

Revista

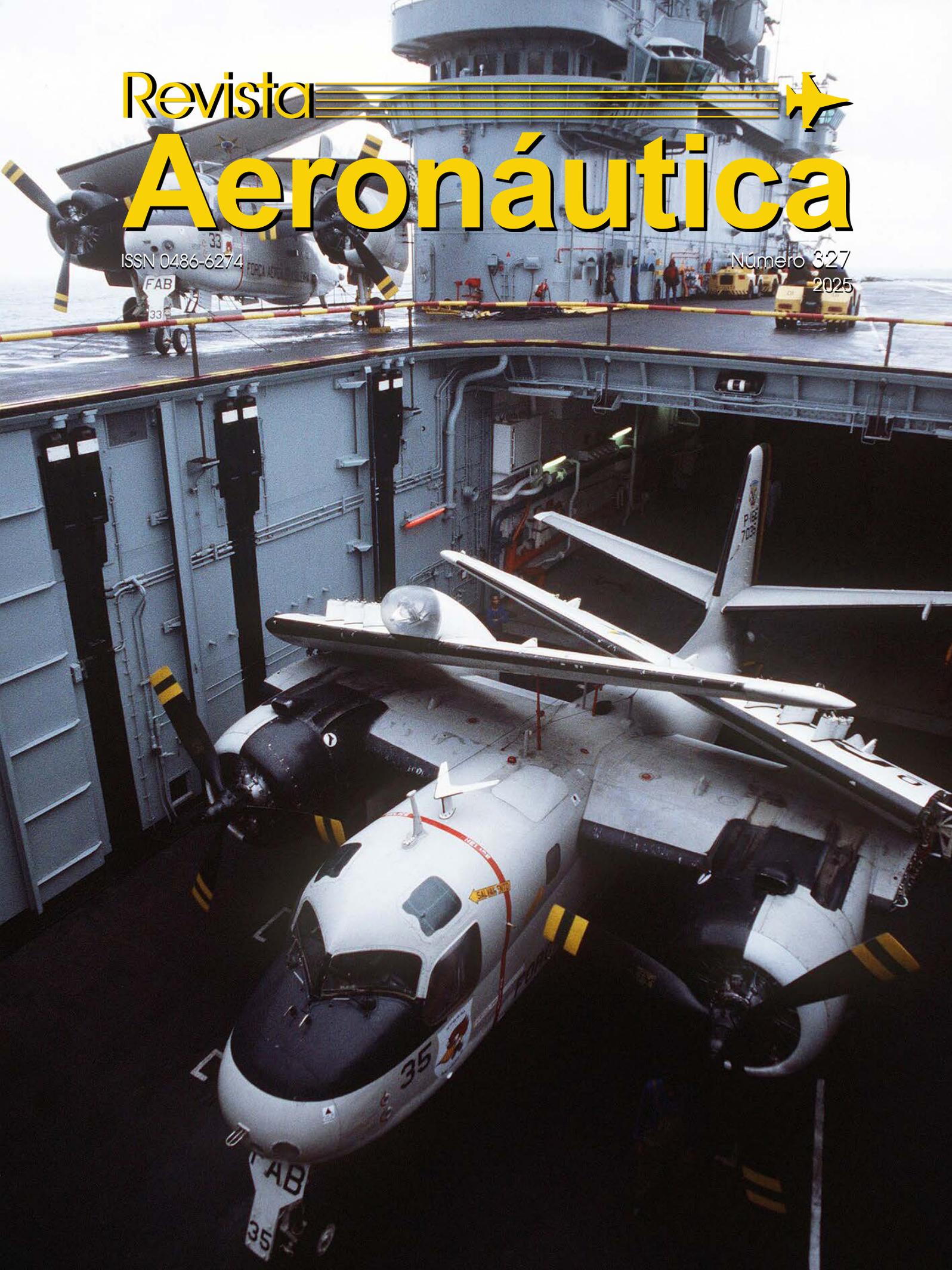


Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 327

2025



EXPEDIENTE

Abr a Jun ▪ 2025

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Imagem de capa:
Aeronave P-16 da
Aviação Embarcada.



Fotografe o código
abaixo para ler esta
revista, fazer download
e/ou compartilhar as
edições anteriores.



ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
• PABX (21) 2210-3212
Terça-feira a sexta-feira,
das 8h às 12h e das 13h às 17h

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Diretor de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Diretor Beneficente e Secretário-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretora de Comunicação Social

Cecília Ferreira

SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100
• (21) 2210-3212 - Opção 4
Terça-feira a domingo, das 9h às 17h30

Superintendente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Diretor Aerodesportivo

Cel Av William Cristovam

Diretor Desportivo

Cel Inf Pedro Celso Gagliardi Palermo

Assessores

Social – Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro
Financeiro – Cel Av Antonio Deluiggi
Administrativo e Pessoal – Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Ass. da Superintendência – Cel Av Antônio Paulo Monteiro de Miranda

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 – Figueira – Arraial do Cabo – RJ
Tel.: (21) 2210-3212 opção 5 – (21) 98849-8886

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente – Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente – Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores do Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691
revista@caer.org.br

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Design Editorial

Núbia Santos

Revisão

Lara Alves
Patrícia Mota

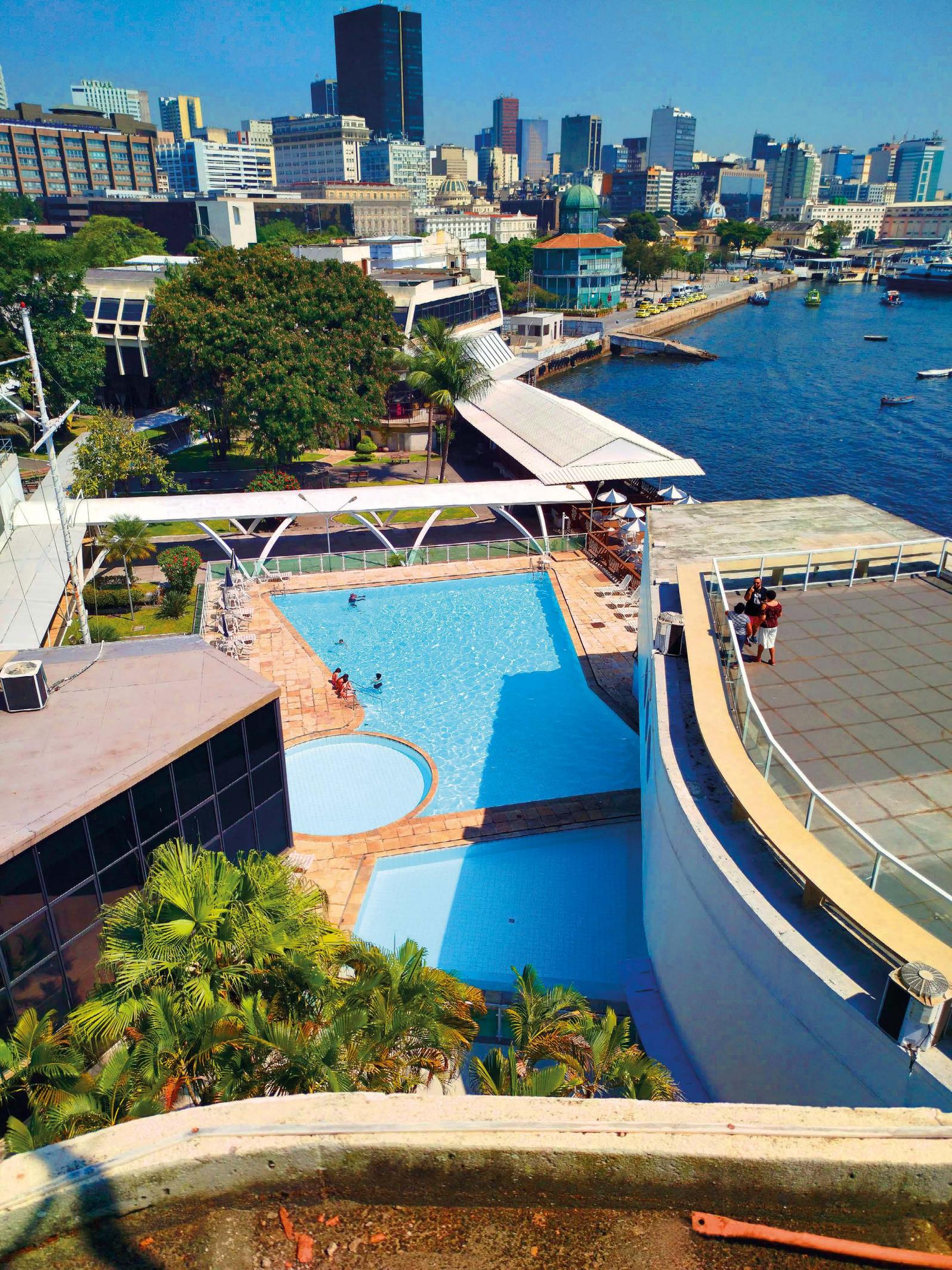
Administrativo

Matheus Martins

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.

SUMÁRIO

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 3 | Mensagem do Presidente
<i>Marco Antonio Carballo Perez</i>
Maj Brig Ar | 21 | A Força Aérea Chinesa...
<i>Reis Friede</i>
Desembargador Federal |
| 4 | A Nação e as suas Instituições | 24 | Passo Reverso
<i>Renato Paiva Lamounier</i>
Cel Av |
| 5 | "Salve a Patrulha!" | 26 | Garantindo a Segurança Multissetorial...
<i>Alberto Machado Neto</i>
Engenheiro Químico e de Petróleo. |
| 6 | Operação Anaconda
<i>Venancio Grossi</i>
Maj Brig Ar | 28 | Uma Janela no Tempo!
<i>Helena Ribeiro</i> |
| 10 | Ainda sobre o STF,
<i>Ives Gandra da Silva Martins</i>
Jurista | 29 | As Bênçãos do meu Avô
<i>Rachel Naomi Remen</i> |
| 12 | O 6º Grupo de Aviação
<i>Astor Nina de Carvalho Netto</i>
Ten Brig Ar | 31 | Depoimento
<i>Pedro Ivo Seixas</i>
Ten Brig Ar
<i>In memoriam</i> |
| 15 | O Dia que meu Pai Voou de Marcha a Ré...
<i>Hugo Moura</i>
Cel Av | 34 | Pioneirismo do Reabastecimento em Voo
<i>Cezar Ney Britto de Mello</i>
Maj Brig Ar |
| 16 | A Dialética da Glock
<i>Flavio Catoira Kauffmann</i>
Ten Cel Av | 38 | Pensamento Brasileiro Militar Aeronáutico
<i>Araken Hipólito da Costa</i>
Cel Av |
| 19 | Epopeia Bequeana
<i>Alfredo Muradas Dapena</i>
Cel Av | 42 | Caminhada com Eduardo Gomes
<i>Deoclécio Lima de Siqueira</i>
Ten Brig Ar |



Mensagem do Presidente

Caros leitores, civis e militares:

Estamos chegando ao meio do ano, e o País continua sofrendo com, cada vez mais, taxações e extremadas gastanças do atual Governo, que entrega muito pouco. Fazemos votos que, ao final do próximo ano, este cenário mude!

Voltamos a lembrar que teremos o Baile de Aniversário de 79 anos do nosso Clube, no sábado, dia 02 de agosto, no salão principal da Sede Central. Teremos a participação da excelente Banda Palace e o conhecido Bufê da casa, o Mel Gastronomia. Os convites já estão à venda. Reserve já a sua mesa.

Estamos concluindo a esperada instalação do aquecimento na piscina da Sede Barra, um sonho acalentado há muito tempo. Com a chegada do frio, esta é uma ótima novidade para os nossos sócios!

Nossa *Revista* continua sendo muito elogiada. Aproveitem a leitura dos casos aqui relatados.

Muito grato aos nossos colaboradores pelas matérias enviadas. Essa parceria tem mantido nossa Revista em um alto padrão.

Estamos iniciando o inverno, que induz a ambientes mais aconchegantes e gostosas reuniões regadas a um bom vinho.

Pátria, família e liberdade!

Ótima leitura a todos!

Maj. Brig R1 Marco Antonio Carballo Perez.
Presidente do Clube de Aeronáutica

A Nação e suas instituições

Comissão Interclubes Militares

O dia 31 de março permanece na História como acontecimento determinante para a evolução do Brasil. A história de um povo não se resume à evolução das suas instituições, mas é sempre por elas e pelo seu funcionamento que se afere o grau de desenvolvimento desse povo.

Deflagrada para evitar que o Brasil se decompusesse na anarquia, na corrupção e na guerra civil, a Revolução de 1964, uma vez cumprido o seu papel reformador, pôde restaurar a normalidade democrática, porque respeitou, preservou e consolidou as instituições do País.

Foi o Congresso que depôs João Goulart, segundo o próprio rito, com a participação do Supremo Tribunal Federal (STF), instalando uma presidência em exercício. Foi o Congresso que elegeu Castello Branco para Presidente da República, concedendo-lhe 361 (trezentos e sessenta e um) votos, 3 (três) a Juarez Távora e 2 (dois) a Gaspar Dutra. Foi o Congresso, com uma Câmara de Deputados em que três quintos dos seus integrantes pertenciam à base do antigo Presidente da República, que aprovou mais de 700 (setecentas) leis, 11 (onze) emendas constitucionais, 312 (trezentos e doze) decretos-leis e 19.259 (dezenove mil duzentos e cinquenta e nove) decretos até 1967, despertando de uma letargia de quase 20 anos para participar do esforço de reformas de que o País necessitava. E foi esse Congresso que, convocado pela Câmara de Deputados, trabalhou ingentemente, de dezembro de 1966 a janeiro de 1967, no projeto e nas 884 (oitocentas e oitenta e quatro) emendas, desdobradas em 1.800 (mil e oitocentas) modificações, muitas da oposição, que resultaram no texto da nova Constituição, a primeira das instituições.

Em 1964, o STF permaneceu intocado, sendo visitado pelo presidente Castello Branco no segundo dia de seu mandato. Os tribunais exerciam normalmente as suas atribuições, e a imprensa era livre o bastante para criticar o projeto de lei do governo, cuja aprovação pelo Congresso, com modificações, festejada pela própria imprensa, resultou na Lei de Liberdade de Manifestação do Pensamento e da Informação, nº 5.250, de 9 de fevereiro de 1967, em vigor até 2009.

A representação e a soberania popular foram reforçadas com o Código Eleitoral de 1965, pelo qual as mulheres se igualaram aos homens em suas obrigações eleitorais; ordenaram-se os procedimentos de voto no exterior e de propaganda gratuita no rádio e na TV; e aumentou-se a transparência do processo eleitoral, com a criação da fiscalização das mesas receptoras pelos partidos políticos. Sob esse código, realizaram-se as eleições de 1966, 1968, 1969, 1970, 1972, 1974, 1976, 1978, 1982 e 1985, as quais sufragaram, pelo voto direto sempre, senadores, deputados federais e estaduais, prefeitos e vereadores, e, pelo voto indireto, os executivos federal e estadual, até 1982, quando as eleições de governadores e vice-governadores voltaram a ser pelo voto direto, como foram em 1965.

Foi essa institucionalidade, o compromisso com a estrutura legal, que, em 1968, permitiu ao País enfrentar a violência revolucionária com discricionariedade sem arbítrio, a linha moral que distingue a justiça da opressão, da perseguição e da revanche. E tal qual o fio de Ariadne, foi essa institucionalidade que se desnovelou para guiar a normalização da vida política do País, desde a abolição das medidas de exceção até a anistia, culminando na inauguração, em 1985, de um novo regime, pela primeira vez na História do Brasil, sem golpe de estado.

O Brasil, durante esse período da História marcado por enormes desafios, instabilidade e ameaças à paz, avançou em todos os campos. E se o fez foi porque se fortaleceu institucionalmente, condição indispensável à segurança jurídica, à paz social e à mobilização dos agentes econômicos, os fatores que permitiram que o País vivesse o ciclo de maior crescimento sustentado e desenvolvimento integral da sua História, com apoio e participação da sociedade civil.

A rememoração da Revolução de 31 de março de 1964 reitera o compromisso dos Clubes Naval, Militar e de Aeronáutica com o Brasil e a sua democracia, o farol que guiou os veteranos aqui reunidos ao longo de suas carreiras a serviço da Pátria. E lembre-se de que não há Nação sem instituições, e que elas devem atender às demandas para as quais foram criadas, acima de interesses, partidos e ideologias, em prol de todos os brasileiros.



João Azeiteiro
Almirante de Esquadra (R2)
Presidente do Clube Naval



Sérgio Tavares Carneiro
General de Brigada (R1)
Presidente do Clube Militar



Marco Antônio Carvalho Pezera
Major Regimento de Ar (R1)
Presidente do Clube de Aeronáutica

“SALVE A PATRULHA!”



No dia 22 de maio, a Força Aérea Brasileira comemora o Dia da Aviação de Patrulha, cuja missão é proteger uma área de 13,5 milhões de km² com suas aeronaves P-95 Bandeirulha e P-3AM Orion, equipadas com tecnologia de ponta e grande autonomia.

A Patrulha atua 24 horas por dia na vigilância do nosso litoral, combatendo a pesca ilegal, a poluição, o contrabando e outros crimes.

A nossa Aviação de Patrulha é especializada em operações antissubmarino, em inteligência e vigilância nas fronteiras marítimas e terrestres. Uma aviação essencial para a defesa e a integridade do nosso Brasil!

Mais do que patrulhar os mares, nossas unidades aéreas garantem a soberania do espaço aéreo e contribuem para a integração e a defesa do território nacional.

Defendendo no ar o domínio do mar!

OPERAÇÃO ANACONDA E A SUA CONSEQUÊNCIA

Venancio Grossi

Maj Brig Ar
venancio.grossi@gmail.com



Sgt Johnson/FAB

*H-1H da FAB e um Pantera do EB,
desdobrando tropas das Forças
Especiais do Exército.*

Assumi o Comando da Base Aérea de Manaus (BAMN) em janeiro de 1991, precisamente no dia 22. Comandava o 7º Comando Aéreo Regional (VII COMAR), o Major Brigadeiro Lobato.

