

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 328
2025



EXPEDIENTE

Jul a Set ▪ 2025

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Imagem de capa:
Texto explicativo
na página 46.



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 Deluigi
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.

/clubede aeronauticarj



@clubede aeronauticarj

www.caer.org.br

SUMÁRIO

2	Mensagem do Presidente <i>Marco Antonio Carballo Perez</i> Maj Brig Ar	26	O Esquecido Genocídio de Katyn <i>Sérgio Pinto Monteiro</i> Ten Ex Vet
7	Forças Armadas Apartidárias? Sim, mas não Apolíticas <i>Luiz Eduardo Rocha Paiva</i> Gen Brig	28	Um Comandante Exemplar a Inauguração do Tabyrão <i>Astor Nina de Carvalho Netto</i> Ten Brig Ar
8	30 Anos da ABRA-PC <i>Luiz Paulo da Silva Costa</i> Cel Av	30	Guerra entre Israel e Irã... <i>Mair Simantob Nigri</i> Prof. de Judaísmo
9	Herança de Heróis – o Vitorioso Regresso... <i>Susanna Scarlet</i> Ten Jornalista	32	Cultura Militar Brasileira <i>Frederico José Bergamo de Andrade</i> Cel Art.
10	Operação Solimões <i>Venancio Grossi</i> Maj Brig Ar	36	Nas Asas do Mata 7... <i>Hugo Moura</i> Cel Av
13	O Homem e o Robô <i>Araken Hipolito da Costa</i> Cel Av	38	Recebimento e Traslado... <i>Cezar Ney Britto de Mello</i> Maj Brig Ar
14	A Nova Ameaça Vermelha <i>Reis Friede</i> Desembargador Federal	40	Voando pelo Correio Aéreo Nacional <i>Clovis de Athayde Bohrer</i> Brig Ar – In memoriam
16	F-7M Airguard – O Mig Chinês... <i>Silvio Potengy</i> Cel Av	42	A Odisseia do Baikal na Sibéria <i>Hugo Moura</i> Cel Av
20	Criação do 1º Grupo de Escoteiros do Ar do Mundo <i>Germano Serra Vidal</i> Arquiteto	44	Xingu: uma Noite, julho de 1954 <i>Alcídio Mafra de Souza</i> In memoriam
25	Um Problema para o Ministério das Relações Exteriores <i>Ives Gandra da Silva Martins</i> Jurista	46	O Legado do 1º Grupo de Aviação... <i>Extraído do livro Heróis do Céu, da Action Editora.</i>

Mensagem do Presidente

Caros leitores, civis e militares:

Aproxima-se o final do ano, e o cenário do País é rude! Vivemos tempos bicudos. E não há perspectivas de melhoras, pelo menos até as próximas eleições. Haja resiliência!

O Baile de Aniversário de 79 anos do nosso Clube, ocorrido no sábado, dia 02 de agosto, foi maravilhoso. A decoração, a banda e o bufê foram muito elogiados! A boa diversão esteve garantida até de madrugada.

Estamos concluindo a reforma do piso lateral da piscina da Sede Central. Substituímos a pedra São Tomé, que desequilibrava e machucava alguns idosos, por um porcelanato antiderrapante. Em breve, a piscina estará liberada para o uso dos nossos associados.

Esta edição da nossa elogiada *Revista* está repleta de bons artigos. Aproveitem bastante a leitura.

Estamos iniciando a primavera, a chamada estação das flores, que remete a belos ambientes. Aproveitem bastante!

E viva a liberdade, bem mais precioso do que a própria vida, como diz o nosso Hino da Independência: “Ou ficar a Pátria livre, ou morrer pelo Brasil!”.

Ótima leitura a todos!

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



BAILE DO CLUBE DE AERONÁUTICA EM CELEBRAÇÃO AOS 79 ANOS

No dia 2 de agosto de 2025, a Sede Central recebeu o tradicional Baile Comemorativo, em celebração aos 79 anos do Clube de Aeronáutica (CAER). O evento reuniu cerca de duzentos sócios e convidados em uma noite marcada pela elegância, pela confraternização e pelo espírito fraterno.

A animação ficou por conta da Banda Palace, formada por aproximadamente vinte músicos, que garantiram a trilha sonora perfeita para a ocasião. O serviço impecável da Mel Buffet e a decoração primorosa, assinada por Carlos Lamoglia, completaram o cenário, encantando a todos os presentes.

A noite contou com a presença do Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, diretores, membros do Conselho e convidados especiais.

Entre as autoridades presentes, marcaram presença o Presidente do Clube Naval, Alte Esq Alexandre José Barreto de Mattos, o Presidente do Clube Militar, Gen Bda Sérgio Tavares Carneiro, além de representantes civis e militares.

Foi uma celebração memorável, que ficará registrada na história do Clube e na lembrança de todos os que participaram desta noite especial.





Cel Av Miranda, vice-presidente do Clube e Cel Av Ajauri diretor Social.



Cel Av Fiche e esposa.



Salão Nobre do Clube de Aeronáutica



O Salão Nobre do Clube de Aeronáutica, criado em 30 de maio de 2025, sob a presidência do Maj Brig Marco Antonio Carballo Perez, tem o objetivo de guardar e preservar fotografias, documentos, revistas, ensaios e livros relacionados ao pensamento aeronáutico, brasileiro e histórico ao nosso Clube.

O salão é estruturado em um ambiente único composto por: sala de estar, mesa de reunião para oito pessoas, miniauditório para 12 pessoas, uma biblioteca organizada em quatro estantes e um console para reserva de documentos especiais. Ornamentado

com quatro bandeiras, três esculturas, quatro objetos, duas fotografias, sete pinturas, três tapetes persas, algumas placas e brindes ofertados ao Clube.

Assim, o recém-criado Salão Nobre vai ampliar o complexo do Departamento Cultural da sede central, somando-se ao moderno Salão de Convenções com capacidade de 70 pessoas e modernos equipamentos. Também faz parte deste setor uma sala VIP bem decorada com motivos aeronáuticos e livros pertinentes dispostos em uma bela biblioteca.

FORÇAS ARMADAS APARTIDÁRIAS? SIM, MAS NÃO APOLÍTICAS

Luiz Eduardo Rocha Paiva

Gen Brig

rochapaiva@yahoo.com.br

Política é atividade que norteia a elaboração de estratégias destinadas a cumprir os objetivos colimados pelo nível político, tanto na administração pública quanto na gestão de entidades privadas. Trata-se de um campo de ação muito mais amplo e abrangente do que o da política partidária, apenas um dos ramos abrangidos pela política em seu sentido macro.

As Forças Armadas (FFAA), em países democráticos, jamais se envolverão em política partidária. Entretanto, participam ativamente da elaboração e da condução de políticas públicas, em especial as relacionadas à soberania, à diplomacia, à integridade territorial e ao patrimônio moral, material e imaterial da Nação. Altos chefes militares devem ter profunda cultura, visão político-estratégica e espírito democrático, uma vez que precisam ser ouvidos nas decisões de Estado e de governo relacionadas à expressão política do poder nacional. Assim é nos países que pautam a agenda global, mas não nos inferiores coadjuvantes do jogo do poder mundial.

Portanto, as FFAA têm de ser apartidárias, mas é um equívoco, e haverá graves consequências, se lideranças despreparadas ou rançosas as considerarem apolíticas. No Brasil, elas participam diretamente e/ou contribuem ativamente na elaboração e condução de políticas e estratégias nacionais de defesa, ciência e tecnologia, desenvolvimento, segurança, defesa civil, saúde, educação e infraestrutura, para citar apenas algumas de grande interesse para a soberania, a integridade territorial e a autonomia na exploração do patrimônio. Atuam, também, naquelas voltadas à garantia da democracia, da lei, da

ordem e da paz interna, conforme o art. 1.422 da Constituição Federal. Porém, é injustificável que elas tenham pouco espaço nas questões geopolíticas da Política Externa, contaminada pela ideologia socialista apátrida do atual governo.

A interface das FFAA com a Nação e o governo é feita pelos Comandantes de Forças e pelo Ministro da Defesa que, sendo civil, deveria estar sem filiação partidária por um amplo período antes de assumir o cargo, de modo a não entrar em choque com o apartidarismo das FFAA.

Chefes militares foram e são preparados para assessorar com disciplinada e assertiva franqueza seus superiores civis ou militares. Uma vez seguros de que uma política ou decisão causará grave dano à soberania, à integridade territorial e patrimonial, à paz interna, à justiça e à democracia, eles vão alertar seus superiores pela cadeia de comando, de forma reservada, tentando reverter a situação. Não tendo êxito, existirá a opção de tornar pública sua discordância, mas, nesse caso, solicitando exoneração, se necessário, para preservar a hierarquia, a disciplina e a paz interna.

É um procedimento político legal, legítimo, patriótico, sem conotação partidária e justificável em situações críticas, como ocorreu algumas vezes em nossa História. A Nação sustenta o preparo intelectual e profissional e a carreira de soldados cidadãos, durante mais de três décadas, para zelarem por sua segurança e defesa. Por isso, a **lealdade** à Nação é uma **obrigação perene**, posicionada **acima dos deveres** inerentes a cargos apenas **temporariamente exercidos**.

30 ANOS DA ABRA-PC

Luiz Paulo da Silva Costa

Cel AV

luizpaulopsc@hotmail.com



No último dia 26 de julho de 2025, foi comemorado o aniversário de 30 anos de criação da Associação Brasileira de Pilotos de Caça no Birutinha da Sede Barra do Clube da Aeronáutica.

Na ocasião, reuniram-se pilotos de caça associados para comemorar a data, confraternizar com os amigos de longa data e desfrutar das histórias que vivenciaram ao longo das suas passagens pelos Esquadrões de Caça.

Estiveram presentes o Comandante do III COMAR, Maj Brig Rodrigo, o Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, Maj Av Freitas, Oficiais Gerais da Ativa servindo no Rio de Janeiro.

Neste ano, para comemorar os 30 anos, a ABRA-PC reeditará o livro do Brig Nero Moura, *Um Voo na História* e fará a distribuição aos associados.

O Presidente da Associação, Brig Ar Teomar Fonseca Quirico agradeceu a presença dos Amigos Caçadores e enalteceu os trabalhos da ABRA-PC em prol da sua missão: estreitar os laços de união e solidariedade entre os Pilotos de Caça da Força Aérea Brasileira, em especial os da reserva e reformados, e entre estes e os demais formados em outras Forças Armadas, nacionais ou estrangeiras, buscando estimular e preservar as tradições e o espírito de corpo, bem como promover a interação entre os associados e a Força Aérea Brasileira (FAB).



