cujo lema parece ser: Não existe o impossível”.

1º/abr/1901 – A Comissão Científica do Aeroclube da França concedeu, por unanimidade, a Santos-Dumont a quantia de 4.000 francos (juros dos 100.000 francos do “Prêmio Deutsch de La Meurthe”, durante o ano de 1900), por ter sido o referido brasileiro, o aeronauta que mais se destacou, no citado ano, nas atividades aeronáuticas relacionadas, com a conquista do mencionado prêmio.

12/abr/1901 – O Ministério da Viação e Obras Públicas fez publicar no “Diário Oficial” toda a documentação remetida por José do Patrocínio, para efeito de registro de patente.

O “Santa Cruz” foi descrito como “uma conciliação entre as opiniões em torno do mais leve e do mais pesado que o ar, em que se tem dividido, até hoje, o estudo da dirigibilidade dos balões”.

Composto de “um balão de hidrogênio ou gás de iluminação, ligado diretamente a uma barca de alumínio, não havendo entre o balão e a barca espaço por onde passassem

as correntes aéreas, formando um só sistema. Era provido de motor, hélice e de duas asas de cada lado”.

Os desenhos que acompanharam o pedido de patente foram de autoria de Viriato Stockler, a quem Patrocínio recorreu.

Nessa mesma data, o inventor publicou um artigo na “Cidade do Rio”, o qual esclareceu que “não divulgara detalhes do seu invento, com a descrição completa do propulsor, porque não havia ainda adquirido a patente, que o deixaria prevenido contra a improbidade dos que tinham julgado naturalíssima a espoliação de Bartolomeu de Gusmão à glória da prioridade, na descoberta do aeróstato”.

Em meados de 1901, formou-se uma comissão, composta na sua grande maioria por jornalistas, destinada a apoiar a iniciativa de Patrocínio.

Patrocínio descreveu o Santa Cruz como “um imenso paraquedas, formado por uma superfície curva, superior a 11 metros de raio, ligada a um cone de 1,5 metro de base, por um arco de igual dimensão”.

Seu desenho merecera a aprovação de vários engenheiros e entendidos no assunto, entre os quais Crockatt de Sá e Carlos Sampaio.

O jornalista Vivaldo Coaracy, da “Cidade do Rio”, esclareceu que “olhando de perfil, em sentido longitudinal, apresentava, o Santa Cruz, a linha clássica dos dirigíveis, o feitiço de charuto. Em corte transversal, porém, a forma era absolutamente inédita. A seção não constituía círculo ou elipse, como em todos os dirigíveis, pois Patrocínio incorporava ao aeróstato verdadeiros planos de sustentação, destinados a funcionar como as asas do aeroplano”.

E também: “O seu inventor e construtor (José do Patrocínio) estava convicto de que descobrira a dirigibilidade dos aeróstatos”.

Segundo o historiador Lavenère-Wanderley, Patrocínio era auxiliado pelo engenheiro francês Tiret, o qual conhecia um processo não revelado de solda de alumínio, mas que faleceu antes do término da construção do dirigível “Santa Cruz” ■

PREVENÇÃO CONTRA O CÂNCER BUCAL

O que é câncer de boca?

Doença que ocorre com maior frequência em homens com mais de 40 anos. Entretanto, mulheres e pessoas mais jovens também podem ser acometidas.

A cada ano, cerca de 14.000 novos casos de câncer de boca ocorrem no Brasil. São Paulo e Rio de Janeiro são os estados com a maior incidência.

Principais fatores de risco

Tabagismo (fumo e de mascar).

Bebidas alcoólicas.

Radiação solar (câncer de lábio).

Higiene oral ruim.

No início, o câncer de boca não é percebido porque não dói e não incomoda. Por isso, a maioria dos casos é diagnosticada em estágio avançado.

Quando diagnosticado no início há grande chance de cura do paciente.

Atenção!

O câncer de boca, geralmente, aparece como uma ferida que não cicatriza em 15 dias e que não causa dor. Mancha branca, vermelha e “caroço” persistente também podem ser sinal de câncer de boca.

LÁBIO INFERIOR, LÍNGUA, SOALHO DE BOCA, GENGIVA E CÉU DA BOCA (palato) são os locais mais envolvidos, porém, o câncer de boca pode ocorrer em qualquer região.

Como prevenir?

Evitar ou abandonar o tabagismo e consumo de bebidas alcoólicas.

Proteção contra a radiação solar (protetor solar para lábios e rosto).