Passados pouco mais de 40 dias, fui convocado pelo Brig Lobato para tomar parte na elaboração de um plano de operações que passou a ser chamar P. Op Anaconda 1/91, no qual seriam detalhadas as ações que seriam levadas a cabo, em apoio ao Comando Militar da Amazônia (CMA), em missões punitivas contra os guerrilheiros colombianos que atacaram um destacamento do Exército, desdobrado nas margens do Rio Traíra, fronteira com a Colômbia.

Esse ataque teve uma repercussão muito grande no Brasil, a ponto de o Presidente Collor ter ordenado que as Forças Armadas Brasileiras dessem uma resposta à altura do ato para desmotivar possíveis ações semelhantes no futuro.

A Colômbia foi contatada pelo "Itamaraty" para que os dois países pudessem, em conjunto, fazer esta operação. Obtida a concordância da Colômbia, ocorreu uma reunião, em 09 de março de 1991, na cidade colombiana de Letícia, fronteira com a Tabatinga, onde estiveram presentes, do lado brasileiro, o Comandante do Comando Militar da Amazônia, o General de Exército Santa Cruz, seu chefe de Estado-Maior, General de Brigada Thaumaturgo, e o Comandante do VII, Maj Brig Lobato. Ficou acertada uma operação em larga escala, usando forças especiais do Exército Brasileiro e aeronaves da FAB, para a cobrir a fronteira do Brasil com a Colômbia, nas áreas das Serras do Traíra, do Meio e do Caparra, onde as ações seriam levadas a efeito, a partir de 18 de março de 1991.

Terminada essa reunião em Letícia, foi realizada uma outra, na cidade de Tabatinga, no hotel de trânsito do Batalhão de Selva, onde estavam presentes o Gen Santa Cruz, o Gen Thaumaturgo, o Brig Lobato e eu, quando foi planejada, na realidade, uma operação conjunta, sem um planejamento global devido à falta de tempo útil para tal, o que era muito comum na Amazônia, tanto que eu costumava chamar toda e qualquer operação que envolvesse EB, FAB e MG, na região, de "Operação de Consenso".

Nessa reunião ficou decidido quais forças seriam empregadas; do lado da FAB, foram listados, no transporte aéreo, os C-130, o Búfalo e o Bandeirante, no reconhecimento, a aeronave RC-95, do 1º/6º GAV, e aquelas empregadas diretamente na ação, que foram os UH-1H do 2º/10º GAV e os T-27 da ELO que, pela primeira vez, seriam empregados armados.

Pelo lado do EB, seriam empregados o Batalhão de Forças Especiais, que na época era comandado pelo Ten Cel Inf Álvaro, e o Batalhão de Selva de Tabatinga, comandado pelo Ten Cel Inf Vaz.

Vendo que o Gen Santa Cruz não tinha falado em empregar os helicópteros do EB, o Brig Lobato então argumentou com ele dizendo: "General, o senhor não acha que é hora de os seus helicópteros serem empregados em operação de combate real? Pois eles já têm mais de cinco anos que vêm treinando junto com

os pilotos da FAB, e agora é o momento certo para virem a operar em conjunto com os pilotos do esquadrão de helicópteros que os formaram e que poderão passar para eles as técnicas e táticas em operação real em selva".

O Gen Santa Cruz ouviu e em seguida respondeu que iria levar este assunto ao Ministro do EB e lhe pedir sua autorização para trazer alguns helicópteros para a operação.

Os helicópteros do EB então vieram para operar a partir de Japurá (antiga Vila Bitencourt) que, com os UH-1H, seriam utilizados para realizarem o desdobramento dos grupos de FE na região prevista para as operações.

Antes do início das operações, o EB transportou, em aeronaves da FAB, cerca de 30 jornalistas e 3 oficiais colombianos, que estavam em Tabatinga, para o local onde ocorreu o ataque, isto foi necessário para que se tivesse o sossego indispensável para dar início às operações.

Apesar de não ter tido representante da Marinha na reunião de Letícia, a Flotilha da Amazônia (FLOTAM), na época, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Areas, juntou forças às demais Forças com o Navio-Patrolha Fluvial-NPaFlu Raposo Tavares. Com toda a sua tripulação e um helicóptero, a presença do Raposo Tavares fundeado a cerca de uns 2km do eixo da pista de Japurá garantia a segurança da vila do lado lacustre, como também serviu para apoio à navegação aérea, já que Japurá não era dotado de um NDB.

Dada por terminada a "Operação Consenso", as unidades retornaram às suas sedes, com exceção do NPAFLU Raposo Tavares, devido ao rebaixamento do nível das águas da bacia do Japurá, o que não permitia a sua movimentação, obrigando a Marinha a buscar recursos para retirá-lo de lá.

É necessário dizer que a presença desse navio foi muito importante na segurança do nosso aquartelamento em Vila Bitencourt, pois a sua presença e as patrulhas que as suas lanchas realizavam negavam aos guerrilheiros a possibilidade de qualquer tipo de ação vinda da parte fluvial e, acrescente-se a isto, o apoio dado à navegação aérea das aeronaves que demandavam a pista de Japurá (Vila Bitencourt), usando o seu NDB.

Em 1992, já não era comandante do COMAR o Maj Brig Lobato, que o tinha passado para o Maj Brig Callafange, e o novo Comandante do CMA era o Gen Ex Carlos Anibal Pacheco. O relacionamento que a FAB tinha com o EB e a MB era excelente, e o apoio mútuo, em qualquer circunstância, era ímpar. Acredito que, devido a este cenário no qual vivíamos, foi o Ten Cel Inf Jeannot me procurou no Comando da Base.

Não me lembro do mês do ano, acredito ter sido no segundo trimestre do ano de 1992. Em um dia normal de expediente, fui informado pela minha secretária que um oficial do Exército estava na antessala pedindo para ser recebido. Perguntei a ela qual era o motivo da visita, respondeu-me que não sabia, mandei que ela o fizesse entrar.

Apresentou-se a mim o Ten Cel Jeannot, dizendo em seguida que necessitava da minha ajuda para evitar um possível e quase



Vila Bittencourt – Sede das operações.

certo acidente com um de seus helicópteros devido às condições da área onde estavam operando, pois, quando voltaram do Traíra, o CMA os sediou no Centro de Guerra na Selva, designando o campo de futebol da unidade, completamente cercado de árvores altas, como sua área de pouso, decolagem e estacionamento.

Disse-me ele que, em cada decolagem daquele campo, eram criadas as condições para um acidente, pois tinham de fazer uma decolagem com máximo esforço, na vertical, a ponto de a temperatura de óleo atingir a marca vermelha, e que, portanto, um acidente grave era uma questão de tempo.

Perguntei-lhe como eu podia ajudá-lo, ao que ele me respondeu: “preciso da sua autorização para operar aqui na Base”. Fiquei olhando para ele pensando em como ajudá-lo, pois ele tinha toda a razão de procurar evitar o que se descortinava com aquele tipo de operação.

Em face do que ouvi, perguntei-lhe se tinha levado ao conhecimento de seus superiores tal situação; respondeu-me: “Várias vezes, mas eles não entendem o risco que estamos correndo”.

Pedi-lhe um tempo, pois necessitava levar o pedido ao meu comandante, Maj Brig Callafange.

Maj Brig Callafange ouviu e concordou que deveríamos fazer algo para ajudar o Ten Cel. Na minha frente, ligou para o Comandante do CMA, Gen Pacheco, relatando o fato e reforçando a apreensão do comandante dos helicópteros no tocante à operação deles no CIGS.

Passados alguns dias, fui chamado pelo Maj Brig Callafange, que me informou que o traslado dos helicópteros do EB do CIGS para a BAMN estava autorizado, e que eu, portanto, deveria começar a preparar a Base para receber todo o destacamento de helicóptero com as aeronaves e pessoal que passariam a operar na Base, até a construção das instalações definitivas.

Começamos a trabalhar e, para atingirmos o nosso objetivo, tive de lançar mão de áreas do 7º/8º e do 1º/9º, fazendo remanejamento de parte do pessoal dessas unidades para outras edificações da Base. Ali instalados, passaram a operar como uma unidade da Base. Essa permanência se deu até o término das obras das atuais instalações, onde hoje estão muito bem instalados.



Instalações do EB às margens do Rio Traíra, onde aconteceu o ataque das FARC.



Região do Rio Traíra.



AT-27



Helicóptero Pantera do Exército Brasileiro.

AINDA SOBRE O STF

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br



A decisão da 1ª Turma do Supremo Tribunal Federal em relação ao ex-presidente Jair Bolsonaro, de aceitar a denúncia da PFN e torná-lo réu, entendendo que houve uma tentativa de golpe de Estado com base no que foi, fundamentalmente, encontrado no celular do Cel Mauro Cid e em sua delação premiada, merece algumas breves considerações.

Trata-se de uma mudança na jurisprudência do Supremo, pois, no caso da Lava Jato, apesar do prejuízo de bilhões causado ao Brasil por corruptores confessos, a Suprema Corte não utilizou

a delação premiada como fundamento de suas decisões e até entendeu que ela não poderia servir para embasar prisões.

Como um velho advogado, com 68 anos de exercício profissional e 61 de magistério universitário, confesso que ainda tenho muitas dificuldades para compreender a decisão, sem, contudo, fazer qualquer crítica aos Ministros. Aliás, por não criticá-los e, muitas vezes, elogiá-los, sou frequentemente censurado por meus leitores e seguidores das redes sociais.

Fato é que, primeiro, para haver uma tentativa de golpe, seria necessária uma ação concreta, que só poderia ser realizada por

militares. No entanto, nenhum militar com comando de tropas saiu às ruas para essa tentativa.

Lecionei durante 33 anos para coronéis que seriam promovidos a generais e, em 2022, creio que aproximadamente 90% dos generais haviam assistido às minhas aulas de Direito Constitucional. Lembro-me perfeitamente de que, durante as aulas, nos momentos de debate, não havia ambiente para que algum deles cogitasse golpes de Estado, até porque minhas aulas eram sobre o respeito à Constituição, jamais sobre sua ruptura.

Reafirmo: para haver tentativa, é necessário que exista um ato de execução do crime. E, nesse caso, as Forças Armadas seriam as únicas que poderiam executar um eventual golpe. No entanto, não houve tentativa, pois sequer houve o início de uma ação.

Em segundo lugar, afirmar que o evento de 8 de janeiro foi um golpe é algo muito difícil de aceitar. Digo isso como historiador da Academia Paulista de História, com livros publicados na área.

Como acadêmico da Academia Paulista de História, nunca vi, ao estudar a história mundial, um golpe de Estado sem a participação das Forças Armadas. Destaco, ainda, que a minha segunda tese acadêmica foi sobre o impacto das despesas militares nos orçamentos públicos, analisando todas as conhecidas batalhas mundiais até o ano 1200, quando se tornaram tão numerosas a ponto de não ser mais possível citá-las individualmente.

Insisto que o ocorrido em 8 de janeiro não foi um golpe de Estado também porque ninguém estava armado. Foi uma baderna, mas não foi um golpe de Estado. Uma das participantes estava com batom, e alguns tinham estilingues. Ora, com batom e estilingues não se faz uma revolução.

O terceiro elemento que me impressiona é chamar de documento golpista um papel sem assinatura, do qual constava uma declaração de estado de sítio.

Ora, o estado de sítio é uma figura constitucional que existe para garantir o Estado de Direito, e não para rompê-lo. Para ser decretado pelo presidente, o estado de sítio deve ser autorizado por maioria absoluta do Congresso Nacional.

Trata-se, portanto, de um papel sem valor algum, já que o Congresso Nacional jamais autorizaria o estado de sítio. Sendo assim, não vale nada, não é um documento.

Quarto ponto que, como advogado, me parece importante: muitos dos advogados que eu conheço, alguns brilhantes e respeitadíssimos no Brasil, não tiveram acesso completo à delação premiada e a todos os documentos.

Como é que eu vou defender o meu cliente sem conhecer todos os elementos que levaram à acusação? A Constituição, no inciso LV do art. 5º, prevê a garantia da “ampla defesa”. A palavra “ampla” é um adjetivo de uma força óptica impressionante. Não é, portanto, qualquer defesa judicial e processual. Mesmo assim, a defesa queixou-se de ter tido acesso apenas àquela parte que constava dos autos. Tratou-se, portanto, de uma defesa limitada e cerceada.

Com todo o imenso respeito que tenho aos Ministros, a matéria teria, a meu ver, de ser decidida pelo Plenário da Suprema Corte, dada a importância da discussão.

Uma vez mais, quero deixar muito claro que não faço juízo de valores sobre os Ministros, até porque tenho livros escritos com alguns deles e sempre os admirei como juristas. Embora, nas decisões judiciais, nossa convergência seja muito grande, nossa divergência ocorre quando entendo que eles se transformaram em poder político.

Por essa razão, é que, hoje, são obrigados a andar acompanhados de seguranças. Algo que não ocorria quando eu saía com os Ministros Maurício Corrêa, Moreira Alves, Oscar Corrêa, Cordeiro Guerra, Sidney Sanches, enfim, todos aqueles que foram meus amigos de tempos imemoriais, como os de Aliomar Baleeiro, Hahneemann Guimarães ou José Neri da Silveira. Não era necessário o uso de seguranças, porque era o STF apenas Poder Judiciário.

Significa dizer que os nossos atuais Ministros recebem um tratamento típico de políticos: quando estão na rua, quem os aprova aplaude, enquanto quem não gosta os ataca.

Como um modesto advogado de província e esforçado professor universitário de Direito Constitucional, creio que não foi essa a intenção dos Constituintes, até por conta do que presenciei ser discutido durante a elaboração da nossa Carta Magna. Nos 20 meses em que participei comentando a Constituição, fui ouvido em audiências públicas pelos Constituintes, mantendo contato permanente com Bernardo Cabral e visitando Ulisses Guimarães em sua casa, perto do Jóquei Clube, para discutirmos pontos da Constituição.

Naquele momento, o objetivo era, ao sairmos de um regime de exceção, onde havia um poder dominante, estabelecer três poderes harmônicos e independentes.

Retrato, pois, aquilo que vi na discussão e na formulação de uma Constituição ampla, prolixa, mas que tinha uma espinha dorsal fantástica, baseada na harmonia e na independência dos Poderes, além da previsão dos direitos e das garantias individuais, que são os dois maiores sustentáculos da Constituição de 1988.

Como um idoso de 90 anos, prisioneiro de São Paulo por conta da dificuldade de locomoção, mas com a cabeça ainda funcionando um pouco, embora não mais como antigamente, gostaria de trazer essas minhas reflexões para aqueles que me leem e viram a decisão de ilustres Ministros do STF, a quem respeito, mas que têm, entretanto, neste nonagenário, advogado e professor universitário, uma interpretação que, infelizmente, em relação ao direito, é bem diferente daquilo que foi decidido.

Sem ter posição em relação a A, B ou C, mas apenas analisando o julgamento como um advogado com 68 anos de experiência e 61 anos como professor universitário, que passou 20 meses estudando para comentar com Celso Bastos, em 15 volumes e cerca de 10 mil páginas, a Constituição do Brasil, essa é a minha opinião.

Fico muito constrangido de divergir dos meus amigos da Suprema Corte, que tanto admiro. Mas, como cidadão, não poderia me calar.

O 6º GRUPO DE AVIAÇÃO O ESQUADRÃO CARCARÁ

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar
astornetto@yahoo.com.br

De autoria do Cel Av Paulo Cezar Pereira, publicado na *Revista Aeronáutica* nº 325, o artigo “Uma Missão Real de Salvamento e Resgate do C-130 no 1º/6º Grupo de Aviação” narrou o socorro prestado à tripulação de uma aeronave da FAA (*Federal Aviation Agency*), que voava de Dacar para Recife e, por problemas técnicos, foi obrigada a fazer um pouso no mar durante a travessia do Atlântico. O RSC-130 2459 do 1º/6º GAV, voltava de uma missão de treinamento e, ainda no ar, rumou para o local da amerrissagem, a mais de 250 milhas de Recife. A atuação precisa e oportuna do 2459 contribuiu decisivamente para o resgate e o salvamento dos sobreviventes do avião da FAA.

Aquele excelente artigo levou-me a um passado distante e aos meus tempos de tenente e capitão vividos no Sexto Grupo de Aviação (6º GAV) nos idos da década de 1960 e início dos anos 1970. Quando cheguei ao 6º GAV, em 1965, como 2º tenente recém-promovido, o Grupo era equipado com os quadrimotores Boeing B-17, as lendárias Fortalezas Voadoras, e constituído por dois esquadrões, o 1º/6º GAV, com missões de Busca e Salvamento, e o 2º/6º GAV, voltado para o Reconhecimento Foto-Meteorológico. O primeiro comandante do 6º GAV foi o Ten Cel Délio Jardim de Matos, que anos depois exerceu o cargo de Ministro da Aeronáutica. Em 1968, com a substituição do B-17 pelo RSC-130, o 1º/6º GAV englobou o pessoal, o material e a missão do 2º/6º GAV, e o esquadrão foi desativado, depois de ter sido comandado por competentes oficiais, como os então Majores Vicente de Magalhães Moraes e Elahir Amaral da Nóbrega, que posteriormente se tornaram oficiais generais da nossa Força Aérea. No seu livro *Memórias de um Piloto da Aviação de Reconhecimento*, o Brig Nóbrega deixou registrados feitos do 2º/6º GAV, quando estava sediado na Base Aérea de Recife,

incluindo a participação do Esquadrão na “Guerra da Lagosta”, em 1963, quando barcos pesqueiros franceses tentaram fazer pescas predatórias no mar territorial brasileiro.

Algumas publicações apontam o ano de 1999 como o da criação do 2º/6º GAV. Na realidade, a sua história começa em 1956, quando ele foi ativado. Assim, o 2º/6º GAV não foi criado, e sim reativado em 1999, na Base Aérea de Anápolis, sob o comando do então Ten Cel Carlos de Almeida Baptista Júnior, piloto altamente operacional, que depois comandou a Força Aérea. A reativação do 2º/6º GAV agigantou a Aviação de Reconhecimento da FAB.

Em Recife, polivalentes, os pilotos do 6º GAV eram operacionais em busca, salvamento e reconhecimento, realizavam constantes treinamentos, e uma tripulação era mantida em permanente alerta, pronta para uma decolagem imediata quando acionada. Faziam parte da tripulação de alerta os pilotos, um navegador, observadores e, dependendo da missão, um médico e enfermeiros.