Herança de Heróis

O Vitorioso Regresso, Santos Dumont e o Dia do Veterano unem passado, presente e futuro da Força Aérea Brasileira

Retirado do texto da Ten Jornalista Susanna Scarlet – CECOMSAER

protocolo@cecomsaer.aer.mil.br

Em julho de 2025, a Força Aérea Brasileira (FAB) homenageia marcos históricos que, juntos, reiteram a força de uma instituição construída sobre o sonho de voar, a coragem dos que combateram por liberdade e o exemplo vivo daqueles que dedicaram suas vidas à Pátria. O mês é marcado pelos 152 anos de nascimento de Alberto Santos Dumont, pelos 80 anos do Vitorioso Regresso dos combatentes da Segunda Guerra Mundial e pela comemoração do dia do Veterano da FAB, instituído para reverenciar os heróis que construíram a história da aviação militar brasileira.

Neste ano, a FAB celebrou os 80 anos deste marco histórico com uma cerimônia cívico-militar na Base Aérea de Brasília (BABR), repleta de simbolismo. A encenação da chegada dos “Jambocks”, a reprodução

da icônica foto em Pisa e a leitura dos nomes dos combatentes resgataram a memória de um feito que continua a inspirar gerações.

O Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Marcelo Kanitz Damasceno, ressaltou: “Heróis existem, e muitos deles ainda estão entre nós. Celebrar o Vitorioso Regresso é reafirmar o compromisso da FAB com seus valores e com o futuro. Essa cerimônia vai além da celebração: é um ato de respeito e reconhecimento àqueles que contribuíram para construir a história da Força Aérea Brasileira com coragem e determinação. Os veteranos são referências vivas de patriotismos e nos lembram, diariamente, da responsabilidade que temos de manter viva essa herança”, disse o Comandante.

Pisa, Itália
Maio de 1945

Foto: Sgt Viegas /FAB.



Operação Solimões

Venancio Grossi

Maj Brig Ar

venancio.grossi@gmail.com



*Voo de formatura
dos UH-1H sobre
o Rio Solimões.*

C orria o ano de 1992 e já tinha passado mais de um ano do ataque ao destacamento do Exército às margens do Rio Traíra, na fronteira com a Colômbia, porém, a área fronteira da Amazônia Ocidental vinha sendo palco de diversas ações, por parte de garimpeiros, contrabandistas e guerrilheiros. A entrada desses elementos em território brasileiro desgastava as relações com os países vizinhos, principalmente com a Venezuela que já tinha adotado medidas repressoras de caráter policial e militar, culminando com um ataque a uma aeronave de matrícula brasileira que transportava garimpeiros.

Além desses problemas, as reservas minerais da Amazônia brasileira vinham despertando o interesse de vários setores da comunidade internacional, que passou a operar na região travestida de organização governamental, dizendo-se defensora do meio ambiente e dos povos indígenas, encobrindo, assim, suas verdadeiras ações de prospecções.

Tudo isso coroado com as contínuas violações do espaço aéreo brasileiro, realizadas por aeronaves estrangeiras ligadas ao narcotráfico.

Esse cenário motivou as autoridades brasileiras a tomarem atitude contra tal situação, e isso vai acontecer por meio de alguns ministérios, e entre eles o Ministério da Aeronáutica.

Em dezembro de 1991, o Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) aprova a DMA 55-15 “Exercício na Amazônia”, que tinha a finalidade de orientar os Órgãos de Direção Setorial do Ministério da Aeronáutica para a realização de exercícios na Amazônia, bem como adestrar as equipagens e o pessoal de apoio às operações aéreas em ambiente amazônico.

Em decorrência dessa diretriz, o Comando Geral do Ar (COMGAR) expediu a DMA 55-16, em maio de 1992, com o título “FORÇA POLIVALENTE DE PRONTA – DEFESA” (FPD) que, em última instância, tinha a finalidade de atuar em qualquer frente estratégica, inclusive na área amazônica.

Em função da ameaça a ser enfrentada, a Força Polivalente de Pronta-Defesa (FPD) era dimensionada e classificada com base nos meios envolvidos, e recebia as seguintes denominações:

- FPD-ALFA envolvia unidades aéreas até o nível Grupo ou acima.

- FPD BRAVO – até o nível Esquadrão.

- FPD CHARLIE – até o nível Esquadrilha.

Colocada em prática, a primeira FPD foi acionada e teve como executor o então Comando Aerotático, dando continuidade à Operação Presença na Amazônia (OPA), o COMGAR ativa a segunda operação; em junho de 1992, a FPD CHARLIE nomeia o seu Comandante, o então Cel Av Venancio Grossi, Comandante da Base Aérea de Manaus.

Em menos de dois anos, fui envolvido, outra vez, para participar de operações determinadas pelos Comandos Superiores, a primeira foi no Traíra, a segunda seria esta.

No ofício recebido pelo comandante do VII COMAR, enviado pelo Comandante do COMGAR, no qual me nomeava Comandante

da FPD CHARLIE, dizia também que cabia a mim indicar o chefe do Estado-Maior da FPD, bem como os demais membros.

A missão a mim atribuída era assegurar uma ação de presença na Região Amazônica com a FPD sediada na cidade de Tabatinga fronteira com a Colômbia e o Peru. Os meios alocados para esta missão, que passou a se chamar OPA 2/92, foram 04 UH-1H e 02 C-115 BUFFALO. Entretanto, no ofício de nomeação, o COMGAR dava a liberdade de ativar outros meios aéreos que viessem a ser necessários para o cumprimento da missão.

Comecei o planejamento necessário para executar a missão. Isso significou uma jornada extra, que começava a partir do término do expediente da Base e ia até às 20h, 21h, todos os dias úteis e nos sábados e nos domingos que antecederam o início das operações, a única diferença é que, nos sábados e nos domingos, os trabalhos começavam às 9h da manhã.

A primeira ação que fiz foi escolher o chefe do Estado-Maior, que foi o então Ten Cel Av Marinho Ortiga, dando início assim ao planejamento da OPA 02/92, que passou a ser chamada de OPERAÇÃO SOLIMÕES. O ofício do COMGAR, que informava ao COMAR a ativação da FPD, era datado de 16 junho e dele já constava o início das operações, que seriam no dia 24 de julho, com o término previsto em 31 de julho.



Cel Av Luzardo, Ten Brig Ar Frota e Cel Av Grossi.



Vista aérea do aeroporto de Tabatinga.

O planejamento para a missão foi grande e envolveu, além das aeronaves alocadas diretamente pelo COMGAR, pedidos suplementares em face do desenvolvimento dos trabalhos de planejamento.

Foram envolvidas aeronaves dos 1º/1º GT, 1º GTT, 1º/9º GAV, 7º/8º GAV e 7º ETA, em um total de duas C-130, duas C-115, quatro UH-1H e uma C-95B, e unidades celulares no total de cinco.

Em face do ritmo do trabalho, terminamos 20 dias antes do início das operações, o que permitiu ajustes em face de fatos inopinados, que aconteceram como a operação da DIRSA de participar com o Hospital de Campanha, obrigando o COMAR a ativar uma Unidade Celular de Saúde (UCS) com médicos e enfermeiros do Núcleo do Hospital de Manaus.

A FPD ficou constituída em dois escalões, o de "Combate" e o Logístico, comandados, respectivamente, pelo Maj Av Lobato e pelo Maj Int Euriques.

Ao Escalão de Combate, foram designadas duas missões: a primeira era efetuar o desdobramento de médicos, dentistas e enfermeiros da Unidade Celular de Saúde para as localidades de Atalaia do Norte, Belém do Solimões e São Paulo, a segunda era realizar duas missões por dia, uma pela manhã e outra à tarde, utilizando um elemento (02anv) de UH-1H em voos de patrulha, entre Tabatinga e Ipiranga, percorrendo a fronteira entre Brasil e Colômbia, reforçando a presença da FAB naquela parte do Brasil.

O governo do Amazonas, tomando conhecimento do que seria realizado na cidade de Tabatinga, e que envolveria outros municípios no entorno, solicitou ao Comandante do COMAR autorização para envolver funcionários do governo na operação, o Maj Brig Lobato autorizou e então empenhou elementos da Secretaria de Saúde. O que veio a ajudar nas missões da UCS.

A OPA 2/92 operou de 24 de julho a 31 de julho de 1992, e vários ensinamentos foram retirados desta ação, dentre eles, o que mais se destacou foi a falta de uma esquadrilha de T-27 TUCANO para que fosse ampliada a área de patrulha, podendo ter chegado até a cidade de Vila Bitencourt, tanto que, no relatório

final da operação, foi lançada a proposta de ativar, na Base Aérea de Manaus, um Grupo de Aviação que poderia ser composto por dois Esquadrões: um seria o 7º/8º GAV, equipado com os UH-1H, e um outro, a ser criado com aeronaves T-27 armadas e que poderiam ser desdobradas para operar a partir da Base de Boa Vista e da Base Aérea de Porto Velho.

Hoje vejo com satisfação que o então Ministério da Aeronáutica tomou uma decisão muito melhor, que foi a criação de dois Esquadrões de T-27, sediando- os nas Bases de Porto Velho e Boa Vista com os resultados que vemos atualmente no trabalho que realizam, interceptando as contínuas violações do espaço aéreo brasileiro, realizadas por aeronaves estrangeiras, ligadas ao narcotráfico.



Cel Grossi cumprimenta Ten Brig Frota (Cmt do COMGAR).

O Homem e o Robô

Araken Hipolito da Costa

Cel Av

arakenarte@gmail.com

A tecnologia é a ampliação da mente humana, é inata a predisposição do homem em aperfeiçoar o seu *habitat*, as condições de saúde e a sobrevivência ao meio ambiente. O avanço científico proporcionou um salto tecnológico assombroso, e, agora, com a inteligência artificial, chegamos a um ponto vertiginoso.

O que virá?

Porém, as visões do mundo se conflitam.

No mundo ocidental e cristão, a tecnologia visa um progresso dirigido ao trabalho, tornando-se mais produtivo e diminuindo a carga de esforço humano, enquanto, no mundo materialista, e notadamente nos regimes totalitários, a tecnologia é direcionada para ampliar o controle sobre a população. Aliás, coerente a essa ideia, propagam-se a imagem do homem

robotizado e a do robô humanizada. Assim, a imagem do homem robotizado induz a dependência de um controle, imediatamente sintetizado no Estado. Este homem robotizado entrega ao Estado o seu bem mais precioso: a liberdade. Enquanto o robô humani-

zado quer traduzir como se a matéria pudesse pensar, além de justificar o Estado materialista, onde vicejam os valores materiais elaborados aos interesses dos governantes, embora a liberdade não se justifique em fazer qualquer coisa, mas precisa de um propósito. Esse propósito apoia-se onde caminha o homem, orientando-se pelos valores morais e éticos, só ele pode escolher seu caminho, caso contrário, será uma marionete a sabor de outrem.

O cerne do pensamento materialista é a não aceitação de um Deus criador e único, que, também, distingue a diferença entre criador e criatura e, por consequência, todos os homens são irmãos, fruto do mesmo Pai.

Esse é o ponto crucial onde a tecnologia, fruto da criação humana, pode virar-se contra ele, tornando-se seu escravo, ou a seu favor, usando-a para aumentar sua liberdade.