Dieta rica em verduras, legumes e frutas.

Consultas regulares (6 MESES OU ANUALMENTE) com cirurgião-dentista e médico.

Autoexame de todas as regiões da boca.

Autoexame da Boca

Realize o exame em frente ao espelho e em lugar bem iluminado, após higiene oral e remoção de próteses.

Lave as mãos.

Palpe com os dedos as regiões do rosto (próximas à boca, nariz e orelha) e o pescoço (principalmente o contorno abaixo do queixo e das orelhas) à procura de caroços.

Puxe o lábio inferior para baixo, visualize sua parte interna e com os dedos em pinça palpe o lábio.

Puxe o lábio superior para cima, visualize sua parte interna e com os dedos em pinça palpe o lábio.

Afaste a bochecha (uma de cada vez) para observar sua parte interna e gengiva. Com os dedos em pinça palpe a bochecha.

Com o dedo indicador palpe a região dos dentes e gengiva em direção às bochechas e lábios, e na parte interna em direção ao céu da boca e soalho.

Inclinando a cabeça para trás, passe o dedo e observe o céu da boca e a gengiva.

Coloque a língua para fora, diga AHHH!, observe a superfície da língua e a garganta.

Puxe a língua para os lados (um de cada vez) para observar a superfície lateral.

Coloque a ponta da língua no céu da boca, observe a sua parte inferior e o soalho da boca.

Com os dedos palpe toda a língua e o soalho da boca.

Procure dentes pontiagudos ou com bordas cortantes e próteses com defeitos ou pontas que possam machucar.

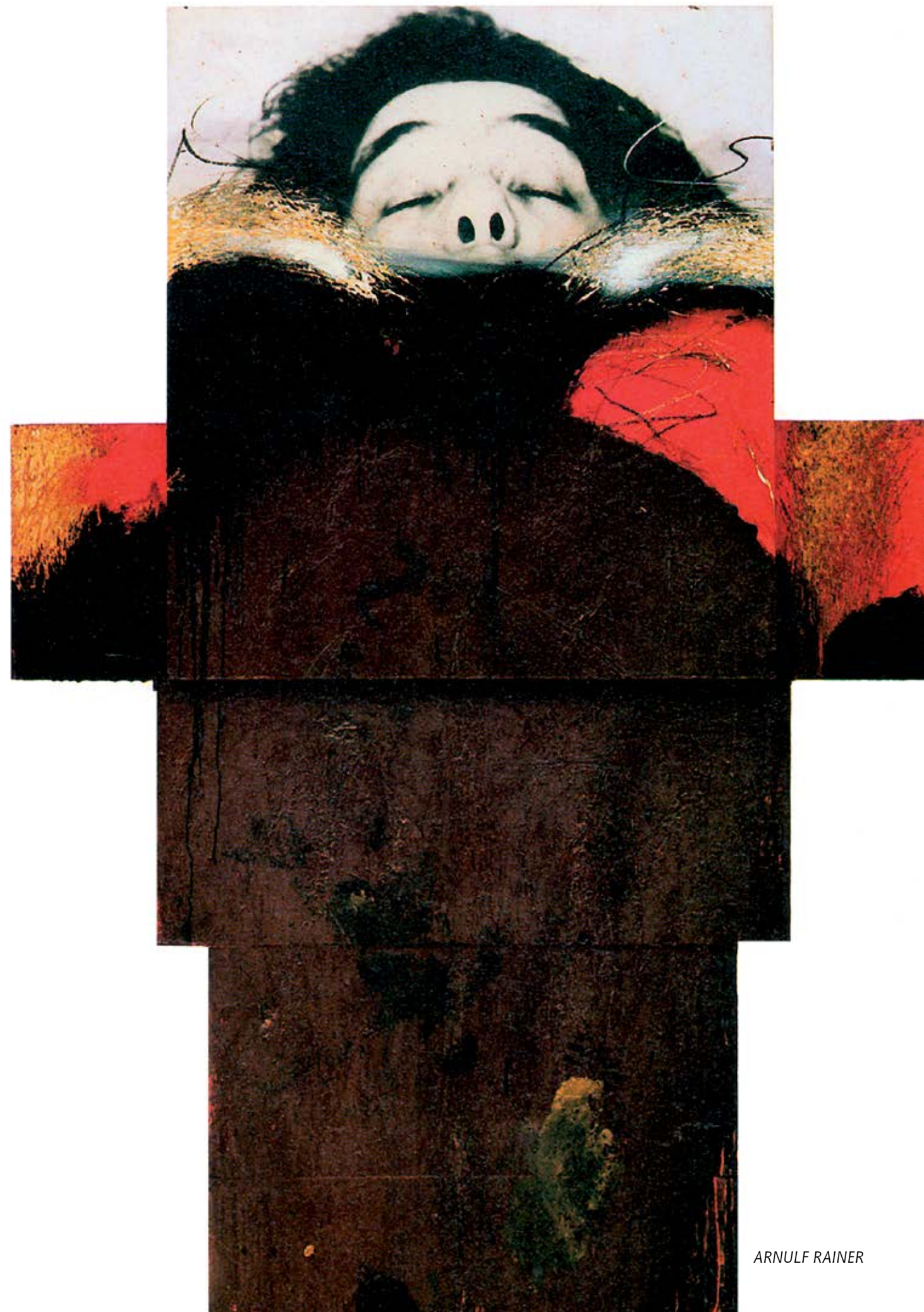
Encontrou algo diferente?