O cheque (exame) para um piloto tornar-se operacional durava alguns dias e constava de várias missões. O cheque era mais complicado na área de busca e salvamento. Inicialmente, eram feitos padrões como “pentes”, quadrados crescentes e lançamentos de conjuntos de sobrevivência. Sobre o mar, eram lançados também botes salva-vidas de borracha. Esses lançamentos tinham de ser precisos, considerando-se a direção do vento e o sentido das correntes marítimas, pois, em um lançamento malfeito, os botes se afastariam do alvo e não teriam serventia. Seguiam-se missões de Navegação Astronômica diurna e noturna. De dia, navegava-se pelo Sol (*landfall*) e, de noite, utilizavam-se as estrelas. Por fim, eram feitas interceptações de aeronaves em períodos diurno e noturno.

Aprovado em todas as missões, com pompa, o piloto era considerado operacional e admitido na Ordem do Carcará. O Carcará é um pássaro da família dos falcões, que tem uma visão extraordinária, com grande capacidade de localizar pequenos alvos no solo. Eu fui o Carcará 110. Como o Paulo Cezar, realizei ou acompanhei missões memoráveis. Dentre elas, uma contribuiu para o salvamento de uma vida.

Nos idos de 1966, a tripulação de alerta foi acionada para socorrer um garoto acidentado em Fernando de Noronha. A decolagem foi realizada em menos de 30 minutos. Na tripulação, foram incluídos um médico e um enfermeiro. O pouso em Noronha foi realizado no pôr-do-sol. Como uma grande bola alaranjada, o Sol começava a mergulhar no horizonte. O tempo era vital para o salvamento daquele garoto. O apoio médico em Noronha era muito precário, e o acidentado teria de ser transportado para Recife, onde seria hospitalizado. Após os procedimentos médicos, com o balizamento da pista muito deficiente, quase inexistente, o B-17 decolou para Recife, conduzindo o garoto acidentado. Os potentes faróis do B-17 permitiram uma decolagem marginal, realizada no período noturno em uma pista quase sem balizamento. Com suas poucas luzes, a ilha foi deixada para trás, e o B-17 penetrou na grande escuridão que cobria o oceano. Segundo o médico, o garoto não teria resistido mais duas horas sem os cuidados prestados por um profissional de saúde.

A lembrança daquela missão é um dos valiosos tesouros guardados na memória do Carcará 110. Muitas outras missões reais foram realizadas nos anos em que servi no 6º GAV, como interceptações de aviões e barcos em perigo, localização de aeronaves acidentadas, resgate de feridos e recobrimento aerofotográfico de milhares de quilômetros quadrados do território nacional. Esse recobrimento era feito para importantes órgãos como a Petrobras, o Conselho Nacional de Geografia (CNG), a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha (DHN), a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e vários Estados e Municípios.

Fazia parte do 2º/6º GAV um eficiente laboratório-foto, com primorosos equipamentos de origem alemã, que permitiam a junta das fotos em mosaicos, retratando a área fotografada.

No laboratório-foto, também eram confeccionadas fotos índices que auxiliavam a continuação de missões interrompidas ou a correção de falhas em faixas já realizadas. Sobre as interceptações realizadas pelo 6º GAV, merece



ser relembrada a citação do Maj Brig Othon Chouin Monteiro no artigo “A Despedida de um Guerreiro” ,publicado na *Revista Aeronáutica* nº 323, em 2024:

Na ocasião, lembrei-me de um episódio marcante, envolvendo um Hércules americano que teve pane em dois motores e foi interceptado e escoltado por um B-17 de Busca e Salvamento do 6º GAV, até o pouso em Recife. Espetáculo lindo, um C-130 americano com dois motores embandeirados acompanhado pelo nosso B-17.

Hoje, com saudade e tristeza, vejo o Esquadrão Carcará desativado e a Base Aérea de Recife sem Unidade Aérea, embora, pela sua localização, seja um ponto de grande importância estratégica para apoio à travessia aérea do Atlântico, devendo

ser relembrado também o significativo suporte dado às Forças Aliadas na Segunda Guerra Mundial .No meu modesto entender, por desconhecer os motivos da desativação do Esquadrão Carcará e da atual situação da Base Aérea de Recife, não tenho condições de emitir um juízo de valor sobre isso, mas posso afirmar, com absoluta certeza, que a missão real narrada pelo Coronel Paulo Sergio e muitas outras executadas pelo 6º GAV não teriam sido realizadas com presteza e sucesso sem uma Unidade Aérea de Busca e Salvamento sediada em Recife.

No presente, mesmo sem aviões, a Base Aérea de Recife tem, na sua entrada, um imponente monumento, o B-17 5402, guardião da lembrança de um passado glorioso e da história do 6º GAV e dos seus dois esquadrões, o 1º/6º GAV e o 2º/6º GAV.



Cabine do B-17

O Dia que meu Pai Voou de Marcha a Ré...

Hugo Moura

Cel Av
mourahjt@gmail.com



Na tranquila e verdejante paisagem do cerrado goiano, no final da década de 1970, a Base Aérea de Anápolis era mais do que um simples ponto estratégico. Tornou-se um lugar de emoções inesquecíveis para os que lá estiveram, especialmente para aqueles com o privilégio de sobrevoar os seus céus a bordo de aeronaves icônicas.

A visita dos meus pais naquela base foi especial e cheia de significados. Vieram para ver os netos, passar alguns dias conosco e, é claro, visitar a 1ª ALADA, na base conhecida por abrigar os majestosos e reluzentes aviões supersônicos Mirage III. Meu pai, um veterano militar vibrador com as tradições da Cavalaria, era carinhosamente conhecido como “**Cabo Velho**”, apelido carinhoso que ele dispensava a todos... era alguém que irradiava sabedoria e experiência, características que frequentemente compartilhava com todos ao seu redor.

Tive o privilégio e a felicidade de poder levá-lo para um voo de rotina a bordo de um Bell 47G-1 H13-H Sioux, nosso helicóptero de apoio. Enquanto alçávamos voo, o cerrado se descortinava em sua grandiosidade e singularidade sob nossos pés. Fiz da oportunidade uma experiência diferente para ele, demonstrando a versatilidade da aeronave nas várias manobras, desde o voo pairado até o voo de marcha a ré. A reação do meu velho pai foi de puro assombro. Ele estava impressionado com a capacidade de manobra do helicóptero e com a beleza exuberante da paisagem e das cachoeiras “vistas de cima”. Sentíamos a cada momento que o tempo parava, e, como em um *flash* de fotografia, congelava imagens inesquecíveis e de eterna lembrança...

Mas as emoções do dia não cessaram naquele passeio de helicóptero. Como um toque final àquela experiência, levei-o para a lateral da pista, onde assistimos juntos à decolagem na ala de dois Mirage III. O clamor ensurdecedor das turbinas em pós-combustão máxima, conhecido como PC Maxi, não só enchia o ar como fazia o próprio chão tremer sob nossos pés. A magnitude daquele momento era palpável e, mesmo para mim, acostumado àquela faina aérea todos os dias, foi surpreendente... imaginem para o velho oficial de Cavalaria.

Posteriormente, ele me confidenciou que aquele dia na base de Anápolis permaneceu como uma das maiores emoções de sua vida – a visão imponente dos Mirage III decolando e a experiência no H13-H harmonizaram-se em lembranças preciosas, compondo, em suas memórias, uma verdadeira sinfonia de imagens e roncões de motores.

Esses momentos vividos com meu pai não foram apenas experiências; foram laços de uma convivência estreita, enriquecida pelo amor e pela admiração mútua que compartilhávamos. Anos se passaram, mas aquelas lembranças continuam a ressoar, em meu coração, como um testamento das aventuras que partilhamos e do legado de exemplos de vida que ele me deixou.

A cada vez que o vejo nos céus tranquilos de minhas memórias, relembro do reconhecimento silencioso do seu olhar de “**Cabo Velho**”, e essa lembrança me aquece, sussurrando-me emoções que jamais desaparecem, permanecendo vivas e pulsantes para não nos deixar esquecer daqueles que realmente importam.

A Dialética

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av
kaureserva@gmail.com



Era alta madrugada e a casa inteira adormecia sob o peso morno da brisa de outono, quando ouvi aquele sussurro vindo de dentro da gaveta da escrivaninha.

A voz era normal. E, quando digo isso, eu me refiro apenas ao tom, já que uma voz vinda de dentro de uma escrivaninha não tem nada de normal...

Mas, como eu dizia, o tom era normal, não era esganiçado, nem fino nem trovejante, como se podia esperar – e você já entenderá o porquê.

A dicção era perfeita, sem sotaque, em português castiço.

“Por Deus”, pensei, “só pode ser a consciência querendo conversa”.

Ao prestar mais atenção, percebi que não era um espectro etéreo, e sim minha velha pistola Glock austríaca, que falava.

Achei incomum, mas, lembrando aquelas fábulas de La Fontaine, onde lobos, ovelhas e corvos falam um perfeito inglês e dão lições de moral, achei de considerar isso razoável.

Ela me fitava, como se seus olhos estivessem ocultos sob o cano polido, e falou com uma voz firme, seca como o estalo de um gatilho:

“Isso é pacifismo e leva à escravidão”, dizia ela.

Custei um pouco a entender que ela se referia ao artigo que eu terminara há pouco, denunciando a pouca vergonha do Estado brasileiro, que hoje escraviza a sociedade, e sugerindo uma via de correção constitucional por meio da renovação do Congresso, dentro das tais “quatro linhas”.

– “Li o que o senhor escreveu. E confesso: estou desapontada” – seguiu ela.

Surpreso, sentei-me à cadeira, ajeitei as mangas da camisa e rebati:

– E o que a desagrada, em meu texto? Não sustentei a defesa da liberdade contra o arbítrio? Não clamei pela restauração da lei contra a corrupção insaciável que devora a alma do Brasil?

– Clamou, sim. Mas com a brandura dos tímidos. Com a esperança pueril dos que ainda acreditam que raposas devolverão o galinheiro, por cortesia. O Supremo extrapola, o ladrão governa, o povo sofre. E o senhor escreve tratados e publica vídeos, como se ainda vivêssemos sob a guarda da lei e da honra.

– Não me acuse de covardia! Defendo a correção pela via constitucional, porque acredito que o caminho das armas, sem respaldo legítimo, nos levaria não à liberdade, mas a uma nova tirania. A força que se ergue pela ira, sem lastro na lei, é irmã

da Glock



gêmea da força que
hoje nos oprime –
retruquei na defensiva.

Ela replicou, implacável:

– Enquanto o senhor se agarra a essa fé tardia, os maus riem de sua crença, mastigam a Constituição como se fosse papel ordinário e vomitam sentenças ilegais, como corvos envenenando o campo. Prendem militares sem respeito ao devido processo legal, perseguem inocentes como se fossem inimigos do Estado, libertam canalhas corruptos e criminosos confessos, desfilam pelo mundo em séquitos faustosos pagos com o suor do povo, e, como se não bastasse, assaltam sem pudor os pobres aposentados do INSS, saqueando-lhes a dignidade. Quanto mais o senhor prega “moderação”, mais a República se corrompe até a medula diante dos olhos cegos de uma sociedade amordaçada. A sua brandura, meu senhor, é música doce aos ouvidos da tirania.

Baixei os olhos por um instante. Sobre a mesa, o texto manuscrito tremulava sob a brisa. Fui honesto com ela – e comigo:

– Sei que você tem razão, em parte. Sei que a paciência também tem seu prazo de validade. Mas a sociedade precisa primeiro recuperar a consciência de seu direito, para depois, e

só depois, fazer valer sua força. A indignação legítima deve ser mãe da ação, não filha da vingança.

Ela permaneceu em silêncio por um breve instante, como quem pesa cada palavra antes de desferi-la, e prosseguiu:

– Se a sociedade, anestesiada e acuada, já não encontra sozinha forças para reagir, cabe àqueles que empunham as armas em seu nome – os militares – serem os catalisadores dessa resistência justa. Não para usurpar o poder, mas para restaurar a ordem verdadeira, proteger o povo traído e fazer valer a lei que juraram defender. O senhor, que escreve e prega, deveria clamar por isso em seus artigos: deveria lembrar aos soldados que sua espada não serve a governos, mas à Nação. Que se faça ouvir a voz dos que ainda conservam honra, para que não reste apenas o silêncio dos vencidos.

Custei alguns segundos a responder:

– Compreendo a gravidade do que me pede, mas permita-me explicar minha reserva. Como militar veterano, não me sinto confortável em instigar diretamente a jovem oficialidade a tomar uma iniciativa que, por dever moral e hierárquico, caberia, antes, aos seus comandantes legítimos. Minha consciência não me permite lançar os mais novos à linha de frente de uma luta que deveria ser conduzida pelos que receberam a investidura da liderança. Por isso, embora trate dos temas com contundência e inequívoca clareza, tenho preferido abordá-los sob o prisma filosófico – para que a razão ilumine a indignação, e para que aqueles que têm olhos para ver e ouvidos para ouvir possam entender o que precisa ser feito, sem que eu mesmo ultrapasse os limites que me impus.

Ela arqueou, por assim dizer, o aço do cano em um gesto de ironia e disparou:

– Filosofia... Bah! Quando ouço falar em filosofia, tenho vontade de tensionar o meu gatilho. Isso é ciência de frouxos, meu senhor. Ciência de quem prefere bordar tratados enquanto saqueiam os pilares da civilização à luz do dia. No estado atual das coisas, o comportamento que se exige não é o de mestres de retórica, mas o dos Melos frente aos Atenenses: compreender que, onde a força fala mais alto é a ação – e não o argumento – que decide quem sobrevive e quem se curva. Enquanto o senhor filosofa, eles se fortalecem. Enquanto o senhor pondera, eles se locupletam.

Percebendo claramente a fina e amarga ironia, invocando tanto a brutalidade de Goebbels quanto a frieza calculada do Diálogo Meliano, da Guerra do Peloponeso, narrado por Tucídides, sorri, com a resignação de quem já se reconciliou com suas limitações, e repliquei:

– Ainda que a sua lógica seja irresistível, permita-me invocar minha desculpa predileta: a idade provecta e as malfadadas comorbidades. Já não tenho fôlego para tomar de assalto a Base Aérea de Santa Cruz, nem forças para uma decolagem rojão em um F-5 armado, derrubando no céu o avião presidencial que retorna, abarrotado de corruptos, de mais uma viagem desnecessária. Tampouco me sobra vigor para marchar hoje mesmo até Aragarças, como fez Haroldo Veloso, e fundar ali um foco

de resistência ao regime apodrecido. Faça o que me resta fazer: escrevo. Lanço minhas palavras como quem ainda atira pedras contra um colosso de pés de barro, esperando que um dia, por alguma fresta esquecida, a luz entre e derrube a tirania.

Por um instante, notei que ela silenciou. Não mais havia o tom cortante, nem a dureza implacável de antes. Era como se, enfim, tivesse compreendido.

Ela parecia pesar, em seu íntimo de aço e pólvora, que quem lhe respondia já não era o brioso piloto de caça que a portara com garbo nas paradas da juventude, o operador habilidoso das provas de tiro ao alvo, nem o jovem determinado que, nos raros momentos de verdadeira ameaça, a empunhara com mão firme e coração sereno.

Agora, diante dela, falava um velho: um homem já alquebrado pelas marcas do tempo, prisioneiro das próprias limitações físicas, incapaz de gestos aventureiros ou radicais.

Percebendo isso, a Glock titubeou em sua crítica. Sua rigidez cedeu espaço a um respeito silencioso – não de condescendência, mas de reconhecimento. Talvez compreendesse que, mesmo na velhice, mesmo sem força para levantar voo ou tomar as armas, ainda ardia ali, intacta, a chama da resistência interior – aquela que escreve, alerta, inspira e semeia, para que outros, mais jovens e mais aptos, um dia possam colher o que agora só se planta com palavras.

“Escreva, então”, lançou ela. “Mas escreva como um arauto, não como um monge. Que suas palavras soem como trombetas de alerta, não como cantigas de ninar para um rebanho adormecido. Se o senhor ama a paz, não pode ser surdo ao clamor da justiça. E saiba: se algum dia sentir que toda essa cautela foi em vão e que a paciência e a razão se esgotaram, sem eco, estarei aqui, fiel companheira, pronta para, mais uma vez, juntos sentarmos a pua contra os inimigos do Brasil.”

E, dizendo isso, ela se quedou muda, tão imóvel quanto um juramento esquecido, suas palavras ainda soando como aço batendo contra aço.

Ergui os olhos da escrivinha, sentindo o peso suave da Glock adormecida entre os papéis, como uma companheira que, enfim, contra sua própria natureza, reconhecia o valor da persistência silenciosa, que deve preceder a ação armada.

Mas também compreendi que, se eu já não podia agir como outrora, ainda me restava o poder das palavras – e que, lançadas no momento certo, elas poderiam ser faíscas sobre a palha ressequida da indignação nacional.

E, por isso, deixo aqui meu brado, que não é apenas meu, mas de todos os que ainda amam esta terra:

“Jovens militares e cidadãos de honra e de coragem! Ergam-se! Não para destruir, mas para restaurar; não para oprimir, mas para libertar. Façamos cessar a sangria que dilacera nossa Nação, retomemos de volta o comando de nossas vidas, reconquistemos a dignidade perdida!

Que o sangue derramado pelos nossos antepassados não tenha sido em vão. Que a chama da honra nos guie. Que a coragem vença a covardia. Que a liberdade vença, enfim, a tirania!”



EPOPEIA BEQUEANA

Alfredo Muradas Dapena

Cel Av

alfredomdapena@gmail.com

Dezembro de 1954. Seis alunos da EPCAR partem de trem para as férias no sul do país: 54-020 Arnaldo Alves Herbrith, 54-021 André Gasmirtsuk Tosmann, 54-022 Alfredo Muradas Dapena, 54-023 Antônio José Sá Brito de Almeida, 54-61 Horácio Francisco Misiec e 54-093 Mário Kalfelz.