A grande luta é dependente de escolha do homem: se materialista, traz em si a perda do espírito, uma vida sem sentido e triste, pois nada advém após sua morte. O oposto, aquele que crê no espírito, traz a alegria por acreditar naquele que nos salva e nos torna eternos. É a vida com sentido.

Essa conclusão parece singela, sem grandes fundamentações filosóficas e teológicas, mas é tão clara como um lago de águas limpas e um céu azul.

A profundidade de um pensamento não é obtida tão somente pelos estudos sistemático e acadêmico, mas, também, pelas reflexões onde a razão e o coração se encontram. Como diz Santo Tomás de Aquino (1225-1274), não pode existir fé sem razão, seria o caso do fundamentalismo religioso ou a razão sem fé, onde recairíamos num reducionismo ao observar a realidade.

De tudo isso não quero conduzir a uma dicotomia, entre isso ou aquilo e nem mesmo a resolução de um dilema, porque no homem, e exclusivamente nele, a inteligência é insuflada. A inteligência é a condição básica para criação humana e, também, é capaz de dar sentido a sua vida.

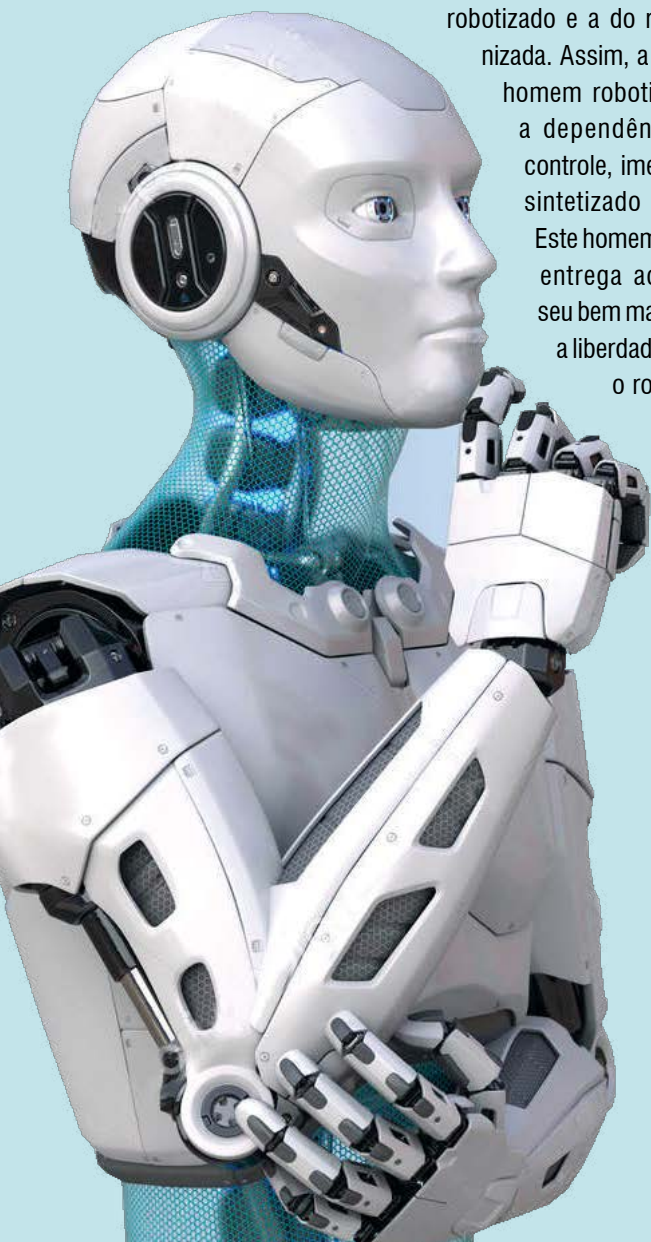
Assim como o homem não pode criar Deus, a matéria não pode criar o homem.

Finalizo com o pensamento de Santo Anselmo (1033-1109), com a sua prova ontológica sobre a existência de Deus: ninguém consegue pensar nada maior do que Deus.

Por consequência, o robô não é capaz de superar o homem, pois falta-lhe o espírito.

Por fim, teologicamente podemos afirmar que, após a morte, o homem só leva para o céu a inteligência e a memória.

De maneira análoga, o robô, após a sua destruição ou decomposição, não resta nem a memória, nem a inteligência, que não possui.



A Nova Ameaça Vermelha

Reis Friede

Desembargador Federal
reisfriede@hotmail.com

Pintura: Liu Xiandong.



Sob qualquer ângulo que se possa analisar a atual geopolítica, não há sombra de dúvidas de que a China representa a mais expressiva e desafiadora ameaça à chamada Nova Ordem Internacional (implementada com o fim da Guerra Fria, em 1991) e, conseqüentemente, à paz mundial.

Mais uma vez, repetindo erros históricos, os Estados Unidos financiam a própria ameaça a sua hegemonia (e, em grande medida, à paz e à estabilidade mundial), como ocorreu no passado em relação à União Soviética e, em uma menor medida, sob o ponto de vista meramente econômico, em relação ao Japão e à Alemanha.

A diferença, contudo, é que os chineses possuem duas características que os distinguem dos demais povos que os EUA apoiaram direta ou indiretamente (e equivocadamente) no passado: a *paciência estratégica* e um excepcional senso de *observação histórica* que os ensina a não repetir os desacertos de seus pretensos equivalentes.

Com isso, sua muito bem elaborada (e até agora brilhantemente executada) estratégia (de construção de uma hegemonia mundial essencialmente chinesa) busca, com reconhecido êxito (pelo menos até o momento), não repetir os erros da antiga União Soviética, especialmente nos campos militar e geopolítico, e do Japão (e, em parte, da Alemanha), no campo econômico.

Trata-se, portanto, de um adversário muito diferente de seus congêneres e extremamente perspicaz e inteligente, que sabe, com excepcional mérito, muito bem *dissimular* suas intenções, como ficou muito bem demonstrado em vários episódios, como o da aquisição (silenciosa), em 1998, de um porta-aviões soviético da classe *Kuznetsov* (o *Varyag*), que se encontrava na Ucrânia (como resultado do colapso da União Soviética) para ser utilizado como suposto “hotel flutuante”, e que acabou sendo, capciosamente, reformado e integrado à armada chinesa (batizado *Liaoning*, em homenagem à província chinesa de mesmo nome, ficou plenamente pronto para entrar em combate em 2016), e, mais recentemente, com a audaciosa construção (a partir de 2014) das diversas ilhas artificiais militares (dominando praticamente toda a região do Mar do Sul da China – MSC), ludibriando habilidosamente a administração Obama (um dos mais ingênuos e despreparados governantes norte-americanos) ao elaborar a – no mínimo, duvidosa, mas engenhosa – narrativa de que se tratava de instalações internacionais que objetivavam, desprovidas de qualquer interesse nacional de Pequim, melhorar a navegação mundial.

A ascensão de Xi Jinping, em 2012, assim como a de Putin, na Rússia, em 2000, representa, nesse contexto, o nascimento geopolítico de duas lideranças extremamente *hábeis*, *inteligentes* e com meritórios *patriotismo* e *determinação* sem qualquer contraponto de um novo grande estadista por parte dos EUA, a exemplo do que foi Ronald Reagan (1981-1989).

Nesse sentido, é extremamente difícil afirmar se os EUA terão, no futuro próximo, as mesmas condições políticas que

permitiram à administração Reagan-Bush (1981-1993) o efetivo êxito quanto à retomada de sua hegemonia após os desastres das administrações que lhe antecederam: Kennedy (1961-1963), Johnson (1963-1969), Nixon (1969-1974) e Carter (1977-1981), posto que os estragos das sucessivas gestões de Clinton (1993-2001), George Bush filho (2001-2009) e, sobretudo, Obama (2009-2017), com sua romântica visão “yes, we can”, representaram, em termos práticos, 24 anos de extraordinárias oportunidades (e que foram muito bem aproveitadas) para a China conquistar, silenciosamente, seu espaço geopolítico e consolidar seu poder nacional (militar, econômico, político e psicossocial) não mais como uma simples potência regional, como as mentes menos brilhantes imaginavam, mas, sim, como uma verdadeira superpotência de alcance global.

Ademais, a inteligente e clara estratégia pequinesa de permitir a ascensão de uma Coreia do Norte nuclear e de um futuro Irã atômico (apesar da retórica aparentemente contrária) vem ao encontro de uma florescente estratégia de impor aos EUA, cada vez mais, o fardo de ter de dividir seus esforços (e recursos) para conter estes ímpetos, desconcentrando, por via de consequência, suas atenções para a objetivada ascensão chinesa como a maior potência do mundo a partir de meados do século XXI, ou até mesmo antes, em função dos possíveis desdobramentos da pandemia de COVID-19 (e/ou de outras futuras “oportunidades” ou mesmo “deliberadas ações”).

Em todos os aspectos, essa (já amplamente denominada) Segunda Guerra Fria, que está, paulatinamente, se descortinando no horizonte, será, portanto, muito diferente de sua antecessora, sendo certo que o desafio chinês será muito mais provocante do que o que a União Soviética logrou tentar (sem sucesso) realizar no período entre 1947 e 1991, durante a chamada Primeira Guerra Fria e, em especial, durante a sua “segunda fase”, sob a liderança de Leonid Brejnev (1964-1982).

Além disso, de forma diversa do passado, os EUA não mais poderão contar com uma relativamente poderosa e sólida aliança (militar, econômica e política) entre nações que compartilhavam os mesmos ideais, além do propósito (nítido e inquestionável) de contenção de um inimigo comum chamado União Soviética, pois os europeus, seus aliados tradicionais, e grande parte dos países “ocidentais” da Ásia (*ex vi*, Japão e Coreia do Sul) ainda não conseguem, iniciado o terceiro decênio da presente centúria, enxergar, de forma unânime e inequívoca, a China como uma verdadeira ameaça aos seus interesses.

Dessarte, a completa e efetiva divisão dos tradicionais aliados norte-americanos, pela primeira vez, pós-Segunda Guerra Mundial, parece não só ser iminente como um processo irreversível, em uma formatação estratégica exitosa por parte de Pequim (e de forma diversa do fracasso de Leonid Brejnev na década de 1970).

F-7M AIRGUARD

O MIG CHINÊS NAS MÃOS DE UM BRASILEIRO

Silvio Potengy

Cel Av

silvio.potengy@gmail.com

Essa operação ocorreu no mês de dezembro de 1986, há mais de 30 anos, e, pela primeira vez, a estou relatando ao público externo, sem quebrar o sigilo.

Eu era o Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, sediado na então Base Aérea de Santa Cruz, hoje denominada ALA 12, quando, no dia 28 de novembro, o “telefone vermelho” (linha direta entre os Comandos) tocou em minha mesa de trabalho.

Era o Chefe do Estado-Maior me convocando para uma reunião em Brasília, no Gabinete do então Ministro da Aeronáutica. A reunião foi agendada para o dia seguinte (sexta-feira), e assim ocorreu.