Mancha branca, vermelha, negra, ferida ou “caroço” que não tenha percebido antes.

Procure o cirurgião-dentista ou o médico.

Não encontrou nada?

Repita o exame 2 vezes por ano ■



O dia em que o “Minas” operou à noite, pela primeira vez

CMG José Paulo Machado Chagas



*Palestra proferida em 14 de Agosto de 2012,
no Clube Naval, para ex-oficiais da Praça D'Armas
do Navio Aeródromo Minas Gerais.*

Senhores, coube-me, este ano, o privilégio de falar-lhes como ex-Comandante e transmitir-lhes alguma vivência, das muitas emoções vividas a bordo.

Usar o mesmo microfone que o nosso primeiro comandante e grande historiador naval, Alte Hélio Leôncio Martins, que nos tem brindado com capítulos memoráveis da história do nosso navio, é uma grande honra e responsabilidade. Mesmo assim, é um prazer dirigir-me aos colegas, amigos e que todos que conviveram na Praça D'Armas, caracterizando-nos, não como ex-membros, mas como uma irmandade ou confraria.

Escolhi, como tema, uma experiência vivida a bordo e que representou um marco na vida operativa do Navio Aeródromo Minas Gerais. O fato não ocorreu quando presidi a Praça D'Armas como Imediato e nem no período em que comandeí, que foi de muito trabalho, muito trabalho mesmo, quando a maioria não acreditava que o navio ficasse pronto UM DIA!

Reuniamo-nos, naquela fase, às 7h, com o Alte Hugo Shiek, Diretor do Arsenal de Marinha e Gestor do PAM do Minas, para avaliarmos o andamento das Ordens de Serviço, as terríveis OS's. De qualquer forma, sentíamos que essa dedicação era uma maneira de retribuição pelos sentimentos de prazer e realizações que o “Minas” nos proporcionou, ao longo dos muitos anos em que estivemos embarcados. Essa dedicação é coerente com o que pontificou um filósofo Índú: *“o trabalho que não se faz com amor, tem as características de uma vil escravidão”*, máxima que corrobora o que sentimos com nosso trabalho, pois o fizemos com muito amor. O tema a que me refiro, ocorreu em 1971, quando eu era Oficial do Ar e/ou chefe do Departamento

de Aviação e estávamos sob o comando do CMG Raphael de Azevedo Branco. Neófito em operações aeronavais, quis saber por que não operávamos à noite. A resposta foi unânime de todos os envolvidos: “NÃO ESTAMOS PREPARADOS”.

Com seu espírito sarcástico e gozador brincou da mesma forma que Garrincha o fez na Copa de 1958: *“então temos que avisar ao inimigo que apesar de sermos um navio de guerra, só iremos guerrear durante o dia” e continuou... “é inaceitável esta situação, temos que nos preparar para mudarmos tal status”*.

Ato contínuo, convocou uma reunião com os Comandantes do GAE (Grupo de Aviação Embarcada), Ten Cel Av Marcio Terezino Drumond, do HS-1, Capitão-de-Fragata Paulo de Paula Mesiano e, com a presença do Imediato e Chefes de Departamento do navio, determinou que preparássemos um planejamento para a execução da nossa nova missão: OPERAR NOTURNO.