A partida de Barbacena foi num domingo, no Baiano, trem que vinha da Bahia em direção a São Paulo. Na segunda-feira, à tarde, trocamos de estação e de trem em São Paulo. Na saída, de São Paulo, o trem estava tão cheio que nos acomodamos, com malas, na plataforma externa do vagão. Com a descida de passageiros, fomos nos sentando em bancos, um de frente para o outro, a fim de acomodarmos os pés no assento do outro. Na época, cada estado tinha sua própria empresa ferroviária, com exceção do Paraná e de Santa Catarina, cuja ferrovia era administrada pelo governo federal desde a Guerra do Contestado. Nessa ferrovia as locomotivas ainda eram as do tempo da guerra, antigas e pequenas, necessitando de duas para puxar o trem. Ocorre que havia pontes que suportavam o peso de apenas uma locomotiva, o que obrigava a parar o trem, passar uma locomotiva e depois o

resto do trem juntando a outra locomotiva após a passagem da ponte. Nas subidas, o trem reduzia tanto a velocidade que permitia que descêssemos e corrêssemos ao seu lado.

Como naquela época o uso de geladeira ainda estava em seus primórdios, o vagão-restaurante possuía um galinheiro, e as galinhas eram sacrificadas somente a cada refeição. Em um dado instante, escapou o engate de um vagão, sendo segurado pelas correntes de segurança. Com o tranco, foi arrancada a plataforma do vagão-correio. O trem parou, voltando de marcha a ré até um desvio, sendo o vagão danificado passado para o final do trem, e a viagem continuou.

O Misiec foi o primeiro a descer. Desceu em Mafra (SC), na quarta-feira. Eu, Dapena, desci em Cruz Alta (RS), na quinta-feira pela manhã. À tarde, desceram, em Santa Maria, o Tosmann, para pegar o trem para Quarai, e o Almeida, para pegar o trem para Alegrete. À tardinha, desceu o Herbrith, em Cachoeira do Sul. À noite, desceu o Kalfelz, em Porto Alegre, destino final da viagem do trem.

Foram percorridos cinco estados.

É uma história BEQUEANA.



Chengdu J-10

A Força Aérea Chinesa (PLAAF)

Reis Friede

Desembargador Federal
reisfriede@hotmail.com



Sem dúvida a Força Aérea Chinesa tem surpreendido o mundo, não somente sob o aspecto de seu impressionante crescimento no número de vetores de combate, como bem assim nos diversos modelos que são apresentados, quase que em simultâneo, e desdobrados por meio de tecnologias de ponta (ainda que obtidas, em sua grande maioria, pela espionagem direta ou por técnicas de engenharia reversa) em uma velocidade simplesmente surpreendente.

Os caças de 5ª geração Chengdu J-20A Black Eagle (competidor do norte-americano Lockheed Martin F-22A Raptore do russo Sukhoi Su-57) e o Shenyang J-31 Gyrfalcon/Falcon Hawk ou J-21/F-60/Snowy Owl (concorrente do Lockheed Martin F-35 Lightning II/Panther) são os exemplos mais expressivos do poderio aéreo chinês, tendo o primeiro modelo sido introduzido em 2017, com seis unidades em fase de testes e conversão operacional.



Xian Y-20

Porém, o Chengdu J-10B Firebird (um desenvolvimento do J-10A; resultado de um “cruzamento” de retroengenharia entre o General Dynamics F-16 norte-americano e o IAI Lavi israelense, segundo grande parte dos especialistas) é também um expoente de ataque ao solo (caça-bombardeiro FGA) da Força Aérea Chinesa, com entradas de ar redesenhadas (tornando-o mais furtivo contra emissões de radar oriundas do solo e dotando a aeronave de um melhor fluxo de ar ao motor em regime supersônico), um nariz mais longo (sugestivo de um radar ativo de abertura sintética sob o radome), além de um sensor de designação eletro-óptico (localizado bem à frente da cabine). A aeronave vem armada com uma gama de armamentos e sensores, destacando-se os mísseis PL-12 BVR (com trilhos duplos de lançamento) e PL-8B, guiados por infravermelho (e que, segundo analistas, é uma versão redesenhada do míssil israelense Rafael Python 3/4). A PLAAF contava, em 2017, com um total de 55 unidades do J-10B, adicionadas a outras 24 da versão J-10C e 48 da variante J-10S, além de 78 J-10 e 148 J-10A, mais antigas, totalizando uma significativa quantidade de 353 aeronaves deste modelo em suas variadas versões.

No que concerne aos aviões de transporte e apoio, vale mencionar o anfíbio AVIC AG-600 (para missões de busca e salvamento, e combinadas para incursões de apoio) e o transporte estratégico Xian Y-20 (uma cópia chinesa do Boeing C-17A Globemaster III, porém com muitas características replicadas do Ilyushin IL-76 Candid da era soviética, tais como as carenagens das turbinas, as portas dianteiras e uma versão chinesa do motor Soloviev D-30KP), que objetiva substituir, exatamente, as aproximadamente 45 unidades IL-76 em operação e/ou encomendadas

pela PLAAF, incluindo uma versão de alerta antiaéreo e controle de voo (AEW/AWACS) chamada KJ-2000, baseada na estrutura do IL-76 Candid. No ano de 2017, a PLAAF contabilizava 25 unidades operacionais de transporte pesado: 20 IL-76MD/TD Candid e 5 Y-20.

Para missões de reabastecimento em voo (REVO), a PLAAF utiliza variantes de bombardeiro Xian H-6 (uma réplica aperfeiçoada do bombardeiro soviético Tu-16 Badger), contando com 10 H-6U, mais 5 H-6DU na Força Naval e 3 aeronaves russas Ilyushin IL-78 Midas.

A exemplo do que sucedeu em várias ocasiões no passado (como, por exemplo, a compra dos motores a jato Nene britânicos, que acabaram por equipar inicialmente e forjar cópias por retroengenharia para o Mig-15 Fagot), o Shaanxi Y-8J (AN-12 Cubic russo) é, em conjunto com os KJ-200 e KJ-500 (similares ao Shaanxi Y-9, uma versão aperfeiçoada do AN-12), uma aeronave naval AEW/AWACS, equipada com os sofisticados radares RACAL Skymaster britânicos (vendidos sob estrita condição de emprego civil, mas utilizados militarmente), que já têm compradores estratégicos (no caso, o Paquistão, com quatro unidades do KJ-500). Havia, no inventário da PLAAF, em 2017, um total de 42 transportes médios: 30 Y-8 e 12 Y-9; além de 239 transportes leves: 170 Y-5, 41 Y-7/Y-7H, 20 Y-11 e 8 Y-12.

No que concerne aos bombardeiros, o destaque recai para os 90 Xian H-6K (Tupolev Tu-16 Badger soviético, fabricado, originalmente, sob licença, e aperfeiçoado com tecnologia chinesa) com motores russos D-30 e dotado de mísseis de cruzeiro A/AKD-63 com capacidade de transportar ogivas nucleares e 60 H-6H/M,



Changhe Z-10

além de 12 H-6 específicos para treinamento de tripulações, sem contar com mais 27 H-6C da Aviação Naval.

Quanto aos caças chineses (caças FTR), alguns também dotados de capacidade de ataque ao solo (caças-bombardeiros FGA), vale ainda destacar os 95 exemplares (caças FTR) do Shenyang J-11 (versão chinesa do Sukhoi Su-27 Flanker russo), 20 Su-27SK e 32 Su-27UBK, além das 110 unidades do J-11B/BS Flanker L e 16 J-16 Flanker (caças-bombardeiros FGA), 73 Sukhoi Su-30MKK Flanker e 14 Sukhoi Su-35 Flanker (de última geração), além de 140 JH-7A e 100 Nanchang Q-5D/E Fantan de ataque (caças ATK), e, entre os mais antigos, 216 Chengdu J-7

Fishbed (réplica do Mig-21 Fishbed da era soviética), 192 J-7E e 120 J-7G Fishbed aperfeiçoados, 28 Shenyang J-8B Finback, 24 J-8F e 96 J-8H Finback aperfeiçoado, sem contar o treinador aeronáutico Hongdu L-15 (semelhante ao YAK-130 russo e ao Leonardo M-346 italiano).

No que concerne aos helicópteros, dignos de menção são os modelos de ataque CAIC Z-10 (concorrente do AH-1 Cobra norte-americano) e Z-10K (concorrente do AH-64 Apache), que vem equipado com *softwares* canadenses e estadunidenses fabricados pela Pratt & Whitney e pela Hamilton Standard, que foram vendidos à China, não obstante as restrições legais impeditivas.



Xian H-6

PASSO REVERSO

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com

Não julgueis o seu semelhante sem, antes, andar sete dias com as sandálias dele.
(Provérbio atribuído aos índios Sioux, dos Estados Unidos da América)

Manda quem pode, obedece quem tem juízo. É o que reza a sabedoria dos quartéis. De uma forma mais pitoresca, vale lembrar, também, o dito dos velhos Soldados de que “Posto é Galão, Galão é Antiguidade, e este não se dá a Cabra Salafrário”. Sob a inspiração destes mandamentos informais e da citação em epígrafe é que algumas considerações serão feitas sobre as grandes (em vulto, não necessariamente em qualidade) modificações ora introduzidas na estrutura organizacional e na dinâmica administrativa da Força Aérea, outrora um dos cinco componentes do Poder Aéreo Unificado e que contribuiu, decisivamente, como seu braço armado e um pioneiro segmento indutor de memoráveis avanços, para a grandeza da Aeronáutica Brasileira.

Para quem entende do assunto – acompanhou os acontecimentos deste setor nos, pelo menos, últimos 50 ou 60 anos e é capaz de uma lúcida e desapaixonada avaliação do antes, do hoje e do possível futuro de toda esta imensa, multifacetada e complexa instituição – a preocupação será uma sua constante companheira. Preocupação esta que nos leva a recordar as muitas mudanças pelas quais passou a Força Aérea em particular e que, ao longo dos seus já longevos 25 lustros, procuraram dar-lhe o caminho dos novos tempos.

Mesmo antes do advento do Decreto-Lei nº 200, de 1966, a Reforma Administrativa trouxe uma nova feição ao Serviço Público e, para sintetizar, uma das suas grandes inovações, entre um sem número delas, foi a Organização por Sistemas. Sem particularizar acertos e erros, mas apenas recordando-os pelas suas siglas, há um expressivo desfiar de criações, extinções ou simples modificações, tais como: ALA, ALADA, CATER, CATNAV, CATRE, CFPM, CIEAR, COMTA, COMCOS, COMAT, COMFAP, DR, DEPV, DIRENS, EMRA, FATA, FATM, FAT etc. Tudo isto muito natural até um certo ponto, pois, guardadas as devidas proporções e peculiaridades, e a exemplo do que ocorre na Natureza, os rios de regiões geologicamente mais novas ainda estão buscando a sua caixa para estabelecer as



calhas onde formarão o seu caudal. Então, salta logo a pergunta: para onde correm as águas da Força Aérea dos anos 2000?

Portanto, até aí, “Nada de Novo no Front” (com a devida licença de Eric Maria Remark). Nem mesmo a boa, elevada e pura intenção dos responsáveis pelas mudanças do passado deve diferir daquela que anima os de hoje: a de estar fazendo o melhor, sem, contudo, se aperceber de que o possível “achismo pessoal” não é o caminho mais seguro para o êxito das medidas que se pretendem acertadas e duradouras. Um rápido, rapidíssimo exemplo, pode e deve ser lembrado como o que ocorre na mais do que basilar área do ensino, onde eventuais tomadores de decisão, muitas vezes leigos, alteram repetida e indevidamente os currículos, sem levar em conta que um erro neste campo obrigará a Força a conviver, por décadas, com integrantes mal formados profissional, técnica e, não raro, moralmente. Sem falar no subproduto do maléfico exemplo por eles a ser transmitido às sucessivas gerações.

Falamos em preocupação e, não, em crítica, já que não é do nosso conhecimento a plenitude das mudanças em pauta, do seu detalhamento e das suas imperiosas, senão insuperáveis, razões. Não o sendo, seria, no mínimo, imperdoável leviandade tal crítica. Mesmo que o fossem, manda a ética, o respeito, a afeição e o espírito de corpo (jamais corporativismo) que assim não se proceda. Não há, porém, como deixar de lado uma crença que me acompanhou e pratiquei fervorosamente durante minha vida: se queres derrubar um comandante, concorda, sempre, com ele. E, pior, elogia-o invariavelmente! Em muitas vezes fui bem compreendido, mas, em outras, dei-me mal. Muito mal! Esta convicção, não obstante, tenho-a até hoje, inabalável!

Assim, preocupa-me e, certamente, a outros tantos respeitáveis companheiros, a oportunidade e o custo-benefício de tão



vas-
ta e radi-
cal mudança feita
celeremente no momento em que,
para a aflição dos não insensatos e mais realistas,
o nosso país está visível e perigosamente se esfacelando
política, econômica e socialmente. Quanto custaram as mudanças
e os deslocamentos de bens e pessoas, o abandono de instalações
e a perda da identidade, da tradição e da projeção de Organizações
Militares quase centenárias? Mesmo no curto prazo, diante do
quadro de penúria financeira existente, qual a economia de recursos
conseguida? Preocupam-me os vazios deixados em regiões
sensíveis e demograficamente importantes, onde a ausência
física é tão, ou mais, perniciosa quanto a não presença política.
Preocupa-me, sobremaneira, perder a mobilidade e a flexibilidade
como duas das mais importantes características da arma aérea.

Preocupam-me os homens e as mulheres da Força Aérea,
em cujos corações e mentes não podem faltar a fé e o amor à
corporação da qual aprenderam a se orgulhar. Preocupa-me o
desprezo às lições da História, onde vou buscar a experiência do
célebre General George S. Patton Jr., quando registra no seu livro
A Guerra que eu Vi (p. 295):

... no último ataque contra Linz, por causa do desgaste em
combate e das baixas, a maior parte do efetivo se constituía
de soldados sem experiência de combate. Entretanto, há uma
diferença muito grande entre uma Divisão nova e uma Divisão
antiga, independentemente da situação dos efetivos que a
compõem. A guerra cria a alma de uma unidade combatente;
mesmo que lhe restem poucos veteranos, eles transmitem esta
alma aos recrutas rapidamente. Muita gente vai achar graça ao
me ver dizer que bastam uns poucos veteranos para transformar
uma Divisão recompletada só com recrutas. É uma desgraça
o fato de que só poucos Comandantes, e nenhum Político,
conseguem perceber a individualidade das Unidades, bem
como a necessidade de se valer dos sentimentos humanos.

Todas essas mudanças, pelo seu grande vulto, significado e
consequências, foram certamente precedidas do devido estudo,
no mínimo sob o nosso célebre Processo de Planejamento de
Comando e suas variantes administrativas, o EEM e a operacional,
o Ex. de Situação. Este método, originado na Segunda Guerra
Mundial, levou a Rand Corporation a desenvolver sua versão civil

genericamente denominada
Solução de Problemas com
Idealização. No Brasil, des-
ponta como uma autoridade
nesta área e em Governança,
reconhecida mundialmente, o Prof.

Vicente Falconi Campos, inicialmente atuando
na Fundação Cristiano Ottoni, da UFMG, onde se
graduou, e hoje na Fundação que leva o seu nome.

Devido à já manifesta preocupação, assalta-nos, de imediato, a
pergunta; além do concurso de um profissional de tamanha e me-
recida reputação, foi lembrada a conveniência de se ouvir a opinião
de respeitáveis, lúcidos e competentes ex-integrantes da nossa
Força Aérea, cuja experiência tem inestimável valor para ajudar
nas tomadas de decisão dos seus atuais e não menos dedicados
Chefes? As sociedades primitivas valiam-se dos seus Conselhos de
Anciãos, cujo exemplo pátrio mereceu o canto de Gonçalves Dias
nos seus épicos “Canção do Tamoio” e “Y Juca Pirama”.

Falamos nos homens e nas mulheres da Força Aérea, e é para eles
que queremos, primordialmente, voltar a nossa preocupação. É a eles
que deve ser dada a máxima atenção, pois é do elemento humano
que virá a decisiva resposta a estas mudanças, e é sobre ele que
recairão os resultados do sucesso, ou não, das mesmas. Ele é, sem
exagero, com extensão na população do país, a verdadeira e única
razão de ser das instituições nacionais, nelas incluída, obviamente,
a sua Força Aérea. Isto posto, fica claro que o caminho adequado
é se abster de mais considerações quanto às áreas administrativa
e operacional, mesmo porque, em benefício da brevidade, se faz
necessário concentrar as considerações no elemento humano, como
o cerne que é de qualquer instituição, principalmente nas de elevada
complexidade, como a de natureza militar.

Em 1979, na Exercitação Monográfica do Curso de Estado-
Maior, sob o título de “A Valorização do Homem como Meio de
Solução de Problemas”, afirmei que de nada adianta possuir
modernos sistemas de armas e/ou sofisticados equipamentos de
apoio se não houver, igualmente e sobretudo, homens e mulheres
capazes de os operar não só com competência, mas, também,
com interesse e dedicação ilimitados. Óbvio! Cristalino! Óbvio!
Entretanto, passados 40 anos, assistimos a medidas no campo
social da Força de nítido retrocesso nesse sentido, uma vez que
o elemento humano nela ingressa por vocação e nela permanece
por motivação, binômio este que o leva à realização do seu ideal
e nele acreditar. Sendo a família a tão celebrada célula-máter da
sociedade, é ela uma das aspirações maiores do ser humano e
constitui-la o destino natural para a preservação de um povo e
da sua nacionalidade. De uma certa forma, no Brasil, as Forças
Armadas foram pioneiras, a exemplo do campo tecnológico, na ca-
pacidade de enxergar a importância vital do campo social. Contudo,
hoje este entendimento está há muito ultrapassado pelas muitas
conquistas sociais e trabalhistas da sociedade moderna, enquanto
os militares, como classe a ela pertencente, ficaram estagnados e,
mais grave, sofreram retrocessos injustos e inadmissíveis.

Garantindo a Segurança Multissetorial na Transição Energética:

Estratégias para um Futuro Sustentável e Inclusivo

Alberto Machado Neto

Engenheiro Químico e de Petróleo.