Naquele encontro, fui informado de que deveria chefiar uma equipe para avaliar e voar uma aeronave de caça, versão chinesa, que poderia vir a ser operada pela Aviação de Caça brasileira, uma vez que não estávamos conseguindo adquirir mais F5-E dos EUA.

A instrução mais importante que recebi foi a de que essa missão era secreta e ninguém, nem mesmo nossos familiares, poderia saber para onde estávamos indo nem o que iríamos fazer. Só o próprio Ministro, o Chefe do Estado-Maior e eu teríamos conhecimento dessa atribuição, e eu mesmo não saberia de alguns detalhes.

A mim só foi informado que a Portaria (Documento de Designação) sairia como missão a ser realizada em Londres, mas que, na verdade, seria na China. Nada mais me foi dito, como em que cidade seria realizada a tarefa; que aeronave nós deveríamos avaliar; a quem deveríamos procurar; quais seriam os demais militares brasileiros desta missão etc.

No dia 10 de dezembro de 1986, chegamos a Londres e, após nos instalarmos no hotel, fomos ao escritório de nosso Adido Aeronáutico, para nos apresentarmos e conversarmos sobre a necessidade de conseguirmos o visto em nossos passaportes para entrada na China. Ele me perguntou o que faríamos lá e

eu respondi que infelizmente não poderia dizer, por se tratar de uma missão secreta.

No dia seguinte, 12 de dezembro, reuni minha equipe e fomos ao Consulado. Lá chegando, o Cônsul sequer nos ofereceu uma cadeira. Informou que já conversara com o nosso Adido e que, sem a informação do que iríamos fazer na China, ele não nos concederia o visto de entrada. Fiquei muito irritado, coloquei os seis Passaportes de Serviço sobre a mesa dele e disse:

“Somos seis Oficiais Superiores da Força Aérea Brasileira e não atravessamos o Oceano Atlântico à toa. Minha sugestão é que o senhor fale com o seu Ministério da Defesa ou com o Chefe de sua Força Aérea e diga que estamos em Londres tentando conseguir um visto para Pequim. Se o senhor não nos conceder o visto, peço que me informe por escrito e assumo a responsabilidade por essa negativa. Vou sair para fazer um lanche com meus oficiais e retornarei em uma hora para obter a sua resposta”.

Quando regressamos ao Consulado, ele nos recebeu muito bem, ofereceu-nos um chá com biscoitos e falou que, em alguns minutos, nossos passaportes estariam prontos com o visto. Para que tal concessão fosse concluída, pediu-nos que fornecêssemos as fotos necessárias e informou que essas fotos poderiam ser tiradas em uma farmácia, na mesma rua em que estávamos, na calçada do outro lado. Fotos prontas, e, nessa mesma tarde, nossos passaportes com o visto para Pequim foram retirados.

Compramos as passagens e decolamos de Londres para Pequim no domingo, dia 14 de dezembro de 1986. Após toda essa luta, estava cumprida a primeira etapa da nossa missão.

Pousamos em Pequim às 15h30, hora local, e, ao contrário do que imaginara, não havia qualquer pessoa nos esperando, embora eu tivesse solicitado ao Cônsul da China em Londres para informar às autoridades locais o meu voo e a previsão de chegada em Pequim.

O setor internacional do aeroporto foi se esvaziando e começamos a ficar preocupados. Meus companheiros me perguntaram o que iríamos fazer, já que estávamos sozinhos. Minha resposta foi a de que, se não aparecesse alguém, pegaríamos um táxi e iríamos para a cidade, nos hospedar em um hotel e fazer contato com o Ministério da Defesa da China ou com quem de direito para informar que estávamos em Pequim e prontos para iniciar a missão.

Era a nossa primeira vez na China e não sabíamos que táxis e hotéis não eram tão simples assim de serem conseguidos.

Graças a Deus, no momento em que saíamos do aeroporto para procurar um táxi, avistei ao longe dois vultos que caminhavam em direção ao aeroporto. Naquele fim de tarde de muita névoa, parecia um cenário de filme de suspense.

Ao se aproximarem, um deles perguntou em inglês “Colonel Potengy?”, ao que respondi com prazer: “Yes, I am”. Pediram-me desculpas pelo atraso, mas só tinham sabido de minha chegada recentemente. Perguntei-lhes se havia um transporte para nós e para onde iríamos. A resposta foi que não ficaríamos em Pequim, mas deveríamos pegar outro voo e seguir para Chengdu, onde está a fábrica das aeronaves de caça, China National Aero-Technology Import and Export Corporation – CATIC, onde voariamos. Eles já estavam com nossas reservas das passagens e teríamos apenas mais duas horas antes da decolagem.

A CATIC se constituía em um enorme grupo industrial com seis fábricas e um efetivo superior a 500 mil empregados. As visitas não deviam ser fáceis de serem coordenadas.

Em todo o período de 17 de dezembro até o dia 22 de dezembro, aconteceram trabalhos setoriais das 8h às 17h15, exceto no dia 21 de dezembro (domingo), em que convoquei uma reunião com toda nossa equipe e com os Diretores da CATIC para esclarecer alguns pontos e realizar ajustes nas atividades. Essa reunião foi das 8h30 às 10h. Neste mesmo dia, iniciamos o treinamento de partida, táxi e corrida de decolagem para os dois pilotos (Ten Cel Potengy e Maj Leite).

No dia 22 de dezembro de 1986, segunda-feira, em paralelo com os trabalhos setoriais, houve a primeira tentativa de realização de decolagem comigo, não tendo sido possível porque o campo permanecia fechado por condições meteorológicas adversas desde a quarta-feira da semana anterior. Durante esse período (final do mês de dezembro), é muito comum haver o fechamento dos aeródromos naquela região, por esse motivo. Nesse dia, decidi pela liberação de nossa equipe para seguirem para Pequim e a minha permanência e a do Maj Av Leite em Chengdu até o dia 25 de dezembro, Natal, na tentativa de realizarmos nosso voo.

Nesse mesmo dia, nossa comissão ofereceu um jantar de agradecimento e encerramento de nossas atividades em Chengdu, para a direção e os engenheiros da CATIC, no Jiu Jiang Hotel.



Grupo de oficiais da Força
Aérea Brasileira
em Chengdu.



Maj Av Leite e Cel Av Potengy.

No dia 23 de dezembro, os oficiais não aviadores decolaram para Pequim. Nos dias 23 e 24 de dezembro, pela manhã, as condições do aeródromo permaneciam ruins, mas, como a previsão não era das melhores, resolvi pedir ao Diretor da CATIC que me autorizasse a voar, já que eu julgava que não eram tão ruins quanto aparentavam.

Em nossa conversa entre o Chefe dos Pilotos da Fábrica e o Diretor, afirmei que no Brasil nós voávamos com condições meteorológicas piores do que aquelas, o que é verdade. Ele pediu a opinião do Chefe dos Pilotos, que respondeu que conversara muito comigo nos últimos dias e me julgava experiente e capaz o suficiente para a realização do voo. Mesmo assim eu tive de assinar um termo de responsabilidade por voar naquelas condições. Ficou decidido que, após o almoço, eu poderia decolar para a avaliação do F-7M. Minha única exigência foi a de que fosse designado um controlador na Torre e outro no Controle de Área, ambos fluentes na língua inglesa, para que eu pudesse me comunicar. Minha exigência foi aceita e fiquei tranquilo.

Preparei-me para o voo e, graças a uma “inspiração divina”, enquanto estava guarnecendo a aeronave, resolvi chamar o Chefe dos Pilotos e perguntar-lhe quais eram as coordenadas e a distância para a cabeceira da pista, do equipamento

transmissor do NDB, marcador de pista, que eles possuíam. Ele ficou espantado com a minha pergunta, no entanto, me deu as informações solicitadas. Ficou ainda mais espantado quando me viu desenhar na minha prancheta um procedimento de aproximação por instrumentos para a pista de pouso, tendo como referência aquele NDB.

Não se contendo, perguntou o que eu estava fazendo. Respondi que, como segurança, estava me preparando para fazer aquele procedimento de pouso para a pista da CATIC.

Ele arregalou os olhos, se é que isso é possível para um chinês, e me disse: “Coronel, aqui nós só pousamos com o controle radar, não usamos nem treinamos aproximações com o NDB marcador de pista e não temos equipamentos VOR. Não se preocupe, nosso controle radar é muito bom”.

Minha resposta foi: “OK. But just in case...”. Foi minha salvação! Graças àquele procedimento improvisado e ao desenhado, eu consegui pousar nas condições meteorológicas que perduraram naquele dia.

Terminadas as inspeções externa e interna da aeronave, já amarrado e pronto para dar partida no motor, chamei a Torre de Controle da CATIC e fui atendido em inglês.

Fiquei mais tranquilo, contudo, ainda assim, resolvi fazer um alinhamento completo do equipamento de navegação inercial, de fabricação chinesa, o qual muito me interessava conhecer durante as aulas preparatórias. Esse sistema era semelhante ao que tínhamos em nossos F-5E, cujo funcionamento sempre me dediquei em estudar. Meu interesse pelo inercial chinês foi tão grande que, ao final, o próprio Chefe dos Pilotos da CATIC me consultava sobre algumas possibilidades que poderíamos ter com o auxílio desse equipamento em nossos voos.

O inercial (INS) é um sistema de navegação autônoma, sem necessidade de emissões de sinais externos. Ele permite uma navegação bastante precisa sem que haja estações emissoras externas, radares, satélites ou qualquer tipo de auxílios eletrônicos externos.

Por ser na época um equipamento bastante complexo e caro, apenas as aeronaves militares mais complexas (Defesa Aérea ou de Ataque Estratégico) possuíam.

Para navegar com a máxima precisão, há necessidade de serem inseridas as coordenadas exatas do ponto geográfico em que a aeronave está no solo, quando o sistema inercial é ligado.

Essa operação inicial é chamada de alinhamento rápido ou completo. O completo é o mais preciso, embora tenha uma demora de cerca de 10 minutos com as turbinas girando, mas, apesar de consumir mais combustível e tempo, é muito importante quando uma precisão da navegação é necessária.

Como consequência, fiz um alinhamento completo do inercial da aeronave e planejei usá-lo neste voo. Foi uma inspiração divina e oportuna, mais uma vez, como veremos adiante.

Terminada a inspeção interna, após a partida, pedi autorização para iniciar o táxi para a cabeceira em uso. Entrei em posição para a decolagem, fiz os cheques previstos e informei à

torre que estava pronto para a decolagem. Recebi as instruções e soltei os freios.

A aeronave acelerou rapidamente, com um ruído sadio de motor e as indicações corretas. Ao atingir a velocidade de decolagem, puxei o manche, cabrando o nariz para 14 de arfagem e deixando o solo sem problemas. Recebi a orientação da torre e a ordem para passar a frequência do Controle de Área naquela informada anteriormente. Imediatamente chamei em inglês o Controle de Área e não obtive resposta, chamei outra vez e apenas alguém falando em chinês me respondeu. Retornei para a frequência da torre da CATIC e me deram outra frequência do Controle de Área, tentei essa última e, mais uma vez, não recebi resposta alguma em inglês.