O Departamento de Aviação, o mais envolvido na transformação, iniciou a alteração na sua estrutura elétrica para que se pudessem ter dois sistemas de iluminação, o diurno que já existia, e o noturno. No convés de voo, abriram-se as mais de centenas de tartarugas que iluminam os limites da pista em ângulo, onde pousariam as aeronaves. Os estojos de fixação estavam todos oxidados a ponto de ser irrecuperáveis, obrigando-nos a abrir Ordens de Serviço, junto ao Arsenal de Marinha, para confecção de novos. Alterações deste porte foram feitas no Hangar, nos talabardões, compartimentos da catapulta, aparelho de parada, controle de voo, corredores e compartimentos contíguos aos deslocamentos das equipagens e pessoal de manutenção.

Todavia, nossa maior preocupação era com o PESSOAL, toda a tripulação. Mas, o importante, era conscientizá-la do risco maior que todos iriam correr e, consequentemente, a necessidade de uma preparação mais apurada, de modo que atingíssemos uma condição de eficácia, em que o percentual de acerto teria que ser de 100%.

Tivemos que adaptar nossa organização administrativa em Postos de Voo, para uma organização de combate de H 24. Para isso, o Departamento só pôde tornar-se exequível, para cumprir todas suas tarefas dia e noite ininterruptamente, dividindo seu pessoal em dois turnos de seis horas. Na torre, por exemplo, o Oficial do Ar se revezava com o Ajudante do Oficial do Ar, e as atribuições que, normalmente, eram executadas pelos dois passaram a ser cumpridas por um só. O que estivesse de serviço controlava todas as atividades do Departamento de Aviação bem como se responsabilizava pelos lançamentos das aeronaves, com os respectivos cálculos da catapultagem e os recolhimentos daquelas que regressavam para bordo.

Os períodos dessas operações noturnas nunca foram maiores do que 72 horas, talvez o tempo limite da exaustão. Creio que, em paz, após a reforma da esquadra no começo do século XX, não tínhamos tido, ainda, tal prova de maratona operativa. Na aquisição dos encouraçados, na qual a transição de navios a vela e mistos para navios com modernos sistemas elétricos, hidráulicos e a vapor superaquecido, representou um salto de grande envergadura. Em um relatório do então Ministro da Marinha, Alte Joaquim Marques Batista de Leão, ao Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, expôs, ele, os graves problemas de pessoal que afligiam a or-

ganização Naval. Os números exprimiam a falta de qualificação e adestramento do pessoal, entre o existente e o necessário, em diferentes especialidades, tais como: foguistas, artífices, artilheiros, timoneiros, torpedeiros e taifeiros. Existentes 568 marinheiros, quando a lotação seria de 1.652 praças; no caso de timoneiros para operar H-24, existiam 28, para uma lotação de 236.

A importância do recrutamento e do preparo do pessoal, independentemente da probabilidade de engajamento com um inimigo em potencial, teria que ser PRIORITÁRIA, como escreveu o Alte Hélio Leoncio Martins em *A Revolta dos Marinheiros*: “não havendo inimigos ao redor, o preparo militar aparece, realmente, com certo aspecto artificial, pois não é fruto de uma necessidade evidente”.

Hoje, vemos nossos políticos, em função executiva, não darem a importância devida ao fator humano, quando tratam do problema SEGURANÇA. Enfatizam, com mais frequência, o fator material. Alegam compra de helicóptero blindado, novas viaturas, armas de última geração etc. etc., mas, não mencionam qual seria o critério mais adequado de seleção de candidatos à Polícia Militar, de um plano de Carreira mais atraente, bem como de uma remuneração mais convidativa. É uma pena!

Para ajudar na motivação da tripulação, usamos uma declaração do Aviador Naval US Navy, Alan Shepard que, em 1961, foi o primeiro astronauta a fazer um voo suborbital, na Freedom 7, e o 5º a pousar na Lua, que, ao ser questionado por repórteres sobre as dificuldades e ansiedades do voo, declarou: “foi um voo bem planejado e foi tranquilo em todas as suas etapas. Para mim, o voo mais carregado

de expectativas e de maior complexidade técnica é o realizado em operações aéreas noturnas em um porta aviões. É adrenalina pura!”. Com a aquiescência do Imediato Capitão-de-Fragata Fernando M. Batista, publicamos, por algumas vezes, no Plano do Dia do navio, tal declaração.