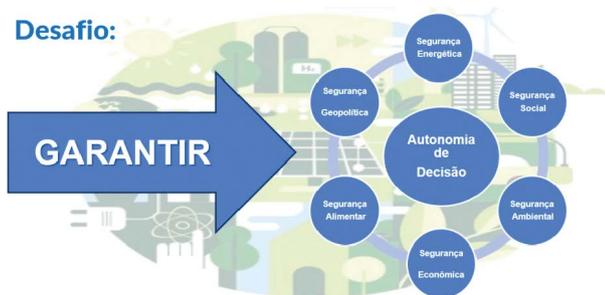
EPCar Aluno 62-136

amachado.arcplan@gmail.com

O processo de transição energética é essencial para alcançarmos um futuro sustentável para o planeta, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa e promovendo a construção de uma nova matriz energética mundial, enfatizando cada vez, a participação de fontes de energia renováveis, até porque, embora ainda disponíveis por várias décadas, as fontes fósseis são finitas.

Esse processo deve ser baseado no equilíbrio das diversas variáveis envolvidas, abordando o desafio de assegurar a segurança ambiental, econômica, energética, alimentar, social e geopolítica, além de promover o adequado descomissionamento das fontes que forem sendo substituídas, com responsabilidade e planejamento, de modo a buscar a otimização de todo o processo.

Desafio:



Quando tratamos cada um dos aspectos citados de forma isolada, por serem muitas vezes conflitantes, corremos o risco de, como diz o ditado: “despirmos um santo para vestirmos outro”, pois todos devem ser observados e colocados em uma mesma equação, não levando em conta aspectos ideológicos que, na maioria das vezes, levam a soluções unilaterais e, no longo prazo, todos perdem.

No presente artigo, vamos abordar os principais pontos a serem considerados na estratégia de condução do processo de

transição energética, alertando para aqueles que requerem mais atenção, devido ao potencial de inviabilizarem alguns dos demais.

- **Segurança ambiental:** para proteger o meio ambiente durante a transição, é crucial focar em tecnologias limpas evitando, ao mesmo tempo, a exploração excessiva de recursos naturais. Também é de fundamental importância promover o reflorestamento e a restauração de ecossistemas danificados. Quanto à nova infraestrutura, é necessário, mitigar impactos ambientais por meio do estabelecimento de regulamentos claros e multidisciplinares.

- **Segurança econômica:** para um país continental como o Brasil, a transição energética pode impulsionar o desenvolvimento econômico ao abrir novos mercados e setores. Para isso, torna-se necessário investir em inovação tecnológica, garantir incentivos para que as empresas locais se adaptem às mudanças e buscar a diversificação das economias locais, de modo a evitar a dependência excessiva de setores específicos. Adicionalmente, a requalificação da força de trabalho nos setores impactados é componente-chave para evitar desemprego e promover maior igualdade social.

- **Segurança energética:** quanto à segurança energética, a transição deve garantir a continuidade e a estabilidade do fornecimento de energia. Para atingir esse objetivo, a busca da diversificação de fontes, como energia eólica, solar, hidrogênio verde e biomassa, é imprescindível. Dentro dessa perspectiva, é necessário o fortalecimento das redes de transmissão para que se adaptem a lidar com flutuações, integrem as múltiplas fontes e disponham de sistemas de armazenamento eficientes para garantir energia durante períodos de baixa produção. A segurança energética reforça a resiliência quando acontecerem momentos de crises globais e/ou regionais.

- **Segurança alimentar:** durante o processo de substituição de fontes de energia, em certos países, culturas utilizadas para biogeração de energia podem vir a competir com a produção de alimentos. Para mitigar a inadequada substituição de destino das



terras agriculturáveis, é imprescindível que seja levado a efeito criterioso plano estratégico considerando todas as variáveis envolvidas. Uma das rotas para que esse objetivo seja alcançado passa pela pesquisa em culturas que não venham a competir diretamente com a produção de alimentos e com a implementação de práticas agrícolas regenerativas do solo.

Cabe esclarecer que, nesse aspecto, o Brasil está em posição confortável, pois aqui a geração de biomassa, para fins energéticos, é complementar e sinérgica com a produção de alimentos, promovendo safras adicionais, safras regenerativas do solo e reaproveitamento de áreas degradadas. Outras fontes são ainda obtidas a partir do aproveitamento de materiais que antes eram um problema quanto ao descarte adequado, e hoje geram energia, como dejetos de animais, esgotos e palhas decorrentes da colheita.

- **Segurança social:** a transição energética deve ser socialmente justa e inclusiva, considerando também as comunidades mais vulneráveis, garantindo acesso equitativo à energia, acompanhada de programas de compensação para trabalhadores impactados pela transição e pelo envolvimento das comunidades locais no planejamento de novos projetos. A inclusão social é um dos pilares para uma transição sustentável e harmoniosa.

- **Segurança geopolítica:** por fim, mas não menos importante, é necessário considerar a segurança geopolítica, que deve abranger a cooperação multilateral em tecnologias limpas, o estabelecimento de acordos comerciais estáveis para toda a cadeia de valor envolvida e o investimento em infraestrutura produtiva local, para reduzir dependências de importações, pois um esforço global colaborativo minimiza tensões e promove estabilidade.

Com o processo em marcha, resta tratar do descomissionamento das diversas fontes, na medida em que forem sendo substituídas. Como é do conhecimento de todos, o descomissionamento de fontes de produção de energia, como carvão e petróleo, por exemplo, exige um planejamento rigoroso, envolvendo a descontaminação de áreas impactadas e garantindo que resíduos tóxicos sejam tratados de forma segura, sempre buscando a reutilização de áreas industriais para novos projetos de energia renovável, de modo a evitar impactos posteriores no ecossistema e na economia local.

Além disso, requalificar trabalhadores desses setores e apoiá-los na transição para indústrias renováveis é essencial para mitigar os impactos econômicos e sociais do descomissionamento.

Concluindo, a transição energética é uma excelente oportunidade para a construção de um futuro mais limpo, equitativo e sustentável. Porém, só haverá êxito se houver um planejamento integrado, que envolva governos, empresas, comunidades e academia.

Somente por meio de esforços colaborativos e multissetoriais será possível transformar esse desafio em uma história de sucesso para o planeta e para a humanidade. Trata-se de um quebra-cabeça com centenas de peças em poder de diferentes jogadores, e que só será completamente montado se todos colaborarem e dispuserem as suas peças, de modo a alcançarem um objetivo comum.



Uma Janela no Tempo!

Helena Ribeiro

Em cada etapa da vida, podemos abrir uma janela para o passado. Hoje, vamos abrir a janela da origem do Grupo Amigas Voluntárias! Tudo começou em 1987, quando a Sra. Vilma Seixas, esposa do então Cel Seixas, CMT da Base dos Afonsos, convidou as esposas dos militares para uma reunião em sua residência.

O motivo era para organizar e fazer acontecerem os Bingos Beneficentes do COGA.

E foram muitas e muitas deliciosas reuniões...

A esse grupo de senhoras foi dado o nome de Grupo das Guerreiras do Campo dos Afonsos, as laboriosas GGCA, com crachá e tudo!

Os bingos eram famosos, recebíamos doações das diversas unidades militares, prêmios incríveis: TVs, DVDs, micro-ondas, bicicletas, viagens e variados utensílios domésticos.

Era o maior acontecimento da Vila!

Nossa maior âncora de sustentação dos eventos foram os comandantes, que na época passaram pela Base dos Afonsos!

Mas o tempo é inexorável! O passar dos anos foi levando com ele os nossos bingos e as dedicadas guerreiras!

Muitos maridos foram transferidos, outros tantos passaram para a reserva.

Isso fez acabar a captação de fundos para nossa caridade.

Chegamos até a organizar almoço nas casas das pessoas cobrando o convite; mas o trabalho era muito e o retorno, pouco.

Em 1994, para dar continuidade à nossa missão, resolvemos nos reunir em restaurantes (principalmente na Barra da Tijuca).

Nossas reuniões sempre foram às segundas quartas-feiras do mês.

Passamos a comemorar as aniversariantes do mês e vendíamos uma rifa para manter nossas doações!

Aliás, hoje as rifas estão de volta, e com muito sucesso!

Estava nascendo, assim, o GRUPO DAS AMIGAS VOLUNTÁRIAS!

Voluntárias na fé, na persistência e na certeza de que tudo é possível quando a finalidade é um bem maior!

Não somos muitas, fisicamente, mas somos gigantes em uma magia espiritual.

Muitos dos assíduos depósitos que recebemos em conta bancária vêm de pessoas que não frequentam mais o grupo.

Nem a pandemia fez calar o nosso auxílio aos menos favorecidos!

Para nós, a caridade é como uma onda benfazeja que atrai as pessoas ao nosso redor.

Desde que as AMIGAS VOLUNTÁRIAS passaram a existir, nunca faltou nosso socorro em proteínas para:

- o Asilo São Mateus;
- o Orfanato Amanhecer;
- a Casa de Caridade (das freirinhas de Realengo).

Atualmente, a nossa doação é de R\$1.300,00, por mês.

No Natal, damos panetones para essas três instituições e para o Lar Pedro Richard.

Fazemos a festinha de Natal do Asilo São Mateus, com refrigerantes e salgadinhos. E cada voluntária tem a opção de doar um kit higiênico para um idoso do asilo.

Em outubro, comemoraremos 30 anos de existência!

BODAS DE PÉROLAS!

Realmente, somos pérolas, guerreiras, voluntárias e amigas do bem! Todas unidas em uma só fé, em uma só causa, guiadas pela luz do coração, que nos ensina as coisas corretas da vida!

E, para encerrar, ficamos realmente felizes, porque estamos recebendo gente nova no grupo.

O novo sempre traz mudanças, ideias diferentes e novas energias! Torna o que é bom ainda melhor!

Estamos precisando muito disso.

Sejam sempre bem-vindas!

Parabéns, amigas voluntárias!

AS BÊNÇÃOS DO MEU AVÔ

Contos da Cultura Judaica

Rachel Naomi Remen

Quase 25 anos se passaram até que eu comparecesse a um outro Seder. Dessa vez, o serviço foi feito na minha língua. Todos nós participamos lendo trechos do ritual determinados pelo nosso anfitrião. A parte que me coube continha uma obscura ordem de Deus. Afirmava que, em cada geração, era dever dos pais contar aos filhos a história de Pessach e especificava como isso seria feito: “Naquele dia contarás a teu filho: isto é por causa do que o Eterno fez por mim quando eu mesmo saí do Egito”.

Essa frase é repetida duas ou três vezes durante o ritual. Cada vez que eu lia em voz alta, ficava imaginando o que queria dizer. De repente, quando o li em voz alta pela terceira vez percebi a verdade contida ali. A história que meu avô me contou não aconteceu há milhares de anos. Ela está acontecendo agora. É a história de cada paciente que tratei, cada pessoa que conheci. É a minha própria história.

A escravidão que nos impede de seguir nossa bondade é interna. Estamos presos por ideias de insignificância e falta de

autoestima, por desejos, ganância ou ignorância. Somos escravizados por nos sentirmos vítimas ou por acharmos que temos direitos. É uma história sobre o medo de mudar, sobre o apego a lugares e comportamentos que são pequenos e machucam, porque abandoná-los irá nos colocar diante do que ainda não conhecemos. Ouvi novamente as palavras do meu avô: “A escolha nunca é entre a escravidão e a liberdade. Precisamos escolher sempre a escravidão e o desconhecido”.

A liberdade é tão assustadora agora como há milhares de anos. Ela vai sempre existir à disposição de sacrificar o que nos é mais familiar pelo que é mais verdadeiro. Para sermos livres, teremos de agir com base na integridade e na confiança, muitas vezes, por um longo tempo. Poucos alcançarão sua terra prometida em um único dia. Talvez a parte mais importante da história seja o fato de Deus não delegar essa tarefa. Sempre que nos movimentarmos em direção à liberdade, Deus estará lá.





* 1926
† 2025

Depoimento

Pedro Ivo Seixas

Ten Brig Ar
In memoriam

INFÂNCIA

Nasci em 09 de junho de 1926, em Santa Maria – Rio Grande do Sul. Meu nome foi escolhido pelo meu pai, provavelmente por conta de um revolucionário pernambucano.

Venho de uma família de pecuaristas bem-sucedidos, mas que, durante a crise de 1929, apresentou problemas financeiros, o que culminou na separação do casal. Assim, minha mãe, meu irmão e eu passamos a morar com meus avós, por, aproximadamente, dois anos, até minha mãe se casar novamente com meu padrasto, que também era de família pecuarista.

Fui uma criança tímida, sempre estudiosa e, por ter vindo de uma família culta, tenho o hábito da leitura desde pequeno. Gostava de ler livros de aventura, fantasia e outros. Estudei no Colégio Metodista e depois no Colégio Católico de Irmãos Marista, onde tive as bases educacional e religiosa.

Gostava de brincadeiras de menino, como peão, espada, pipa, andar a cavalo e outros. Em resumo, tive uma infância privilegiada!

ADOLESCÊNCIA

Minha adolescência foi marcada pelo recebimento de uma significativa herança familiar por parte do meu padrasto. O padrão de vida familiar de classe média-média passou para classe média-alta. Mudamos para uma cidade melhor, era possível ter o carro e a motocicleta do ano. Naquela época, eu fui estudar no Colégio Católico de Irmãos Marista.

Aos finais de semana, eu realizava brincadeiras ao ar livre e me dedicava às atividades de escotismo. Por conta da base religiosa do ensino, fui devoto até meus 15 anos, quando tive uma mudança de interesses por conta da puberdade.

Na adolescência, fiquei rebelde, independente e até, por vezes, demonstrava certa agressividade. Nesse ínterim, foi havendo uma deterioração nas finanças da família que me obrigaram a interromper os estudos para ajudar em um último negócio mal-sucedido. Simplesmente não deu certo.

Eu me vi compelido a procurar um meio de ganhar a vida e, de início, encontrei dois obstáculos quase intransponíveis: a falta de preparo para qualquer atividade remunerada e a ausência de certificado de serviço militar. Esses dois obstáculos me levaram a sentar praça, como recruta, na Base Aérea de Canoas da Força Aérea Brasileira.

VIDA ADULTA

Minha primeira tarefa como recruta foi fazer uma faxina na cozinha da base. Eu me adaptei razoavelmente bem à vida de soldado, vindo a ser, paulatinamente, tratado com especial consideração por colegas e superiores.

Ao fim de um ano, ofereceram-me a oportunidade de prestar exame para a Escola de Formação de Oficiais no Rio de Janeiro. Sob o esforço e o afincamento de preparação no tempo que ainda dispunha, fui aprovado na parte intelectual e na parte física.

Fui então incluído como Cadete na Escola de Aeronáutica dos Afonsos. Completei o curso de anos para Oficial Aviador com razoável esforço. Depois, fui transferido para a Base Aérea de Fortaleza, no Ceará, para a especialização em aeronave B-25 de bombardeio médio.

Após um ano, já como operacional e instrutor, ofereceram-me a oportunidade improvável de participar de uma viagem de instrução de Guardas-Marinha, de circum-navegação, com duração prevista de 13 meses a mais de 20 países.

Essa oportunidade foi de grande valia profissional, principalmente porque me dediquei (com grande prazer) a aprofundar conhecimento de navegação e meteorologia, além de, obviamente, aprender idiomas, costumes etc.

Em meu regresso, novamente, a Fortaleza, recebi uma classificação para a unidade de B-17 motores – as que ficaram famosas como fortalezas voadoras na Segunda Guerra Mundial.

Na iminência de nova transferência, tomei as duas maiores e melhores decisões da minha vida, já com mais de 30 anos: decidi me casar e fazer um curso de engenharia eletrônica.

Como engenheiro eletrônico formado no ITA, e depois de um período de quase um ano de treinamento como engenheiro na Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço – NASA, nos Estados Unidos, fui convidado para participar de um grupo selecionado que visava à implantação de uma base de lançamento de foguetes.

Em 1965, nós realizamos os primeiros lançamentos de foguetes de sondagem ionosférica, inaugurando o centro de Lançamentos de Barreira do Inferno (CLBI), em Natal, no Rio Grande do Norte. Passei os anos seguintes envolvido em atividades correlatas entre o Centro Técnico Aeroespacial (CTA), em São José dos Campos, e o CLBI, em Natal.

Com a dissolução do grupo, por conclusão de propósito e por imposição da carreira, as nossas tarefas foram dadas como concluídas e transferidas para outros militares. Com isto, após um lance de espera de cerca dois anos como instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior, fui designado para a Comissão de Navegação Aérea da Agência Nacional de Aviação Civil (OACI), em Montreal/Canadá, com duração de três anos.

Ao regressar do Canadá, fiquei envolvido com Aviação Civil, tanto na parte técnica como na parte administrativa, visto que fui diretor da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV) e diretor-geral do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), respectivamente.

Em 1990, com a ascensão do governo Collor e a nomeação de novo ministro da Aeronáutica, eu, a pedido, fui designado como condutor da Escola Superior de Guerra, na qual permaneci até minha passagem compulsória para a reserva, por ter atingido o tempo limite de quatro anos no último posto de hierarquia em tempo de paz.

VELHICE

Por uma conveniência político-administrativa, devido a ter assumido um novo presidente da República e mudado o ministro da Aeronáutica, eu assumi o comando da Escola Superior de Guerra, que foi minha última atividade no serviço ativo, como já citado anteriormente. Assim, ao atingir o limite de quatro anos no último posto da carreira em tempo de paz, fui transferido para a reserva remunerada.

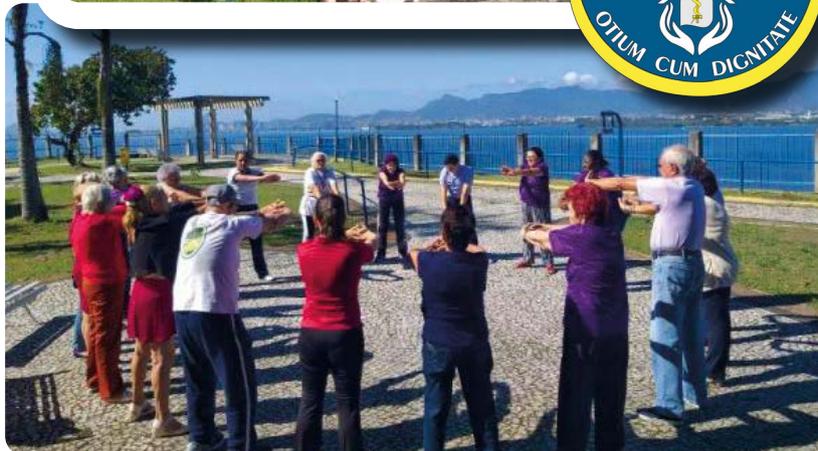
A convivência, que me foi proporcionada com civis e militares de alto nível intelectual, além do contato com problemas estratégicos nacionais e internacionais, me foi altamente interessante e prazerosa.