Como o F-7M tem uma ótima razão de subida e eu não conseguia falar com o Controle de Área, resolvi não falar com ninguém e seguir em minha missão utilizando somente o INS como referência de navegação.

Prossegui na subida por instrumentos e atravessei a camada de nuvens, o topo estava a cerca de 3.500 metros de altitude, e prossegui subindo até 12 mil metros para fazer as manobras que havia planejado.

Estava tranquilo, considerando que o Controle de Área tinha minha posição informada pelo IFF de bordo, o que permitiria que mantivesse fora do meu alcance as demais aeronaves que estivessem na área, o que de fato ocorreu, segundo informações que tive posteriormente.

Terminado o perfil do teste que eu havia planejado, iniciei a descida para regresso à pista da CATIC, usando as indicações do equipamento INS e, ao entrar na camada, torci para que todas as aeronaves fossem afastadas da minha rota e que o marcador de pista estivesse no ar. Sintonizei a frequência do NDB marcador da pista e, quando estava próximo de 50km da pista da CATIC, segundo o meu INS, recebi o sinal auditivo e a indicação do NDB marcador.

Fiz aquele procedimento de descida que havia desenhado antes da decolagem (inspiração divina), bloqueei o NDB a 600 metros de altura, baixei o trem de pouso e iniciei o afastamento para pouso.

Na aproximação final, minha preocupação era que, ao atingir visual, eu estivesse alinhado ou próximo da cabeceira da pista da CATIC. Ao cruzar 150 metros, pude avistar a cabeceira, bem no meu alinhamento, e aí pensei: “Uma missão como essa merece uma passagem rasante antes do pouso!”. Recolhi o trem de pouso, coloquei o manete em Pós-Combustão Máximo e cruzei a pista em voo rasante.

Quando cruzei a cabeceira oposta, notei que havia muitas pessoas no pátio e que uma delas estava no chão. Depois soube que era o diretor da CATIC que ficou desesperado ao ver que eu havia regressado em segurança, mas tinha feito o rasante e arremetido, para mais um procedimento por instrumentos para pouso. Ele estava deitado e socando o chão, quando arremeti!

Dei razão ao diretor e fiquei imaginando o desespero que os chineses devem ter sentido se estivessem pensando: “Há um brasileiro voando um protótipo de caça chinês, supersônico, aqui em nossa área, sem falar com ninguém e com o campo operando por instrumentos. Se algo der errado...”.

Novo procedimento e pouso sem problemas.

Fizeram uma festa!

Não foi possível a realização do voo do Maj Leite, por determinação minha, tendo em vista que as condições meteorológicas estavam se degradando rapidamente. Contudo, foi possível que pelo menos um dos pilotos da Comissão voasse o F-7M.

No dia 1º de janeiro de 1987, às 8h15, chegamos no Rio de Janeiro e encerramos a “Operação Chá”. Durante a nossa missão, deixei claro para a direção da CATIC que algumas modificações deveriam ser feitas para que a aviônica da aeronave fosse “ocidentalizada”, e que deveríamos fazer reuniões com a DIRMA para que tivéssemos tais modificações efetuadas com sucesso.

Eles concordaram totalmente com a minha observação, e me pediram que uma proposta detalhada dessas sugestões lhes fosse encaminhada. O que efetivamente ocorreu assim que regressamos ao Brasil. Nossa proposta foi aprovada pela CATIC, e eles nos convidaram a retornar para a China no ano seguinte, para voar o F-7M versão Brasil.

Embora a compra dos aviões de caça chineses F-7M não tivesse sido concretizada, a FAB recebeu, no ano seguinte, uma proposta irrecusável para a compra de aeronaves F-5E/F a preços muito reduzidos, o que nos deixou bastante felizes e satisfeitos com a compra de mais aeronaves de Caça para nossa frota no Brasil.

Acredito que a aproximação com a China tenha sido um fator relevante e motivador daquela proposta dos Estados Unidos.

A “Operação Chá” foi um grande sucesso em todos os sentidos, e a Força Aérea Brasileira teve um desempenho de alto nível técnico e operacional.



Maj Av Leite e
Cel Av Potengy com
instrutores chineses.

Criação do 1º Grupo de Escoteiros do Ar do Mundo

Germano Serra Vidal

Arquiteto

germanosvidal@gmail.com

No dia 28 de abril de 1938, o então Maj Av Godofredo Vidal, o Ten Cel Av Vasco Alves Secco e o 1º Sargento Telegrafista da Aeronáutica Jayme Janeiro Rodrigues, na época, servindo no 5º Regimento de Aviação do Exército, atual CINDACTA II, em Curitiba, oficializaram à União dos Escoteiros do Brasil a criação da primeira Associação de Escoteiros do Ar em todo o mundo: Associação de Escoteiros do Ar Tenente Ricardo Kirk.

Três anos mais tarde, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, reunindo a Aviação Militar do Exército e a Aviação Naval da Marinha de Guerra, foi proposta, a 19 de abril de 1944, a criação da Federação Brasileira de Escoteiros do Ar, a qual congregaria todas as Associações Escoteiras que desenvolviam essa modalidade. Na época, eram muito poucas, restringindo-se aos estados do Paraná, do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Foi tamanha a expansão registrada por essa nova modalidade que, em 26 de julho de 1951, o Brig Nero Moura, então Ministro da Aeronáutica, reconhecendo seus valiosos objetivos, entre eles, o de incentivar o interesse dos jovens pela Aeronáutica, determinou que todas as unidades da Força Aérea Brasileira dessem total apoio às Associações de Escoteiros do Ar, o que acontece até os dias presentes.

O fundador do Escotismo do Ar, Maj Av Godofredo Vidal, nasceu em 3 de outubro de 1894, no Rio de Janeiro. Por causa dos dois anos passados na Suíça, Godofredo teria perdido a possibilidade de ingressar na Escola Militar do Realengo. A solução seria uma nova Certidão de Nascimento que o rejuvenescesse um ano. Como o Gal Alfredo Vidal, seu pai, tinha servido recentemente em Bagé, no Rio Grande do Sul, conseguiu, no Cartório daquela cidade, uma nova data que fez com que Godofredo não só



*Chefe Godofredo Vidal
com Pioneiros em Santos/
SP. Fonte: Revista Alerta!, nº 67,
Editora Escoteira da UEB, p. 2,
maio/junho 1957.*

rejuvenescesse um ano, mas também mudasse de naturalidade, passando de carioca (de fato) para gaúcho (por conveniência).

Foi o primogênito dos nove filhos do casal Alfredo Vidal e Izabel de Paiva Rio Vidal: Godofredo, Euglena, Nádia, Glorinha, Helena, Edmundo, Alfredinho, Celina e Jorginho.

O avô, Engenheiro José Maria Vidal, combateu na Guerra do Paraguai, e seu pai, o Gal Alfredo Vidal, foi o fundador do Serviço Geográfico do Exército, no bairro de São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro, tendo sido ainda o introdutor do processo estereofotogramétrico no Brasil.

“Apoiado pelo saudoso General Bento Ribeiro, Prefeito da Capital Federal e depois Chefe do Estado-Maior do Exército, bem como pelo General Vespasiano de Albuquerque, Ministro da Guerra, o Major Alfredo Vidal foi se instalar no velho Forte da Conceição, onde até 1917 se alojavam os contingentes de voluntários vindos do Norte, com destino aos corpos das regiões militares do Sul do Brasil.

Nessa ocasião o Major Alfredo Vidal, animado com a experiência que já havia sido feita na Prefeitura do Distrito Federal, sob sua orientação, achou conveniente trazer para o Brasil um grupo de técnicos do Instituto Geográfico Militar de Viena. A derrocada da Áustria, no final da primeira grande guerra, tornou possível essa providência, com a qual inauguramos uma nova fase de nossas atividades cartográficas.

Foi então criado o Serviço Geográfico Militar, a título de experiência, no Morro da Conceição. Em 1921 esse Serviço era um lugar de intensa e útil atividade. Preparavam-se ali muitos de nossos camaradas, jovens oficiais de todas as armas, para o levantamento da Carta do Distrito Federal. Essa carta foi de fato iniciada nesse ano e terminada em 1922.”

Godofredo, após cursar o Colégio Militar no Rio de Janeiro, foi mandado pelos pais para estudar Engenharia na Suíça, onde se dedicou por dois anos a estudos e fez estágios em fábricas europeias. Retornando ao Brasil durante a Primeira Guerra Mundial, matriculou-se na Escola Militar do Realengo, da qual saiu em 1921 como Aspirante a Oficial da Arma da Cavalaria. Com o entusiasmo da mocidade, dedicou-se ao polo nos primeiros ensaios do Órgão Desportivo do Exército, integrando, inclusive, a equipe brasileira desse nobre esporte quando em visita ao Chile. Nos devaneios dos sonhos de novas conquistas, matriculou-se na segunda turma do Curso de Pilotos Observadores da antiga Aviação Militar, então recém-criada.

Em 1927, concluiu o curso de piloto realizado na Escola de Aviação Militar, conquistando o brevê de aviador. Em 1928, foi nomeado instrutor da Escola de Aviação Militar por indicação da Missão Militar Francesa.

Em 11 de setembro de 1931, com o então Cap Archimedes Cordeiro e o 1º Ten Francisco de Assis Corrêa de Mello, partiu em voo de confraternização pelas Américas, em um monomotor bombardeiro Amiot 122, de fabricação francesa, batizado como “Duque de Caxias”. Esse avião era um enorme biplano com entelagem de lona e carlinga descoberta, constituindo-se

um desafio à coragem de seus tripulantes. Decolou do Rio de Janeiro, iniciando um *ride* pelas capitais da América do Sul, passando antes em Porto Alegre. Da capital gaúcha, rumou para Assunção, Montevidéu, Buenos Aires, atravessou a Cordilheira dos Andes até Santiago, seguiu para La Paz e Lima. Ao passar por Arica, no Chile, o Ten Mello não pôde prosseguir devido a problemas de saúde, sendo substituído em La Paz, onde o Ten Orsini de Araújo Coriolano integra a equipagem. Em 4 de novembro, decola de Lima, mas não consegue chegar a Quito; um defeito no leme de direção obriga a um pouso de emergência, ocorrendo somente a perda total da aeronave. Essa fatalidade os obrigou a realizar uma aterrissagem forçada entre as cidades de Guayaquil e Quito, a 100 quilômetros da capital do Equador, em plena Cordilheira dos Andes. Os tripulantes permaneceram sem contato com a civilização durante três dias até serem socorridos por nativos.



Avião “Duque de Caxias”, modelo Amiot 122bp3+ +, fabricação francesa. Aeronave empregada em missões de bombardeio, biplano, três tripulantes, equipada com motor Lorraine 18KD de 650hp, velocidade máxima de 205km/h, tempo de 29min50seg para subir a 15.000 pés, teto de serviço de 19.000 pés, alcance de 1.000 km. Podia ser armada com 2 metralhadoras Vickers .30 no capô sincronizada com a hélice, 2 Lewis 7,7 mm, geminadas, móveis, na nacele traseira, e outra ventral, e levar 800kg de bombas. Foram utilizadas no período de 1931 a 1936.