Fizemos, no Arsenal, uma maquete do convés de voo iluminado, o que permitia o treinamento do pessoal envolvido, tanto do Departamento de Aviação, do GAE e do HS-1, que era o esquadrão encarregado de fazer a guarda de aeronaves com um helicóptero qualificado para voo noturno. Antes, nas operações diurnas, esse helicóptero era operado pelo Esquadrão HU-1, e denominado “Pedro”. Nas operações noturnas, tornou-se “Paulo” e participou, com seus pilotos, das simulações com a maquete do convoo na Praça D’Armas, onde tentávamos dar certa autenticidade mantendo-a às escuras.

Bem, depois de alguns meses, demos o pronto ao Comandante. Pelo tempo decorrido, mais de 40 anos, tentei ver se havia algum registro no Serviço de documentação da Marinha, mas fui informado que o SDM só passou a arquivar documentos do MINAS a partir de 1980.

Chegou, afinal, o “Dia D”. Achávamos que estávamos prontos e rumamos ao mar, o NAel (Navio aeródromo) e um CT (Contratorpedeiro). Ainda antes do crepúsculo, recolhemos os helicópteros do HS-1 e os aviões do GAE. À noite iríamos iniciar as operações aéreas e, como era noite de lua nova, em alto mar, a escuridão era completa. O Cmt do GAE seria o primeiro a ser catapultado e, assim o foi, não me lembro quem era seu co-piloto. Na sua primeira aproximação, na fase de transição do espelho para o comando do OSP (oficial

sinaleiro de pouso), o P-16 tocou o convés além da área dos seis cabos, do aparelho de parada, com o gancho de engate do avião quicando no convoo, causando um centelhamento digno de um artifício pirotécnico e, desse modo, o P-16 arremeteu. Contudo, não foi um *bolter*, quando o avião toca entre os cabos e não engancha.

Após duas passagens... a mesma dificuldade... “na fase de transição o piloto não consegue ver onde começa o convés de voo do navio”, explicou mais tarde o Cel Drumond.

Afinal, conseguiu pousar e, em seguida, solicitou ao Comandante do Navio que suspendesse a operação. O fato da lua nova, NÃO PROPOSITAL, foi até positivo, pois poderia mascarar o problema.

O navio voltou ao Rio, fundeou na Baía de Guanabara e, depois de muita discussão e conferências, chegamos à conclusão de que se pintássemos a borda do convés de voo, na popa, com uma tinta fosforescente ou fluorescente, como a que existe demarcando estradas e sinais de trânsito, TALVEZ, solucionássemos nosso problema. Lembramos que o Cmt Celso Franco, antigo chefe do Departamento de Armamento do navio era, na época, Diretor do Detran-RJ e que, por certo, nos ajudaria a resolver o problema da tinta. Contatado, explicou-nos que era uma tinta branca refletorizada, composta de micro esferas de vidro, produzidas pela famosa fábrica austríaca Swarovski, e capaz de refletir de maneira espetacular o farol dos veículos. Ofereceu-nos seis latas de galão, sem custo para o navio. A nova pintura, feita na popa do convés de voo, foi o suficiente para torná-la feericamente iluminada sob o efeito dos faróis dos aviões e, graças à perícia dos pilotos e colegas da FAB, a operação de voo noturno a bordo do Navio Aeródromo MINAS GERAIS, concretizou-se e transformou-se numa faina rotineira de sucesso.

Senhores, foi desse episódio, o qual tive orgulho em ter participado, que tentei lembrar àqueles que tomaram parte e dar conhecimento aos mais jovens. Muito obrigado! ■

AJUDAMOS A PROTEGER NOSSAS FRONTEIRAS E TUDO QUE HÁ DE MAIS VALIOSO DENTRO DELAS.



SOLUÇÕES INTEGRADAS DE SEGURANÇA



A Embraer oferece soluções C4ISR completas e sob medida, capazes de integrar dados de múltiplos canais em um hub unificado de operações e inteligência para uso em operações militares, de segurança, gestão de crises e operações de socorro em desastres.

Embraer significa mais do que aeronaves. Também significa segurança. Chegou o momento de refletir essa realidade com um novo nome: Embraer Defesa e Segurança. Com mais de 40 anos de desenvolvimento tecnológico e 30 Forças Armadas utilizando nossos produtos, estamos preparados para proteger o Brasil da maneira como apenas os brasileiros podem fazer, envolvendo soluções que integram uma ampla variedade de plataformas, softwares e serviços. O resultado é alta segurança para nossa infraestrutura crítica, recursos naturais e eventos públicos. Isso sem falar da preservação do nosso estilo de vida e da proteção de uma nação que descansa tranquilamente à noite.

EMBRAER
Defesa e Segurança