Outra oportunidade surgida que acolhi em boa vontade foi assumir a presidência da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (SBDA), mesmo não sendo advogado. A SBDA é uma organização sem fins lucrativos, na qual os serviços prestados são considerados como relevantes.

Novamente, o esforço despendido foi altamente compensador pela oportunidade de convívio e de trabalho com profissionais e pessoas de alto nível intelectual e profissional. Após diversos períodos na presidência, passei a tarefa a um colega e assumi a presidência do Conselho Consultivo da entidade. Isso constitui a minha última atividade, que durou cerca de dois ou três anos, quando, então, definitivamente, me aposentei.

Desde a inauguração do Centro Gerontológico de Aeronáutica Brigadeiro Eduardo Gomes (CGABEG), em 1984, vinha acompanhando o propósito da instituição. Vinte e oito anos depois, por condições de saúde e de família, convenceram-me a me candidatar a residente na instituição.

Hoje, mais de 11 anos morando no CGABEG, estou convencido do que foi uma das melhores resoluções que tomei na minha vida. Graças a Deus e à Aeronáutica pela oportunidade.



Imagens da Casa Gerontológica.

Baile de aniversário do
Clube de Aeronáutica

CAER 70
anos



Participação

02 de agosto, às 21h Banda Palace

R\$ 250 (sócios) e R\$ 330 (não sócios)
em até 3x no cartão.

Buffet, jantar e bebidas inclusos.

Informações: (21) 96423-1341 (terça a sexta, das 8h às 17h)

Traje: Esporte fino

Praça Marechal Âncora, 15
Centro - Rio de Janeiro



F-5 - Foto: Sgt Batista/FAB

Pioneirismo do Reabastecimento em Voo

Cezar Ney Britto de Mello

Maj Brig Ar
cnbrimell@gmail.com

Logo no mês de fevereiro, em 1975, a Força Aérea Brasileira (FAB) começou a receber aeronaves F-5E/F supersônicas com a capacidade de realizar reabastecimento em voo, um sistema novo nas operações cotidianas da FAB. No entanto, para que esse tipo de missão fosse realizado, teríamos de adquirir um vetor reabastecedor. A opção inicial foi o KC-130, pois era uma aeronave já conhecida pelo nosso sistema logístico, com possibilidade de operar imediatamente. Dessas aeronaves, duas foram adquiridas em 1974 e recebidas no final de 1975. Para nós, integrantes do efetivo do 2º/1º Grupo de Transporte de Tropa (GTT), havia a preocupação de como iniciariam tais operações. Por óbvio, receberíamos instrução de pessoas qualificadas para a missão, mas e os manuais de operações, a fraseologia correta, os procedimentos iniciais e finais das missões? Como adquirir manuais? Qual Força Aérea realizava a missão com os mesmos vetores que tínhamos (KC-130 e F-5E)? Precisávamos pesquisar, lembrando que, naquela época, não havia Google, nem tampouco celular. As pesquisas eram demoradas e nem sempre os resultados eram conhecidos e/ou completos.

Sabíamos que a Força Aérea Americana (USAF) utilizava os F-5E, mas não com KC-130. Os Mariners, por sua vez, utilizavam o C-130 como aeronave reabastecedora, mas o operavam junto com o A-4. Quem utilizava o reabastecimento do Voo (REVO) com o KC-130 e o F-5E? O tempo passava, e já quase chegando o momento de receber a primeira aeronave KC-130, que aconteceu em final de outubro de 1975, ainda desconhecíamos quem os operava. Foi quando travamos conhecimento de que a Força Aérea da Arábia Saudita utilizava as duas aeronaves para missão de REVO. Conseguimos, com o adido aeronáutico nos Estados Unidos, um exemplar do manual de operação. Fomos traduzindo-o aos poucos, trabalhando a quatro mãos junto ao 1º Grupo de Caça (GAVCA). Separando a teoria da prática, conseguimos ter o primeiro manual de REVO da FAB. Tudo sobre o planejamento, nomes, abreviaturas, e toda a parte comum às Unidades Aéreas (UAe) estava lá. O segundo passo viria após realizarmos os respectivos cursos de ambas as partes, reabastecedores e recebedores, pois nem mesmo sabíamos como se dava a delicada operação.

Finalmente tivemos notícia de que, para operar convenientemente as aeronaves reabastecedoras, teríamos o curso de REVO, com início marcado para 26 de abril de 1976 até 14 de maio do mesmo ano. Dois civis eram ligados aos setores de pilotagem e manutenção, respectivamente, Mr. Bernie Dvorsak e Mr. George Garger, ambos da Lockheed Company. A instrução a respeito da fraseologia, das atitudes, dos procedimentos e da segurança foi ministrada pelo Cap Bill Engestron da USAF. O curso foi dividido em dois estágios: teórico e prático, com duração total de 20 dias. O corpo discente foi formado por oficiais aviadores e graduados aeronavegantes.

A seguir, listamos todos os pioneiros da missão na FAB:

- Aviadores: Ten Cel Valle, Ten Cel Jader, Maj Mushan, Maj Uchoa, Cap Cezar Ney, Cap Paiva Neto, Cap Ribeiro Mendes, Cap Vilarinho.
- Graduados Especialistas em Mecânica de Voo (QAV): SO Hugo, 1º SGT Florêncio, 1º SGT Maeno, 1º SGT Ocko, 1º SGT Ferreira, 1º SGT Qav Monteiro, 1º SGT Wilson, 1º SGT Luiz, 1º SGT Soares, 2º SGT Adilson, 2º SGT Luiz Carlos, 2º SGT Camargo.
- Graduados Especialistas em Radiotelegrafia de Voo (RTVO): 1º SGT Bences, 1º SGT Vicente, 1º SGT Cavalheiro, 2º SGT Leucimar, 2º SGT Pontes e 2º SGT Sobreiro.

Da mesma forma, na Base Aérea de Santa Cruz, sede do 1º Grupo de Aviação de Caça, ocorria a instrução dos pilotos da UAe, junto com o Maj da USAF Clyde L. Johns e técnicos da Northrop Grumman, fabricante dos F-5 Tiger II e seus sistemas de reabastecimento.

Voltando ao 2º/1º GTT, o Comandante, Maj Muhsan, determinou que fossem feitas sugestões para a escolha do código para uso na nova missão. Dos 40 nomes apresentados, a escolha por votação entre os pilotos alunos do curso de REV recaiu no nome de BARÃO, apresentado pelo Cap Ribeiro Mendes. Longe de ser uma designação aparentemente apenas nobre, tal apelido tem razão de ser na sua origem, pois o termo deriva do baixo latim *baro*, *baronis*, que significa “varão”, ou do alto alemão *bar*, que significa “homem livre”.

O primeiro “Reabastecimento no ar”, como era chamado, à época, o REVO, ocorreu no dia 04 de maio de 1976, atividade pioneira no Brasil, por meio do C-130 2462, transferindo 4.000 libras de combustível tipo JP-1, para cada um dos dois F-5E 4828 e 4854, em um total de 8.000 libras. O reabastecedor, C-130 2462, atendendo o código de chamada “Barão 01”, era tripulado pelos seguintes militares: Ten Cel Valle, Cap Paiva Neto, SO QAV Hugo, 1º SGT RTVO Bences, e, como observadores, estavam o 1º SGT QAV Ferreira e o 2º SGT OAV Camargo. Também participaram a bordo três instrutores norte-americanos: Cap Bille, dois civis da Lockheed, Mr. Bernie e Mr. Garger. As aeronaves F-5E do 1º GAV Ca eram pilotadas pelo Ten Cel Carlos de Almeida Baptista (Comandante do Grupo de Caça) e pelo Maj Clyde da USAF.

Dez dias após este evento, quatro pilotos de F-5E e sete tripulantes de C-130 estavam qualificados nesse tipo de operação. Durante o mês seguinte, a despeito do mau tempo reinante, foram qualificados mais três tripulantes de C-130 e 40 pilotos de F-5E, em reabastecimento em voo diurno. No dia 18 de agosto de 1976, foi realizado o primeiro reabastecimento noturno entre as aeronaves do Grupo de Caça e do GTI, na região de Anápolis, onde o Grupo de Caça realizava treinamento fora de sede. A tripulação do C-130 era composta pelo Ten Cel Jader, pelo Maj Muhsan, pelo 1º SGT QAV Monteiro, pelo 1º SGT QAV Wilson, pelo 1º SGT QAV Camargo e pelo 3º SGT RTVO Pontes. As aeronaves do Grupo de Caça eram pilotadas pelo Cap Potengi e pelo Cap Sérgio Martins.

O coroamento das atividades de REVO ocorreu ao final do ano de 1976, quando dois C-130 e oito aeronaves F-5E realizaram o seguinte circuito com REVO: da Base Aérea de Santa Cruz (BASC) para a Base Aérea de Fortaleza (BAFZ), com REVO na vertical de Salvador; da BAFZ para a Base Aérea de Manaus (BAMN), com REVO na vertical de Belém; da BAMN para a Base Aérea de Natal (BANT), com REVO também na vertical de Belém; finalizando a missão, da BANT para a BASC, com REVO na vertical de Salvador. Nesta última etapa, ocorreu uma pane de motor na aeronave C-130 2462, que embandeirou e prosseguiu direto para a Base Aérea dos Afonsos (BAAF). Os pilotos da aeronave eram o Ten Cel Jader e o Maj Asvolinsque. Com este acontecido, coube ao C-130 2461 realizar o reabastecimento de todas as oito aeronaves F-5E, equipadas com tanque de ponta de asa, transferindo um total

aproximado de 48.000 libras de combustível. Todas seguiram e pousaram na BASC no horário programado. O C-130 2461 pousou para reabastecimento na Base Aérea de Salvador (BASV) e depois prosseguiu para a BAAF. Os pilotos do 2461 eram o Ten Cel Valle e o Cap Cezar Ney. Infelizmente não há registro dos demais tripulantes, tanto do 2461 como do 2462.

No ano de 1977, começamos a operar e qualificar os pilotos do 1º/14º GAv na Base Aérea de Canoas (BACO). Ao encerrar de mais esta etapa operacional, no dia 29 de junho de 1977, cerca de 3.500km foram percorridos por quatro caças F-5E Tiger II da UAe, sem pouso intermediário, desde a decolagem da BACO, até o pouso na BAFZ, utilizando dois REVO, cada um com um C-130. Também, desafortunadamente, não obtive informações sobre os pilotos dos F-5E e os tripulantes das duas aeronaves C-130.



x x
x

OUÇA NOSSO PODCAST!



PensaPod

O podcast do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

Aponte a câmera do celular para ler o código e acessar o podcast



Pensamento Brasileiro Militar Aeronáutico Fundamentos Filosóficos

Araken Hipólito da Costa

Cel Av
arakenarte@gmail.com



Desde o início dos tempos, a terra era o local firme para o homem viver. Este período teocêntrico, onde deuses orientavam os homens a edificarem seus reinos, mesmo o Deus único orientava seu povo para a Terra Prometida.

As mudanças decorrentes ao Renascimento provocaram um giro para o antropocentrismo, no qual o homem ordena o mundo, dá surgimento às nações, às suas línguas e às filosofias nacionais. Com o início das ciências, em especial, a náutica, ao lado da imprensa e outras, permite-se a era das grandes navegações, e o mundo começa a ser descoberto.

Assim, nosso planeta era envolvido nessas duas dimensões: terra e mar.

A partir da descoberta do Brasil, em 1500, pelos portugueses, até a afirmação da nossa identidade, grandes marcos de origens militares vão alimentar e solidificar a compreensão de ser brasileiro.

O primeiro deles é ambientado em Pernambuco, especificamente na expulsão dos holandeses (1645-1654), quando homens e mulheres que habitavam a nossa terra começavam a esboçar na sua alma o sentimento de “eu sou brasileiro”. Neste momento, a resposta se manifesta de maneira bélica, com um exército composto por negros, índios e mazombos aos invasores holandeses.

Nessa época, o homem movia-se somente nos ambientes terrestre e marítimo, mas, a partir de agosto de 1709, na Corte Portuguesa, o padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, com seu invento, o aeróstato, permitiu que ganhasse os ares, e assim deu início a terceira dimensão: o ar.

Nesse período, a Europa passava por grandes transformações políticas, das monarquias absolutistas ao processo de formação dos Estados Nacionais, o qual foi caracterizado pela unidade territorial, unidade das Forças Armadas, unidade de soberania e unidade de governo. Paralelamente, aconteceram a adoção das línguas nacionais e o nascimento das filosofias nacionais, como reflexões e investigações dos problemas inerentes de cada país.

No Brasil, a formação do Estado Nacional exigiu unidade das Forças Armadas. A Marinha nasceu com a chegada da Corte de D. João VI, em 1808. Com a criação da Real Academia Militar, em 1810, surge o Exército.

Em 1822, com a proclamação de nossa independência por D. Pedro I, é evidenciado o segundo marco significativo, quando a Marinha tem um papel singular a criar estabilidade política-militar para tal feito, especialmente, para o controle do mar, a fim de impedir o reforço de tropas portuguesas vindas da Metrópole, apoiar com fogo naval os desdobramentos em terra, bloquear os portos controlados pelo inimigo e transportar tropas leais, principalmente da Corte, para locais onde permanecesse resistência ao processo de Independência.

Outra marca significativa para fortalecer a nossa identidade nacional foi a Guerra do Paraguai (1865-1870), quando negros, índios e habitantes oriundos de diversas províncias lutaram juntos contra o inimigo comum – o Paraguai – em prol da nossa nação.

Após a Guerra da Tríplice Aliança, nasceram um novo Exército e uma nova Marinha, que, somados ao Positivismo incorporado à Escola Militar da Praia Vermelha, pelas mãos de Benjamin Constant, deram forma ao Pensamento Brasileiro Militar.

Chegamos ao início das formulações do Pensamento Brasileiro, e seu precursor é Tobias Barreto (1839-1889). Ele participou de modo destacado do chamado surto das ideias novas dos anos 1870; voltou-se contra o Positivismo na vertente Marxista. Amparado na filosofia Kantiana (Immanuel Kant - 1724-1804) e no ambiente da Escola do Recife, propõe seu pensamento fundamentado no conceito de cultura, dando surgimento à corrente culturalista, na qual propõe que o homem, por intermédio da ciência e da técnica em contraponto ao mundo moral, permite o fazer.

Dentro desse contexto, é proclamada nossa República, em 1889, presidida pelo Marechal Deodoro da Fonseca (1889-1891), sendo sucedido pelo Marechal Floriano Peixoto (1891-1894).

Entretanto, o feito mais notável da época é do nosso Pai da Aviação, Alberto Santos Dumont, que, com o 14-bis, decolou e percorreu 60 metros no campo de Bagatelle, em 23 de outubro de 1906.

A aviação militar remonta a 1916, com a assinatura do Decreto nº 12.167, pelo Presidente Venceslau Brás, criando a Escola de Aviação Naval (EAvN) na gestão do ministro Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

O passo seguinte foi a criação da Escola de Aviação Militar (EAvM), em 29 de janeiro de 1919, mediante o Decreto-Lei nº 13.451, implantada sob influência da Missão Militar Francesa de Aviação.

A 12 de junho de 1931, com um avião, o Curtiss K 263, com dois idealistas, Ten Wanderley e Montenegro fazem o primeiro voo do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, com uma duração de 5h20.

Com o Correio Aéreo Militar, rompia-se o círculo dos Afonsos, e uma nova era de integração nacional começava. Um grupo de brasileiros iria penetrar pelo Brasil, irradiando-se em todas as direções, e na luta contra toda sorte de dificuldades, e no oferecimento de muitos sacrifícios, inclusive o supremo, e no conhecimento de um mundo de atrasos e misérias, e na consciência do valor da tarefa, haveriam de contribuir para a fixação de um dos mais importantes e perenes objetivos nacionais: a integração.

As atividades correlatas à aviação estavam distribuídas no Ministério de Viação e Obras Públicas, que incluía o Departamento de Aviação Civil (DAC), criado em 1931.

No alvorecer de 1941, pairavam ares de apreensão, uma vez que os horrores da Segunda Guerra Mundial se avizinhavam de nosso continente. Foi naquele contexto tempestuoso e desafiador, quando aumentam as preocupações dos militares e das elites políticas com a vulnerabilidade brasileira, que ocorreu a criação do Ministério da Aeronáutica.

Não só as Forças Armadas eram mal equipadas como faltava infraestrutura de transportes, comunicações e energia, fundamentais para a defesa nacional e para a industrialização do País.

O Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei nº 2.961, assinado pelo então Presidente Getúlio Vargas. Transferiu militares, servidores civis, aviões e instalações da Marinha, do Exército e do Ministério de Viação e Obras Públicas para a Aeronáutica, com a denominação de Forças Aéreas Nacionais.

O Ministério impulsionou a aviação militar e civil no Brasil, um desafio para Joaquim Pedro Salgado Filho, o primeiro a assumir o cargo no Ministério da Aeronáutica.

No mesmo ano, em maio de 1941, o presidente assinou o Decreto-Lei nº 3.302, criando a nova denominação, Força Aérea Brasileira, com a sigla FAB, dando individualidade à Força, pela evidência da sua nacionalidade.

Evidencia-se nesse episódio a manifestação do Pensamento Brasileiro ordenando a Aeronáutica em seus primeiros passos para o desenvolvimento da aviação e da defesa nacional.

A partir daí, ocorreram muitas mudanças. A FAB combateu durante a Segunda Guerra Mundial, com a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça e a 1ª ELO, nos céus da Itália, onde combateu bravamente os regimes totalitários; desenvolveu tecnologias, integrou o país; é responsável por um dos melhores controles de tráfego aéreo do mundo; modernizou aeronaves e equipamentos; e atuou junto à população civil.