Enquanto se convalescia dos ferimentos do acidente com o “Duque de Caxias”, o Cel Av Godofredo Vidal matriculou-se no curso livre de pintura da Escola de Belas Artes, tendo pintado na época vários quadros. Incapaz para o voo durante o seu longo tratamento, dedicou-se ao magistério secundário, sendo professor do Instituto Lafayette, na Tijuca, e do Colégio Anglo-Americano, na Praia de Botafogo, ambos no Rio de Janeiro. Dominava com perfeição vários idiomas, falando corretamente alemão, francês, espanhol e inglês, e por isso tinha situação privilegiada entre os seus pares.

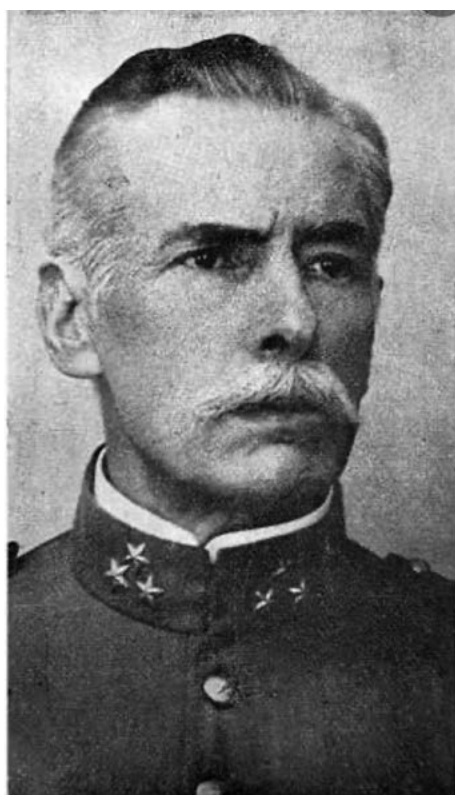
Godofredo Vidal foi também um dos pioneiros do Correio Aéreo Militar, voando com todos os abnegados precursores pelo sistema “Arco e Flecha”, na devassa patriótica dos nossos rincões, com os olhos presos às curvas dos rios, aos acidentes planimé-

tricos e, até mesmo, aos dísticos dos telhados das estações das estradas de ferro, como pontos de orientação das rotas de voo.

Em 1934, fundou e organizou o Serviço Meteorológico Militar, instalando-o no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Por seus dotes de cultura e sociabilidade, foi indicado para representar o Brasil nos seguintes conclaves internacionais: III Conferência Sul-Americana de Meteorologia, em 1936, no Rio de Janeiro, Conferência Sul-Americana de Radiocomunicações, também em 1936, no Rio de Janeiro, e Conferência Interamericana de Aviação em Lima, no Peru, em 1937.

Em 1941, sofreu outro grave acidente de avião, escapando milagrosamente com os demais tripulantes. Foi durante um voo noturno, com o então Ten Cel Carlos P. Brasil e o Cap Rosemiro Menezes. Ao se aproximar do Campo dos Afonsos, na altura de Honório Gurgel, o avião perdeu a hélice, mas conseguiu chegar à cabeceira da pista, que estava às escuras. Com incrível perícia, o piloto, o Cap Rosemiro Menezes, fez a aterrissagem, e todos os tripulantes sobreviveram, apesar de o avião ficar praticamente destruído. As estatísticas diziam que as chances de sobreviver a um acidente desses eram de uma em mil. Por ironia do destino, três meses depois, o Cap Rosemiro morreu de malária, doença que mata um em cada mil doentes...

Em 1942, o Cel Av Godofredo Vidal cursou a Escola do Estado-Maior do Exército, dela saindo para integrar o quadro de instrutores da Escola de Guerra Naval, vindo posteriormente a colaborar para a criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, da qual foi o primeiro Subdiretor de Ensino. Nos Estados Unidos, cursou a Escola Superior de Tática Aérea, em



Orlando, na Flórida, realizando estágios de instrução na Aviação Naval Americana e na Força Aérea dos Fuzileiros Navais.

Durante a Segunda Guerra Mundial, participou do patrulhamento aéreo do Atlântico Sul, visitou as principais bases aéreas dos Estados Unidos na Comitiva do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, o Brig Trompowski, e dirigiu o Curso de Defesa Passiva da Legião Brasileira de Assistência, realizando conferências.

Em 1948, no posto de Coronel, Godofredo Vidal transferiu-se para a reserva, sendo posteriormente promovido a Brigadeiro e Major Brigadeiro do Ar.

Foi ele também o criador da “Semana da Asa”, por meio da Comissão de Turismo Aéreo do Touring Clube do Brasil, a qual presidiu por muitos anos. Dedicou-se às radiocomunicações como amador, com o indicativo PY-1-AT, e participou da direção da entidade nacional que rege o radioamadorismo, a LABRE.

Na reserva, não parou a sua incansável atividade, dedicando-se aos estudos de Geografia e História, escrevendo artigos e monografias, e realizando conferências no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Salvador. Entre seus trabalhos, destacam-se os seguintes: “Próceres da Independência da América”, “Estudos de Geopolítica”, “Batalhas Aeronavais da Última Guerra” e a tradução do original italiano da obra clássica de Douhet, *O Domínio do Ar*.

Exerceu a Vice-Presidência do Instituto de Geografia e História Militar, onde ocupou a cadeira 13, patrocinada por Bartolomeu Lourenço de Gusmão, de quem fez interessante estudo biográfico, ainda inédito. Integrou também os quadros dirigentes do Instituto Brasileiro de Geopolítica. Foi membro correspondente da Sociedade de Geografia de Lima (Peru) e do Instituto Geográfico Histórico da Bahia. Pertenceu também à Academia Valenciana de Letras. Dirigiu o Museu Santos Dumont de Petrópolis, instalando-o na casa onde Santos Dumont residira e dera mostras do seu genial talento, inclusive como arquiteto e construtor.

Faleceu após curta doença, no dia 8 de dezembro de 1958, deixando viúva D. Beatriz Seidl Vidal (prima do Chefe Raul Tinoco Seidl), os dois filhos, Ten Cel de Artilharia do Exército Germano Seidl Vidal, herói da Segunda Guerra Mundial, e o senhor Hélio Carlos Seidl Vidal.

COMO EU LEVO A VIDA

Eu levo a vida no maior desleixo:
Quanto mais sofro mais ainda canto
Não suplico – não choro – não me queixo.
Que importa que ela amargue e doa tanto?
Que adianta blafesmar porque há pesares?
Mais vale neles – procurar encanto!
Amo a flor, amo a lua, o sol e os ares,
Amo a ti – tudo o mais rolar eu deixo
E, assim, sem ambições particulares,
Eu levo a vida no maior desleixo...

Godofredo Vidal

ISENÇÃO E RESTITUIÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA PARA APOSENTADOS COM MOLÉSTIA GRAVE.

TEM DIREITO QUEM POSSUI
ALGUMA DESTAS DOENÇAS:

- Neoplasia maligna (câncer)
- Cardiopatia grave
- Doença de Parkinson
- Esclerose múltipla
- Hanseníase
- Nefropatia
- Hepatopatia grave
- AIDS
- Tuberculose ativa
- Alienação mental
- Paralisia irreversível
- Contaminação por radiação
- Fibrose cística
- Moléstia profissional

Mesmo se já estiver curado, o direito permanece.

A **ISENTE IR** cuida de tudo para **você!**

- Análise gratuita.
- Base legal: Lei nº 7.713/88.
- Restituição de até 5 anos retroativos.
- 100% digital, seguro e transparente.

ATENDIMENTO EM TODO O BRASIL

Fale conosco:

(21) 99922-1502

www.isenteir.com.br



ISENTE IR

Um Problema



Gravura: O modo de voar, de
Francisco Goya (1746-1828).

para o Ministério das Relações Exteriores

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Neste artigo busco expor minha opinião sobre o complexo impasse tarifário entre Brasil e Estados Unidos. Enquanto a maioria dos comentários tem abordado o tema sob um ponto de vista político, quero focar no assunto por outra perspectiva.

Quase simultaneamente, Donald Trump decidiu que, a partir de 1º de agosto, o Brasil pagaria uma tarifa de 50% sobre os produtos exportados para aquele país, enquanto a Argentina teria tarifa zero para as suas exportações. Por que essa diferença?

Acredito que os motivos sejam diversos, mas destaco alguns: o presidente Javier Milei não ataca o presidente Trump, o seu governo nem os Estados Unidos. Ele conseguiu organizar as contas de seu país, ao passo que o Brasil apresenta déficits monumentais, forçando o presidente do Banco Central a manter os juros elevados. Milei está fazendo a “lição de casa”: gasta o que tem e permite que a sociedade prospere, afinal, não é a burocracia que deve crescer. O resultado é claro: a Argentina exportará para os Estados Unidos com tarifa zero, enquanto nós teremos uma tarifa de 50%.

Ocorre que a Argentina, em grande parte, possui os mesmos produtos de exportação que o Brasil. Para ilustrar, ambos os países são fortes no setor agropecuário. Consequentemente, perderemos esse mercado para a Argentina.

Mas por que tudo isso está acontecendo? Desde o início de seu governo, o presidente Lula tem atacado os Estados Unidos gratuitamente. Ele se mostra mais amigo de ditadores, como o da Rússia, o da China, o de Cuba, o do Irã e até mesmo o da Venezuela. Vale lembrar que ele enviou o embaixador brasileiro à posse daquele que é considerado o fraudador das eleições na Venezuela, além de manter uma posição absolutamente contrária a Israel, apoiando, por decorrência, os grupos terroristas Hamas e Hezbollah.

Vale ressaltar que não sou favorável à forma como Israel está agindo em relação ao povo palestino. Contudo, compreendo que era necessário que se fizesse algo em função daquele ataque terrorista, no qual 1.300 pessoas foram mortas e cerca de 200 foram mantidas reféns.

Além disso, o presidente brasileiro também tem explicitado publicamente seu apoio ao Irã. Inclusive, segundo o que circula

na imprensa e está sendo investigado, haveria o envio de urânio para que aquele país, uma ditadura sob a liderança de seu amigo, possa desenvolver uma bomba atômica. Cedida a terroristas, essa arma colocaria em risco a paz mundial.

É preciso ainda lembrar das recentes declarações feitas, após a última reunião do BRICS, quando o presidente Lula expressou críticas contundentes à política externa dos Estados Unidos, especialmente em relação a questões comerciais e à necessidade de uma nova moeda para substituir o Dólar, assim como sua visão sobre a ordem global. Portanto, são ataques desnecessários direcionados ao governo Trump e aos Estados Unidos.