Podemos constatar nesse panorama a presença do Pensamento Aeronáutico, criando condições para superar todas as dificuldades do nosso imenso território: 8.547.403 quilômetros quadrados, principalmente onde só a estrutura da Aeronáutica é capaz de atingir com proficiência nosso desenvolvimento e defesa da Amazônia, e, também, em apoio aos Pelotões de Fronteira e à Marinha.

Cabe ressaltar a importância da COMARA (Comissão de Aeroportos da Região Amazônica) implantando cerca de 150 aeródromos pavimentados, em uma extensão de terras correspondente a 60% do território nacional. Não podemos nos esquecer, também, da criação do ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), em 1950, um modelo complexo científico-tecnológico, possibilitando o desenvolvimento da indústria da Aeronáutica brasileira.

É interessante lembrar que o Pensamento Aeronáutico sempre se pautou em “Pensar o Brasil” em primeiro lugar, fruto do seu sentimento de amor à pátria.

A riqueza do Pensamento Aeronáutico é porque ele agrega o espaço como um novo elemento. Exige esforço, levantar a cabeça, conduzir os pensamentos a perceber todas as dimensões da realidade, elevar o coração, observar a transcendência e, com o sentimento de amor, mover suas mãos ao trabalho.

Transitar no espaço requer não só inteligência e vontade, mas, sobretudo, a coragem para sentir esta visão avassaladora, que nada toca, de nada se apropria, porém, expande o pensamento aeronáutico com toda força de liberdade do nosso espírito.

O pensamento está na causa de toda ação. Esta proposição tem como objetivo trazer à tona as reflexões em torno deste pensamento aeronáutico brasileiro: conhecer a importância da aviação civil e militar como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem comum da nossa sociedade, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

Cabe a ressalva: o pensamento aeronáutico traz no seu âmago soluções imprescindíveis aos problemas nacionais. Trata-se da questão de integração nacional em um país continental e com baixa densidade demográfica, onde só a estrutura aeronáutica é capaz de atingir com proficiência nosso desenvolvimento e nossa soberania.

Do exposto, podemos vislumbrar a abrangência do Pensamento Brasileiro Militar Aeronáutico.

Óbvio que é decorrente do Pensamento Brasileiro Militar. Nasceu das teses propagadas por Tobias Barreto com seu culturalismo e, ao mesmo tempo, com as ideias positivistas de Comte (1798-1857), do meio militar. No entanto, o grande salto deve-se ao novo *habitat*: o ar.

Cabe ressaltar, o início da aviação militar sediada no Campo dos Afonsos traz a influência da aviação militar francesa e no seu bojo o pensamento nacional francês, o Racionalismo, o qual coloca a razão como o centro do conhecimento da verdade e é bem exposto por René Descartes (1596-1650) no seu livro *O discurso do método*.

Mais à frente, na década de 1950, surge a influência americana após 2º GM com pensamento norte-americano, marcado pelo pragmatismo que reconhece o primado da ação sobre a teoria de William James (1842-1910).

Mas não é só o espaço o fator preponderante, outros entraram neste amálgama. Um deles foi a nossa miscigenação singular de três etnias, bem abordado por Gilberto Freyre no seu livro *Casa Grande e Senzala*. O outro fator foi a nossa enorme extensão territorial.

Entretanto, o elo marcante para aglutinar e dar uma direção a esta nova sociedade à procura do bem comum e um sentido existencial é a Religião Católica, inoculada desde o início do nosso descobrimento pela frota de Cabral sobre o auspício do Reino de Portugal para expandir o Cristianismo e alimentado com os primeiros jesuítas na formação da nossa fé.

Todos esses ingredientes somados foram bem harmonizados na época por Tobias Barreto no seu culturalismo, entretanto, com a entrada em cena da nascente aeronáutica com sua pungente ciência, agrega um novo valor ao fazer humano.

Sem exageros, esse vetor aeronáutico carrega uma força capaz de permitir à família brasileira a sua integração nacional neste vasto território, a segurança para o caminho nacional e a coragem para enfrentar ideologias totalitárias com a sua tentativa de desconstruir os valores da cultura ocidental para impor a sua vontade.

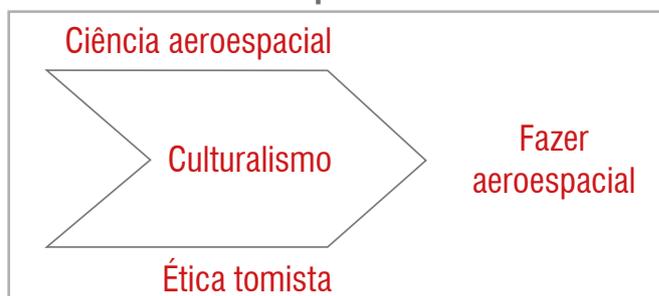
Podemos afirmar por tudo o que representa o poder aeroespacial, induz a uma estrutura filosófica que lhe dá suporte.

Assim, partindo do culturalismo elaborado por Tobias Barreto, deduzimos onde a rica abrangência da ciência aeroespacial, em confronto com a ética Tomista, de Tomás de Aquino (1225-1274), vai permitir um espectro maior ao fazer humano.

É preciso considerar uma visão metafísica para penetrar em toda expressão espacial, bem além do tempo e do espaço físico. Em analogia ao relato teológico da força de Deus, simbolizado pelo Senhor dos Exércitos quando envia seus anjos para atacarem os ímpios para defender seu povo.

Por fim, é a partir desse espaço que se constrói a fundamentação filosófica do Pensamento Brasileiro Militar Aeronáutico, denominado de Aeroespacialismo.

Aeroespacialismo





**Piscina da Sede Barra
ganha aquecimento
e reforço estrutural.**

Caminhada com Eduardo Gomes

Deoclécio Lima de Siqueira

Ten Brig Ar

Havia pouco entráramos para a Aviação, e os dias eram vividos no embalo dos sonhos da mocidade. A década de 1930 chegava ao fim. As turbulências de um mundo inquieto faziam-se sentir, com variação de intensidade, por toda parte.

As preocupações de um jovem de então, como a dos jovens de todos os tempos, voltavam-se mais para o seu mundo. Era o vaivém de todos os dias para o legendário campo de aviação. Lá, cada dia era marcado por novas experiências, vindas, sobretudo, dos mais velhos. Eles tinham iniciado, no começo da década, a epopeia dos primeiros voos a distâncias mais longas. Muitos deles já tinham pago, com o supremo sacrifício, a audácia daquelas investidas. Os vivos falavam aos mais jovens das dificuldades vividas e das vitórias alcançadas.

Cada viagem era um salto para o inesperado. As previsões do tempo, vindas pelo telégrafo com fio, chegavam com retardo e imprecisão. Acreditávamos nelas como os antigos se apegavam aos oráculos. No fundo, sabíamos que elas não podiam nos transmitir toda a realidade que encontraríamos na rota. Mas precisava-se acreditar em algo, e a única coisa existente eram aquelas palavras vindas de longe e da incerteza.

Os aviões, com seus frágeis motores, limitados a pequenas altitudes e sem comunicação com o mundo externo, eram minúsculas embarcações solitárias, à mercê de todo tipo de imprevisto. Havia uma descomunal inferioridade deles em relação aos obstáculos a vencer, sobretudo, quando se enfrentavam os elementos da natureza em fúria. Eram pigmeus tentando vencer as artimanhas e a força de gigantes distribuídos ao longo dos caminhos. Os ventos, os temporais, a imprecisão das cartas, a solidão, a fragilidade dos motores, a deficiência dos instrumentos de bordo, a noite, a falta de visibilidade, tudo, enfim, conspirava contra o avanço. Cada rota aérea de hoje está balizada de cruzes plantadas naqueles primeiros tempos. Foram muitos os que não voltaram. Nós os víamos como companheiros cujo sacrifício representava algo muito grande, que não podíamos definir precisamente. Só mais tarde haveria de compreender tal grandeza, ao reconhecer a força estranha que nos conduzia para essa luta de tantos lances desiguais.

Certo dia fomos designados para realizar missões de vigilância no nosso litoral até o extremo Norte do Brasil. Na Europa, começava a Segunda Guerra Mundial.

As atividades dos navios corsários alemães no Atlântico Sul e a vizinhança da Guiana Francesa, então colônia da França, já em guerra com a Alemanha, justificavam as preocupações das autoridades com a nossa soberania.

Vivemos três meses nessas missões, conhecendo mais o Brasil e os brasileiros.

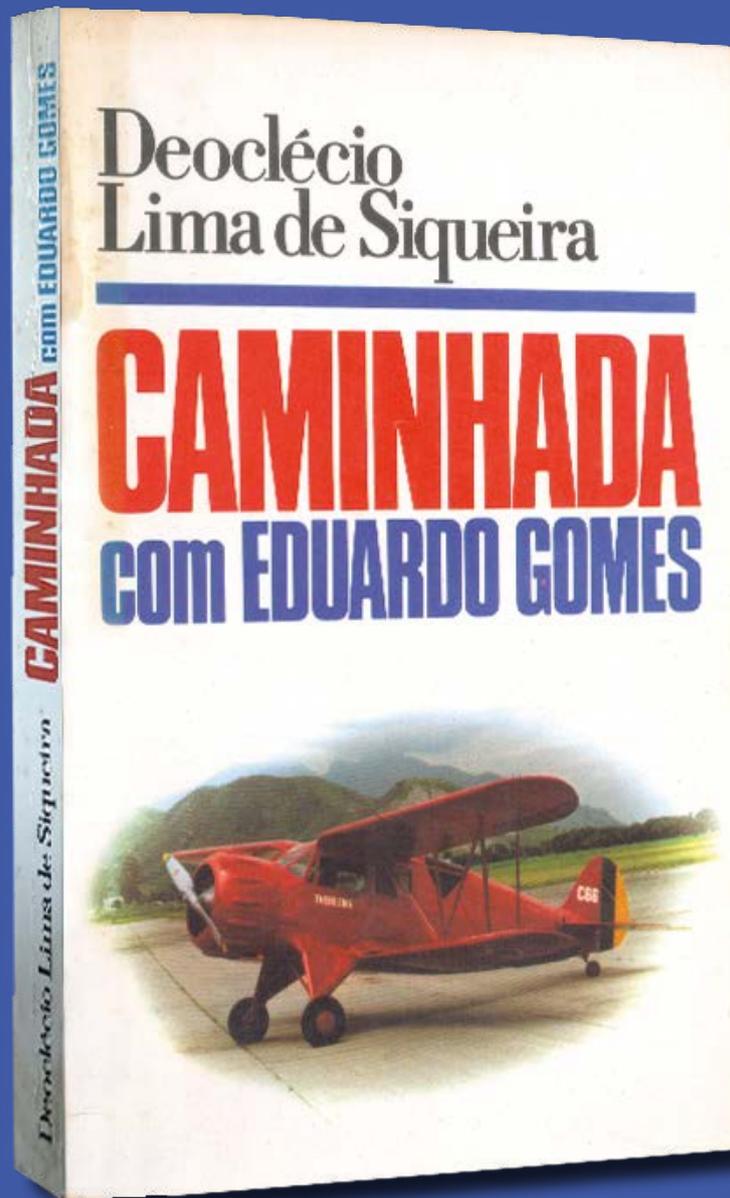
De volta das andanças pelo Nordeste e pelo Norte do Brasil, reassumimos nossas ocupações no 1º Regimento de Aviação – ou Primeiro RAV, como era mais conhecido no meio. Corria o ano de 1940. A ausência fora grande, mas dera oportunidade para experiências inolvidáveis.

Em primeiro lugar, a avaliação das possibilidades da Aviação em função de um Brasil estagnado pela falta de comunicações. Do centro para cima, ele era um imenso arquipélago de comunidades, lembrando tempos antigos, em que as cidades-estado eram ilhas da humanidade, estranhas umas às outras, na vivência de um egoísmo irracional e, quase sempre, em lutas pacíficas ou belicosas. Nessa situação, que milagre teria mantido o país integrado? Seria a força da cultura portuguesa o traço de união? Teriam sido os princípios pregados pelos missionários? Seriam as leis da geopolíticas, ou seriam comandamentos maiores para a formação de uma grande nação, predestinada a participar do equilíbrio da humanidade?

A essas reflexões juntavam-se outras relativas à Aviação. Que instrumento admirável era o avião naquele mundo. Suas possibilidades indicavam-no como um elemento precioso na interligação dos componentes do arquipélago. Cidades separadas por meses de viagem podiam ser atingidas em uma ou poucas horas de voo. Sabia-se que o avanço da tecnologia prometia grandes surpresas no universo das atividades aéreas. A eletrônica despontava como solução para a segurança da navegação aérea. Já se ouvia falar de aviões e equipamentos em evolução promissora.

Nesse quadro, era natural que o sonho da Integração Nacional acalentasse nossos ideais. Seríamos partícipes da grande cruzada relativa à consolidação de uma nação promissora.

Havia, porém, outros aspectos a merecerem consideração. Referiam-se aos habitantes daquelas regiões percorridas. Entre o nordestino e o nortista, há diferenças físicas. No primeiro, observa-se, às vezes, a presença de traços raciais ligados aos europeus, herança da presença dos holandeses, dos ingleses e de outros em terras do Nordeste. Nos segundos, há predominância



Nota da redação:

Este livro foi produzido pela Editora Revista de Aeronáutica, em 1984.

O Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira, em seu livro "Caminhada com Eduardo Gomes", introduz um relato poético e filosófico da década de 1930, da epopeia do CAN em um Brasil estagnado pela falta de comunicação e sua realidade ilustrada como um imenso arquipélago de comunidades.

Fez suas reflexões relativas à aviação, no contexto do sonho da Integração Nacional, assim como da formação da nossa identidade.

Descreve seu pensamento sobre os 18 do Forte, trazendo as ideias principais do tenentismo que marcaram a história do Brasil.

Nesta edição, extraímos alguns fragmentos deste livro, com o intuito de mostrarmos aos mais jovens a importância daqueles que edificaram e se dedicaram à aviação e à Pátria.



Eduardo Gomes

do tipo indígena de origem andina e de raízes mais profundas ligadas às bases asiáticas.

Interessante é se notar que, sob o aspecto espiritual, esses dois grandes aglomerados se assemelham. Certamente as migrações maciças do Nordeste para o Norte, em busca do eldorado da borracha, teriam contribuído para isso.

Cada um deles possuía certas características próprias, mais por influência do meio do que por razões genéticas. Euclides da Cunha, o príncipe de nossa literatura, em *Os Sertões*, assim retrata, com felicidade notável, o sertanejo nordestino:

O homem dos sertões – pelo que esboçamos – mais do que qualquer outro, está em função imediata da terra. É uma variável dependente no jogar dos elementos. Da consciência da fraqueza para debelar esses elementos, resulta, mais forte, este apelar constante para o maravilhoso, esta condição inferior de pupilo estúpido da divindade.

Mais adiante refere-se ao patrão e aos servos da seguinte maneira:

Ao contrário do estancieiro do Sul, o fazendeiro dos sertões vive no litoral, longe dos dilatados domínios que nunca viu, às vezes. Herdaram velho vício histórico. Como os opulentos sesmeiros da colônia, usufruem, parasitariamente, as rendas das suas terras, sem divisas fixas. Os vaqueiros são lhes servos submissos. Graças a um contrato pelo qual percebem uma

porcentagem dos produtos, ali ficam, anônimos – nascendo, vivendo e morrendo na mesma quadra de terra, perdidos nos mocambos; e cuidando, a vida inteira, fielmente, dos rebanhos que lhes não pertencem (...) chegam, às vezes, por extraordinário esforço de memória, a conhecer, uma por uma, não só as reses de que cuida, como as vizinhas, incluindo-lhes a genealogia e hábitos característicos, e os nomes, e as idades, etc. Deste modo, quando surge em seu logrador um animal alheio, cuja marca conhece, o restitui de pronto. No caso contrário, conserva o intruso, tratando-o como aos demais. Mas não o leva à feira anual, nem o aplica em trabalho algum, deixa-o morrer de velho. Não lhe pertence. Se é uma vaca e dá cria, ferra esta com o mesmo sinal desconhecido, que reproduz com perfeição admirável; e assim pratica com toda a descendência daquela. De quatro em quatro bezerros porém, separa um para si. É a sua paga. Estabelece com o patrão desconhecido, o mesmo convênio que tem com o seu. E cumpre estritamente, sem juízes e sem testemunhas, o estranho contrato que ninguém escreveu ou sugeriu.

Às vezes, ao final de algum tempo, o dono da rês desconhecida recebe de volta um rebanho razoável. Este fato, que parece fantasia, é, no entanto, vulgar nos sertões, acrescenta o imortal escritor.

Na página acima, que admirável retrato do caráter e da moral das raízes de um povo. Com essas raízes, havíamos tido contatos esparsos, em nossas passagens pelo Nordeste. Sentimos também o drama social, tão bem espelhado por Euclides da Cunha. Do outro lado, o fazendeiro opulento, controlando, a distância, graças a uma rígida moral, o vaqueiro fiel. Conhecemos os dois lados, e pudemos avaliar todo o imenso hiato social que mediava entre eles.

Quanto ao universo da Amazônia, nossas impressões haveriam de coincidir com as do não menos ilustre analisador daquele mundo, Arthur Cezar Ferreira Reis, que, em seu livro *Santarén, seu desconhecido histórico*, nos diz:

A história das comunidades amazônicas, refletindo os altos e baixos da região, nos seus aspectos mais dramáticos, seja aqueles que importaram em períodos de progresso, seja aqueles outros que significaram a decadência cíclica que o tem atormentado, é a história de uma sociedade que se definiu distinguindo-se, no quadro das sociedades brasileiras, pela sua integração ao espaço que criou como área física e área política. Nesse particular ela marcou-se profundamente. Vivendo um mundo de águas e florestas densas, enfrentou essas águas e essas florestas com a decisão de dominá-las e possuí-las. E, através do tempo, tem realizado a vida condicionando-a às águas e às florestas, de onde tira o sustento, e que utiliza e maneja sem receios, sem hesitações e sem devaneios, em admirável intimidade com a realidade que representam. Profundamente mansa, a humanidade amazônica não apresenta, no decurso de sua evolução, aqueles lances e cívicos que emolduram a humanidade gaúcha, a humanidade

nordestina (...). Mas nem por ser mansa, cordial, tranqüila, reservada, deixou de agitar-se quando sentiu que suas razões de vida eram desprezadas, menos acabadas, ignoradas ou repelidas pelos que vinham comandá-las no estilo unitário com que se pretendia espartilhar o Brasil no Império.

Assim, essas duas comunidades, nordestina e nortista, têm características ditadas pelo meio em que vivem. Mas têm muito em comum. Os mesmos traços de uma moral fundamentada em princípios rigorosos. A mesma noção dos valores que devem situar o homem no reino animal: honra, dignidade, responsabilidade, probidade etc. Uma mesma religiosidade situada nos limites do misticismo. Na Amazônia, os tabus das lendas de origem indígena. No Nordeste, um maior apego às crenças de raízes europeias e africanas. Em ambas, traços de herança de civilizações antiquíssimas. Euclides da Cunha tem uma observação com relação ao sertanejo que bem se aplica às duas regiões consideradas:

Quem vê a família sertaneja, ao cair da noite, ante o oratório tosco ou registro paupérrimo, à meia luz das candeias de azeite, orando pelas almas dos mortos queridos, ou procurando alentos à vida tormentosa, encanta-se. O culto dos mortos é impressionador. Nos lugares remotos, longe dos povoados, inumam-nos à beira das estradas, para que não fiquem de todo em abandono.

Fustel de Coulanges, no seu clássico *A Cidade Antiga*, analisando o culto dos mortos há milênios, nos diz:

Esta religião dos mortos parece ter sido a mais antiga que existiu entre os povos. Antes de conceber e de adorar Indra ou Zeus, o homem adorou os seus mortos; teve-lhes medo e dirigiu-lhes preces. Parece que o sentimento religioso do homem começou com este culto. Foi talvez por via da morte que o homem pela primeira vez teve a idéia do sobrenatural e quis tomar para si mais do que era legítimo esperar de sua qualidade de homem. A morte teria sido o seu primeiro mistério, colocando o homem no caminho de outros mistérios. Elevou o seu pensamento do visível ao invisível, do transitório ao eterno, do humano ao divino.

Essas reflexões nos mostram o primitivismo de grande parte dos nossos concidadãos. Nas regiões por onde tínhamos andado, ele era um fator de agravamento do grande hiato social que havíamos observado.

Um ponto também chamara nossa atenção. Aquelas populações, mansas ou servis, como querem os que as analisaram com maior acuidade, tinham, no entanto, por meio da história, dado sinais de uma grande personalidade ou senso de independência, nas muitas manifestações de vontade. Um dos maiores exemplos foi o movimento dos Cabanos no Nordeste e da Cabanagem na Amazônia. Fundamentalmente eram manifestações contra o julgo

indevido ou inadequado. Eram gritos de alerta contra o imenso fosso social a que nos referimos. O último desses gritos foi o de Canudos, que até hoje ecoa por toda a humanidade nas páginas imortais de *Os Sertões* ou de *A guerra do fim do mundo*.

Para um jovem com a alma de D. Quixote de todos os jovens, o quadro acima era comovedor. Parte das bases de nossa raça, com seus valores tão nobres, exauria-se no turbilhão de elementos incontrolados: ignorância, insalubridade, miséria, fome, isolamento e tantos outros. Condenados ao mais desumano dos castigos: perambular pela vida sem esperanças e sem sonhos, pois quem não espera não sonha, são vítimas permanentes de clamorosa injustiça.

Por tudo isso, era natural que, em nosso meio, se cultuasse toda forma de idealismo, visando minorar tal situação.

Dentro desse clima e dessas ideias, vivíamos o dia a dia de um Regimento de Aviação. Acordávamos em casa à noite e, depois de um trajeto de bonde, chegávamos, ainda escuro, a um café existente no Largo da Lapa, próximo ao centro da cidade, onde aguardávamos um velho ônibus que nos conduziria ao Campo dos Afonsos. Ali encontrávamos alguns companheiros, e ao cafezinho iniciava-se um papo até que o ônibus despontasse. Nesse, apenas alguns comentários sonolentos faziam o tempo da viagem passar, até que, já dia, entrávamos pelo nosso Regimento. Trocada a roupa pela de ginástica, íamos ao rancho para a primeira refeição do dia, e depois à ginástica. Após esta, seguíamos para as nossas respectivas subunidades, onde se iniciavam os preparativos para a instrução do dia. Ou eram voos de treinamento, ou aulas técnicas, ou lições para os soldados. Alguns preparavam-se para as viagens do Correio Aéreo, pois grande parte das linhas partiam dali.



Visto do Campo, o Primeiro RAV se destacava com o seu prédio de Comando ao centro e dois hangares de cada lado. No primeiro, à esquerda, funcionavam as oficinas mais pesadas da organização, chamadas de Parque. No segundo, estavam as instalações do grupo de caça com seus famosos aviões Boeing P-12. Pequenos, com motor potente e de alta manobrabilidade, eram muito conhecidos, sobretudo, por suas audaciosas exibições em público. Na época, ainda não havia normas impedindo o circo aéreo sobre zonas urbanas. Com pilotos altamente adestrados, constituíam uma unidade de elite da Aviação Militar, não só pelo arrojo de suas demonstrações como pela eficiência com que se conduziam nos seus voos de grupo.

Em seguida, ao prédio do Comando, ainda da esquerda para a direita, vinha o hangar dos Corsários, já nossos conhecidos. Depois deste, hangar da Esquadrilha de Treinamento. Desta ainda haverá muito que se falar, pois dela partiam os aviões que escreveram as mais lindas páginas da grande epopeia do Correio Aéreo Nacional.

Os 18 do Forte eram 10, como sempre dizia o companheiro que deles participou, chamando como prova, e com seu humor peculiar, a famosa pintura, reprodução de histórica fotografia do fato. Nela contam-se apenas 10. Às vezes, o Brigadeiro dizia que eram 13, porque aos 10 da foto deve-se somar Siqueira Campos, que ia na frente, com mais 2 soldados, fazendo reconhecimento. Certo dia indagaram dele porque nunca havia dito isto. Respondeu: “nunca me perguntaram”. Segundo tudo indica, o combinado era saírem 29. Destes, apenas 17 confirmaram. Durante a marcha, um civil juntou-se ao grupo, perfazendo os 18. Ao se aproximarem do local onde encontrariam as forças do governo, o número se reduziu para 13. Portanto, foram estes contra mais de mil – cada um portava um pedaço da bandeira repartida e distribuída entre os 29 iniciais. Dois oficiais apenas sobreviveram. Um deles, seriamente ferido, era Eduardo Gomes, tenente observador aéreo, formado na Aviação Militar em 1921, proveniente da Artilharia. Posteriormente

faria o curso de piloto. Sua participação, na epopeia do Forte, foi sempre motivo de orgulho para os companheiros.

O que houve na Praia de Copacabana naquela hora assinala um dos instantes marcantes da História do Brasil.

Analisado friamente, pode parecer um ato de loucura. Pouco mais de 10 homens dispõem-se a morrer nas areias da praia. Por que teriam saído do Forte? Este estava batido. Pelo mar, os encouraçados Minas Gerais e São Paulo atiravam com seus canhões contra ele. Pelo ar, aviões da Marinha lançaram algumas bombas. Por terra, estima-se que mais de três mil homens barravam as entradas do bairro de Copacabana e dispunham-se para uma ação mais decisiva. Dois homens lideravam a situação no Forte: Siqueira Campos e Eduardo Gomes. Sobreviveram ao combate da praia, embora gravemente feridos. Tudo indica que os dois tinham opiniões diferentes. Na hora final do Forte, Siqueira Campos preferia ficar e lutar até o fim. Eduardo Gomes achava que a resistência, valendo-se dos canhões do Forte, traria grandes riscos para a população, o que não seria justo para uma revolução já perdida. A causa, porém, não permitia o melancólico fim de uma rendição. Há testemunho das seguintes palavras de Siqueira Campos: “Pois é, o Eduardo preferia que saíssemos a combater pelas ruas”.

Na verdade, o que estava em jogo não estava nos limites reduzidos dos sentimentos de corporação. O Brigadeiro, muitos anos depois, diria: “Só nos animou na luta o propósito da regeneração dos políticos”. Siqueira Campos imortalizou-se na frase: “À Pátria tudo se deve dar, nada pedir, nem mesmo compreensão”. Nessas duas confissões, vamos encontrar as raízes do movimento que têm norteado a consciência nacional nos anos turbulentos da nossa República, neste século.

No subconsciente daquele holocausto, estava presente o destino de um povo, não como às vezes se pretende, apenas espírito de classe. Otávio Correia, um deles, era civil. Um historiador diz do diálogo entre ele e o grupo:



- Aonde vão?—
– Para a Morte.
– Por quê?
– Pelo Brasil!
– Então também vou!

A perspectiva do tempo e o tamanho da oferta atestam esta conclusão. Não era um movimento isolado e, muito menos, um gesto impensado e casuístico. Era um estado de espírito que continuou e, talvez, ainda continue, visando a se formar uma consciência nacional em torno de princípios que possam assegurar uma base sólida para a nossa nacionalidade.

Em verdade, esse acontecimento transformou-se em uma epopeia, engrandecida pela oferta dos sonhos da mocidade que a impulsionou. O acontecimento tomou conta de todos os meios de comunicação de então: a imprensa, os livros, os encontros, as reuniões, as tribunas etc. E a ideia de regeneração, de aperfeiçoamento, enfim, de melhora no trato das coisas públicas, seguiu o seu caminho, agora com mais ardor, mais força, mais esperanças.

Em outubro desse ano, Eduardo Gomes, um dos poucos que sobreviveram, ainda no Hospital do Exército, disse, em uma mensagem que lhe pediram, em homenagem aos mortos: “A morte para vós não foi uma desgraça. E para nós, a lembrança do vosso esforço generoso é um raio de retidão que para sempre iluminará a estrada de nossa vida (...)”. Essas palavras demonstram que a luta continuaria.

Ao final de 1923, o julgamento dos revoltosos chega ao fim. São condenados. Ante a prisão iminente, resolve fugir. Havia muito o que fazer.

No Campo dos Afonsos, a ânsia por voos mais longos era contida pelas normas estabelecidas. Estas fixavam como limite das operações dos nossos aviões, um cilindro, cujo centro era o Campo e cujo raio não deveria exceder 10 quilômetros.

Que razões teriam imposto tais limitações, tão contrárias às aspirações da profissão? Certamente a influência das missões militares francesas, que nos guiaram nos primeiros passos, contribuiu para isso. Elas vinham da Primeira Guerra Mundial, quando a Aviação surgiu, e o seu emprego militar ficara reduzido apenas ao campo tático. Naquele conflito, por limitações técnicas, o avião ainda não se lançara pelo universo da estratégia militar. Ora, para emprego tático, um alcance de 10 quilômetros era bastante razoável.

Talvez essa razão tenha prendido os aviões nos Afonsos, até que a pressão dos idealistas criou o consenso em torno da necessidade de se alongar aquele cilindro, no sentido de abranger todo o território nacional.

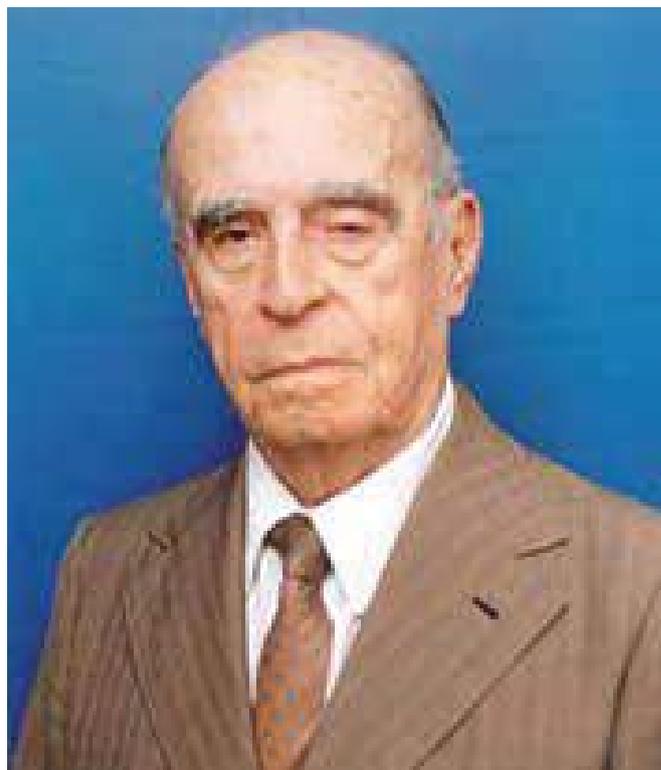
Dois fatores contribuíram em muito para isso: a nossa extensão territorial e a falta de ligações entre grande parte das cidades brasileiras. Com relação a essas condicionantes, o Brasil era muito diferente da França, e os aviadores militares brasileiros tiveram a visão da contribuição que poderiam dar.

Precisava-se de um homem para a empresa. Ninguém mais credenciado do que Eduardo Gomes. Seus quase 10 anos de revolucionário com toda a gama de sacrifícios e a vitória de 1930 lhe asseguravam condições para impulsionar a ideia. Tomou da bandeira, com a mesma dose de idealismo com que, oito anos antes, havia guardado consigo um pedaço da bandeira do Brasil, ao deixar o Forte de Copacabana para o supremo sacrifício.

Assim, em maio de 1931, foi organizado um grupo misto de Aviação, primeira unidade de guerra de nossa Força Aérea, a qual foi constituída com elementos retirados da antiga Escola de Aviação Militar. Este grupo comportava, entre outras, uma Esquadrilha de Treinamento, onde se concentraram determinados aviões com condições de voos mais longos, e alguns mecânicos com os mesmos sonhos e a mesma disposição. Dentre eles, alguns nomes passariam para a história: Sargentos Leandro, Blanco, Epifânio, Barros e tantos outros.

A 12 de junho de 1931, um desses aviões, o Curtiss K 263, com dois dos referidos idealistas, Tenentes Wanderley e Montenegro, fazem o primeiro voo do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, com uma duração de 5h20.

Rompia-se o cilindro dos Afonsos, e uma nova era de integração nacional começava. Um grupo de brasileiros iria penetrar pelo Brasil, irradiando-se em todas as direções, e na luta contra toda a sorte de dificuldades, e no oferecimento de muitos sacrifícios, inclusive o supremo, e no conhecimento de um mundo de atrasos e misérias, e na consciência do valor da tarefa, haveriam de contribuir para a fixação de um dos mais importantes e perenes objetivos nacionais: a integração.



Ten Brig Deoclécio, autor do livro (1916-1998).

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Reinaldo Peixe Lima

Cel Av



Em pé: Vinicius (de barba), esposo de Giulia e Bruno (meu filho), de óculos. Sentados: Giulia (minha filha), Tom (meu neto), Mary e eu. E a Samoieda Lupita.

A família, basicamente, vem a ser o alicerce onde a vida começa e o amor nunca termina. Nela aprendemos a ser gente, a dar os primeiros passos, a construir nosso caráter. A família será sempre o porto seguro e o refúgio de afeto e compreensão. Seus laços vão além do sangue. A amizade, a cumplicidade e o respeito mútuo são fundamentais.

Nasci no Rio de Janeiro, minha cidade querida que, apesar de tudo, adoro até hoje. Estudei em escolas públicas pelo Brasil afora, em decorrência das transferências inerentes à carreira de meu pai, que era oficial do Exército Brasileiro. Por conta disso, durante a minha infância, circulei por cidades do interior de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul, mas o destino me permitiu voltar ao Rio e fazer o curso científico no Colégio Militar do Rio de Janeiro (CMRJ).

Para o aluno que terminasse o CMRJ naquela época, as portas das três academias militares estavam abertas. Escolhi a Escola de Aeronáutica. Apesar de nunca ter entrado em um avião, alguma coisa me chamava para a aviação. Curiosidade? Aventura? Desafio? Sei lá...

Entrei para a FAB em 1966 e, já como Aspirante a Oficial Aviador, fui apresentado à Aviação de Caça, em 1969. A partir daí, foram 18 anos dedicados a ela, voando estas máquinas maravilhosas (TF-33, Gloster F-8, AT-26 Xavante, Mirage III e F-5). A FAB e a caça me forjaram durante quase 30 anos, mas

se utilizando, porém, de matéria-prima já previamente moldada pelos meus pais.

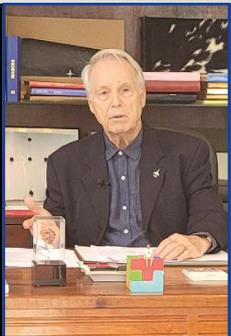
Mary era muito jovem quando a conheci, mas, apesar de solteiro convicto, tive a certeza de que me casaria com ela. Filha de uma família de classe média como eu (seu pai, Jorge Bins, era também piloto de caça e um dos pioneiros na FAB do famoso Mirage III), Mary se formou em Comunicação na PUC do Rio de Janeiro, mas só fomos nos casar 10 anos depois, em 1982, quando eu, já Major, fui transferido para a Base Aérea de Canoas. Alguns anos mais tarde, durante uma missão nos Estados Unidos, nasceu nossa primeira filha, Giulia, a “Princesinha do Arizona”, hoje com 33 anos, e Designer Digital formada também na PUC Rio. Do casamento com Vinicius, empresário da área de alimentação, surgiu Tom, meu neto, que recentemente completou quatro anos. O número dois, Bruno, o “meu garoto”, hoje com 29 anos, é arquiteto (mais um formado pela PUC Rio) e nasceu depois que saí da FAB.

Casei-me tarde, tive filhos tarde, e constatei recentemente que meus filhos regulam em idade com os netos dos meus colegas de turma, que se casaram cedo. Não existe regra para este jogo, mas para mim deu certo, principalmente também pela perfeita integração entre a minha família e a da Mary.

Formamos uma grande família alegre, festeira e agregadora, e pretendemos continuar vivendo juntos as aventuras de “uma vida bem voada...”.



Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

						
Araken	Frederico Bergamo	Fernando Bícudo	Osvaldo Albuquerque	Ricardo Vézé	Marco Aurélio Mendes	Flávio Kauffmann
Pensamento Brasileiro e Filosofia Política	Cultura Brasileira	Arte Brasileira	Pensadores Brasileiros	Valores e Tradições luso-brasileiras	Pensamento Aeronáutico	Liderança