Assim, a impressão que tenho é de que os ataques gratuitos do presidente Lula aos Estados Unidos e a sua preferência pelas ditaduras do Irã, da Rússia, da China, de Cuba e da Venezuela foram o motivo pelo qual o presidente Trump taxou o Brasil, enquanto Milei conseguiu tarifa zero para a Argentina e, consequentemente, capturará o mercado brasileiro nos Estados Unidos.

Se o Brasil tiver seus produtos taxados em 50% e essa decisão não for inteligentemente negociada pelo Ministério de Relações Exteriores com os Estados Unidos, os mesmos produtos que exportamos serão exportados pela Argentina. Isso permitirá que ela recupere sua economia, que já está sem déficit, algo que não acontece com o Brasil. Além de perdermos esse mercado, enfrentaremos sérios problemas de infraestrutura, matérias-primas e tecnologia, essenciais para o Brasil, especialmente considerando que o presidente Lula está prometendo retaliação.

Quero deixar claro o seguinte: o problema da taxa de 50% aos produtos brasileiros não foi provocado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro. Foram, sim, as constantes e desnecessárias críticas do governo brasileiro ao governo Trump, feitas sem nenhuma contrapartida de benefício, que levaram a essa situação. Isso prejudica muito determinados setores da economia brasileira, resultando na entrega para a Argentina de um mercado que era nosso, representando 12% de toda a exportação do Brasil.

Essa é uma questão que demanda profunda reflexão, inclusive por parte do governo e do Ministério das Relações Exteriores, que precisarão ser muito hábeis para negociar e, quem sabe, conseguir suspender essa tarifa.

O ESQUECIDO GENOCÍDIO DE KATYN

Sérgio Pinto Monteiro

Ten Ex Vet
monteirosp@ldn-rj.org

O século XX registra alguns episódios históricos – por vezes trágicos e sinistros – que no Brasil permanecem em quase total desconhecimento, via de regra, por ações de grupos esquerdistas, fiéis aos princípios doutrinários de Antonio Gramsci, há décadas dominantes em nosso meio cultural/artístico/midiático.

Em artigo anterior, retratamos um desses crimes, o Holodomor, quando, entre 1931 e 1933, seis milhões de ucranianos morreram de fome devido ao confisco de toda a produção agrícola e animal do país, ordenada diretamente por Stalin, ditador comunista da União Soviética. No início da Segunda Guerra

Monumento a
Katyn – Jersey
City, Estados
Unidos.
Foto: Mark
Grabowski.



Mundial, outro crime contra a humanidade, também cometido pela URSS, ficou conhecido como o “Massacre de Katyn”. Em 1º de Setembro de 1939 a Alemanha invadiu a Polônia, dando início ao conflito que ceifou a vida de mais de 50 milhões de pessoas, entre militares e civis. O pacto de não agressão germânico-soviético, também conhecido como Pacto Molotov-Ribbentrop, assinado pouco antes, previa a ocupação da Polônia e a sua partilha entre ambos os países. A invasão soviética iniciou-se no dia 17 de setembro, quando cerca de 500 mil soldados cruzaram a fronteira leste do país. Enquanto a Alemanha dominava o oeste da Polônia e Hitler determinava a eliminação das “minorias” judias, bem como de dezenas de milhares de poloneses, por conta do racismo antissemita e antieslavo, a União Soviética executava um grande expurgo político em sua área, onde Stalin deportava e matava em nome do socialismo. O chamado Massacre de Katyn ocorreu nesse trágico contexto. Ainda em setembro de 1939, agentes do Comissariado do Povo para Assuntos Internos da União Soviética (NKVD) prenderam, na Polônia oriental, os elementos locais que potencialmente poderiam formar o núcleo principal de uma resistência nacional. Assim, foram detidos pouco mais de 21 mil cidadãos: oficiais da reserva, professores, jornalistas, advogados, médicos e até padres. Foram eles divididos em três campos de concentração: Kozelsk, na Ucrânia, próximo à cidade de Smolensk, e Ostashkov e Starobilsk, localizados na Rússia soviética.

Em 5 de março de 1940, Lavrenti Beria, chefe do NKVD, convenceu o sanguinário ditador da União Soviética de que os oficiais aprisionados nesses campos eram membros de grupos contrarrevolucionários e, portanto, representavam um risco para o controle soviético da Polônia. Stalin, então, decidiu condenar à morte TODOS os 21.892 poloneses presos nos três campos de concentração. Os oficiais prisioneiros de Kozelsk – pouco mais de quatro mil – foram sumariamente executados com tiros na nuca, na floresta de Katyn, nos arredores da cidade de Smolensk. Entre os que morreram na floresta de Katyn, estavam um almirante, dois generais, 24 coronéis, 79 tenentes-coronéis, 258 majores, 654 capitães, 17 capitães de marinha, 3 420 suboficiais, sete capelães, três fazendeiros, um príncipe, 43 oficiais de forças diversas, 85 soldados, 131 refugiados, 20 professores universitários, 300 médicos, várias centenas de advogados, engenheiros e mais de 100 jornalistas e escritores, assim como 200 pilotos de combate da Força Aérea.

Os demais prisioneiros – cerca de 16 mil – tiveram o mesmo destino trágico e suas ossadas jamais foram encontradas. No total foram executados 21.892 prisioneiros poloneses, a saber: 6.314 oficiais presos em Ostashkov; 3.739 oficiais detidos em Starobilsk; 4.410 oficiais presos em Kozelsk; 7.429 outros cidadãos. Do total de mortos, cerca de 8 mil eram militares, 6 mil policiais e o restante composto por civis integrantes da intelectualidade polonesa.

A NKVD também ordenou a deportação, para o Cazaquistão, das famílias dos oficiais mortos. O Serviço Secreto sabia o endereço

de cada prisioneiro e, assim, conseguiu extraditar por volta de 60 mil pessoas. Estima-se, ainda, que a União Soviética deportou 100 mil soldados poloneses para campos de trabalho forçado.

Com o rompimento do pacto de não agressão e o estado de guerra entre Alemanha e União Soviética, os nazistas, em abril de 1943, descobriram as valas com os restos mortais dos quase cinco mil oficiais poloneses assassinados pelos comunistas e denunciaram o Massacre de Katyn. Esses crimes de guerra soviéticos foram objeto, na época, de três comissões de inquérito: uma internacional, chefiada por um médico alemão; outra polonesa, sob os auspícios da Cruz Vermelha; e a terceira comissão, promovida pelos nazistas. As conclusões indicaram que realmente as ossadas datavam de abril de 1940, o que corroborava a suspeita de que os soviéticos seriam os culpados. Eles, por sua vez, ao negarem a autoria dos crimes, realizaram suas próprias análises e investigações, concluindo pela culpabilidade dos nazistas. Os soviéticos tentaram, ainda, inutilmente, incluir o massacre de Katyn no libelo acusatório do Julgamento de Nuremberg, contra os nazistas. Entretanto, as provas e evidências que responsabilizavam a União Soviética eram por demais conclusivas. Mesmo assim, o país continuou a negar a autoria do massacre até 1990, quando o governo de Mikhail Gorbachev reconheceu oficialmente o episódio. No ano seguinte, Boris Yeltsin tornou públicos os documentos secretos que autorizaram o genocídio. Em novembro de 2010, a Duma, estatal russa, aprovou uma declaração culpando Stalin e outros dirigentes soviéticos por haverem, pessoalmente, ordenado os assassinatos, o que foi confirmado pelo Parlamento da Rússia.

O filme polonês Katyn, de 2007, disponível no Youtube e indicado para o Oscar de melhor produção estrangeira nesse mesmo ano, retrata a crueldade do episódio.

Diversos memoriais sobre o massacre foram erguidos ao redor do mundo. No Reino Unido, há dois, em Londres e Staffordshire. Na Rússia, há um memorial no Cemitério de Guerra de Katyn, onde estão sepultados os restos de 4.412 oficiais poloneses. Em Toronto, no Canadá, há uma grande escultura em metal. Em Joanesburgo, África do Sul, um monumento homenageia os mortos de Katyn. Nos Estados Unidos, em Baltimore, existe o Memorial Nacional do Massacre de Katyn, com uma belíssima estátua dourada, e há outras estátuas em Nova Jersey, Doylestown e Niles. Na Ucrânia, foi erguido um complexo em honra aos 4.300 oficiais mortos na cidade de Piatykhatty.

O genocídio praticado pelos comunistas em Katyn – e em tantos outros cenários –, além da infâmia que lhe é intrínseca, nos impõe o dever de resgatar a torpe realidade desse fato histórico, ocultado da sociedade brasileira – e principalmente da nossa juventude – por adeptos de uma ideologia nefasta que não se coaduna com os princípios e os valores da nacionalidade, e que deve ser combatida pelos verdadeiros brasileiros.

“O primeiro dever de um historiador é não trair a verdade, não calar a verdade, não ser suspeito de parcialidades ou rancores” (Cícero, Marcus Tullio, 103 a.C.-43 a.C.).

UM COMANDANTE EXEMPLAR

A INAUGURAÇÃO DO TABYRÃO

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br

Como oficial e militar, ninguém trilha sozinho os caminhos do sucesso. Na minha extensa e feliz caminhada pela nossa querida Força Aérea, com raríssimas exceções, tive a sorte de ser guiado por excelentes comandantes que, com seus exemplos e apoio, me ajudaram a percorrer uma longa estrada, cujo ponto culminante foi o posto de tenente brigadeiro. Entre esses comandantes, esteve o Maj Brig Tabyra de Braz Coutinho.

O meu primeiro contato com o Maj Tabyra ocorreu em 1966, quando eu era tenente e servia no 6º Grupo de Aviação. Ele coman-

dava o Esquadrão de Pessoal da Base Aérea de Recife. Quase no final do expediente, como responsável pelas escalas para o serviço de Oficial de Operações e de Oficial de Dia, o Ten Derli informou-me que eu tinha sido escalado para o serviço de Oficial de Operações no dia seguinte. Ponderei haver um engano, porque eu tinha passado o serviço de Oficial de Operações na manhã daquele dia e lembrei a existência de vários tenentes na escala. O Derli me informou ainda que, mesmo ciente da minha posição na escala, o comandante do Esquadrão de Pessoal tinha me escalado.



Muito contrariado, fui ao Esquadrão de Pessoal e falei com o Maj Tabyra sobre um possível engano na escala. Lembro-me, como se fosse hoje, das suas palavras: “Que decepção Tenente Astor, eu o escalei porque amanhã o movimento de aviões na Base será intenso, com a chegada do Presidente da República e de várias aeronaves trazendo ministros para a reunião da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Por ser um dos melhores tenentes do nosso efetivo, você foi escalado. Agora, retire-se da minha presença, antes que eu me arrependa”. Eu disse “sim, senhor” e, quase na porta, voltei-me para ele e agradei a confiança depositada na minha pessoa. Eu seria brindado com essa confiança em outras etapas da minha carreira.

Em 1973, voltamos a nos encontrar no Gabinete do Ministro, ele, coronel chefe da Assessoria de Pessoal (GM-1), e eu, capitão ajudante de ordens do Ministro Araripe Macedo. Às vezes, é inevitável o ajudante de ordens tomar conhecimento de assuntos sigilosos e dos motivos das decisões de uma autoridade. Naquela ocasião, conheci melhor o Cel Tabyra, sempre preocupado em bem assessorar o ministro, principalmente, nas vésperas das reuniões do Alto Comando. Passei a admirá-lo por ser um oficial muito competente e um brilhante assessor do ministro na formulação e execução da Política de Pessoal da Aeronáutica.

Em janeiro de 1978, ele assumiu o comando da Base Aérea de Brasília. Eu era major e fui convidado para ser comandante do Esquadrão de Comando. Ele iniciou várias obras, entre elas, a construção do palanque no pátio onde são realizadas as solenidades. Na época, eram solicitados ao Governo do Distrito Federal palanques de madeira usados na Esplanada dos Ministérios, no desfile do dia 7 de setembro. Em uma homenagem dos Comandantes de Esquadrão da Base ao Cel Tabyra, o novo palanque recebeu a denominação de Tabyrão. Ele foi projetado por um arquiteto famoso, Milton Ramos, integrante da equipe de Oscar Niemeyer na construção de Brasília. Estruturado em concreto, foi delineado para estar em harmonia com alguns prédios da Esplanada dos Ministérios. Após um trabalho árduo, o Tabyrão foi concluído no início de outubro de 1978, e o intento do Cel Tabyra era inaugurá-lo no dia 23 de outubro, na solenidade do Dia do Aviador.

Entre outras atribuições, o comandante do Esquadrão de Comando era responsável pelo cerimonial da Base. Por ser outubro um mês de chuvas em Brasília, montei um dispositivo alternativo no Hangar do Esquadrão de Suprimento e Manutenção (ESM). O dia 23 de outubro amanheceu chuvoso. Uma hora antes do início da solenidade, como ainda chovia, informei ao Cel Tabyra que mandaria a tropa para o hangar do ESM porque, com chuva, a entrega da medalha do Mérito Aeronáutico aos agraciados não poderia ser realizada ao ar livre. Ele orientou-me no sentido de esperar mais 10 minutos para uma decisão. Embora o céu continuasse muito nublado, a chuva parou e foi decidida a realização da solenidade no pátio.

O Tabyrão foi inaugurado com a presença do Presidente da República no Dia do Aviador. Logo após o término da solenidade, depois do desfile da tropa, com os convidados ainda no

Tabyrão, voltou a chover forte. Naquele episódio, senti a ação da Providência Divina e aprendi com o Cel Tabyra uma grande lição: em determinadas ocasiões, um comandante deve assumir riscos nas suas decisões.

No posto de brigadeiro, conduziu a Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA). Sobre a sua passagem pela SEFA, transcrevo o seguinte comentário feito pelo Cel Int Joaquim Carlos Freire: “Ele trabalhou em silêncio. Definiu bem o território que lhe era devido e foi um excelente profissional. Ao chegar à SEFA, como brigadeiro, foi-se inteirando da grandeza da missão. Estudou o orçamento e a administração financeira. A Força Aérea Brasileira enriqueceu-se com a sua *performance*. A honestidade lhe era própria. A missão foi assumida com vigor. Para nós foi exemplar. Respeitou os valores dos integrantes da equipe. A unidade lhe era sagrada, sem os arroubos da individualidade. A família lhe foi muito cara. A esposa, Dona Leda, amava sem restrição. Respeitava sobremaneira aquele território também quase sagrado. Não temeu a morte, e quando lhe disse que podia se encontrar com Dona Leda, encheu-se de entusiasmo, mas duvidava das minhas convicções”.

Promovido a Major Brigadeiro, assumiu o comando do Sexto Comando Aéreo Regional (VI COMAR), que abrangia o Distrito Federal e os estados de Goiás, Mato Grosso e Tocantins. Por nele estar inserida Brasília, tinha uma grande importância estratégica. Eu era coronel e, mais uma vez, fui presenteado com a sua confiança, ao ser convidado para assumir a chefia do Estado-Maior do VI COMAR. Novamente, no exercício daquele importante cargo, ele me transmitiu primorosas lições sobre a arte de comandar. Alguns dos seus exemplos e ensinamentos foram por mim utilizados quando comandeie a Base Aérea de Salvador e o Segundo Comando Aéreo Regional (II COMAR).

Para melhor divulgar traços da personalidade do Maj Brig Tabyra, o então chefe de gabinete do VI COMAR, o Cel Av Luiz Fernando Guimarães Pondé, enviou-me o seguinte texto: “Uma personalidade fascinante. Faço questão de ser antipático, dizia ele. Deve beber um litro de limonada azeda ao acordar, diziam as más línguas. Fama de homem mau; me disseram que eu estaria em maus lençóis quando fui transferido para servir sob seu comando. Qual não foi a minha surpresa quando, por trás daquela reputação, verifiquei se alojar um homem admirável, cuja característica marcante era um coração maior do que ele próprio, associado a um caráter invejável que se revelava pela sua firmeza moral e coerência de atitudes. Esse era o verdadeiro Tabyra de Braz Coutinho, um exemplo de líder a ser reverenciado e seguido pelas gerações futuras”.

Na reserva, continuamos a manter constante contato. Durante anos, no dia 23 de outubro, após a solenidade na Base Aérea, ia visitá-lo. Dizia serem dois os objetivos da minha visita: cumprimentá-lo pelo Dia do Aviador e relembrar a inauguração do Tabyrão.

Em 12 de julho de 2019, ele partiu para a eternidade, deixando imorredouras lembranças. Embora considerado duro, como já foi dito, era possuidor de um coração imenso e de um caráter diferencial, que o tornaram um profissional extremamente justo, um companheiro generoso e um comandante exemplar.

GUERRA ENTRE ISRAEL E IRÃ:

A INFLUÊNCIA DOS ESTADOS UNIDOS E O NOSSO PAPEL COMO JUDEUS

Mair Simantob Nigri

Prof. de Judaísmo
msnigri@gmail.com



Nas últimas décadas, o Oriente Médio tem sido palco de tensões intensas, e o confronto latente entre Israel e Irã tornou-se um dos principais eixos dessa instabilidade. A guerra, ainda que em muitos momentos travada por meio de *proxies* (grupos como Hezbollah, Hamas e Houthis), representa não apenas um embate entre dois Estados soberanos, mas uma colisão ideológica entre a democracia e o totalitarismo teocrático.

O Irã dos aiatolás não representa o povo iraniano, mas, sim, um regime radical que jurou destruir Israel – e que investe bilhões em armamentos e milícias em vez de cuidar do seu povo. Esse regime desafia o equilíbrio global, ameaça a paz regional e tem usado o anti-israelismo como ferramenta de desestabilização.

Já Israel, única democracia plena do Oriente Médio, age em legítima defesa e com base no direito internacional.

Israel não busca expansão, mas segurança. Suas ações visam proteger seus cidadãos de ataques constantes vindos de múltiplas frentes patrocinadas pelo Irã.

Nesse xadrez geopolítico, os Estados Unidos desempenham um papel central. Como aliados históricos de Israel, oferecem apoio diplomático, tecnológico e militar. Ao mesmo tempo, os Estados Unidos buscam evitar uma escalada direta que poderia inflamar toda a região, mantendo pressão sobre o Teerã por meio de sanções econômicas e acordos de contenção nuclear – ainda que, muitas vezes, esses acordos se mostrem frágeis ou ineficazes.

Mas qual é o nosso papel, como judeus brasileiros, nesse cenário? Primeiramente, é o da informação. Devemos combater a desinformação que associa Israel, de forma indevida, à opressão, quando, na realidade, é o país que mais garante direitos civis a mulheres, árabes, cristãos e LGBTQIAPN+ em todo o Oriente Médio.

Em segundo lugar, é o da identidade, pois ser judeu é carregar a responsabilidade histórica de defender a verdade, a justiça e o direito à autodeterminação do povo de Israel – que, após milênios de perseguições, voltou à sua terra ancestral em 1948, com respaldo da ONU.

Em terceiro lugar, devemos agir com voz ativa. Devemos apoiar entidades sérias, que promovem a educação e o esclarecimento sobre o conflito, sempre com embasamento em fontes confiáveis, dados e respeito às leis internacionais.

Como cidadãos brasileiros, podemos usar as redes sociais, a mídia comunitária e os espaços como este – do Clube da Aeronáutica – para propagar conhecimento, combater o antissemitismo e mostrar que o povo judeu é parte essencial da construção de um mundo mais ético e pacífico.

Em tempos tão incertos, a luz da verdade é a nossa maior arma. Que sigamos unidos, fortes e comprometidos com a paz — mas com os olhos abertos e a consciência desperta.

“Am Yisrael Chai”

(O povo de Israel vive)

Mair Simantob Nigri





Cultura Militar Brasileira

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art. – Membro do Grupo de Estudos
olgaefred@hotmail.com

Introdução

Por ser integrante do grupo de estudos deste Clube de Aeronáutica sobre o Pensamento Brasileiro, sugeriu-me o seu coordenador que escrevesse um texto sobre a cultura militar brasileira, por oportuno, o momento no qual significativa parcela da opinião pública questiona o atual desempenho das nossas Forças Armadas.

A diversidade cultural é matéria muito explorada nos dias de hoje, especialmente, aquela originária do encontro de matrizes étnico-culturais formadoras de nacionalidades e da qual decorre um processo de miscigenação. Diversidade cultural que também pode ser percebida no âmbito de uma sociedade entre diferentes classes sociais e entre categorias profissionais. A dos militares será objeto de nossas reflexões. Para navegar nos mares da diversidade, respeito e tolerância são necessários para que não naufrague o viajante nas ondas da discriminação ou do preconceito.

Segundo Clausewitz, “a guerra é a continuação da política por outros meios”. E o fenômeno da guerra, entendido como uma luta armada entre nações, persiste, até hoje, ainda que como uma potencial e permanente ameaça, dada a dificuldade das nações de resolverem suas pendências simplesmente pela política ou pela diplomacia. E porque ainda existe a guerra, necessária se faz a existência, por parte das nações, de um aparato dissuasório e de uma classe militar habilitada para melhor empregá-lo. O modo de ser dessa classe, dos valores por ela cultivados, será o objeto deste texto.

Cultura

Consta do livro *Cultura, um conceito antropológico* (2009), de Roque de Barros Laraia, a seguinte citação:

No final do século XVII e no princípio do seguinte, o termo germânico *Kultur* era utilizado para simbolizar todos os aspectos espirituais de uma comunidade, enquanto a palavra francesa *Civilization* referia-se principalmente às realizações materiais de um povo. Ambos os termos foram sintetizados por Edward Tylor (1832-1917) no vocábulo inglês *Culture*, que “tomado em seu amplo sentido etnográfico é este todo complexo que inclui conhecimento, crenças, artes, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem como membro de uma sociedade”. Com esta definição Tylor abrangia em uma só palavra todas as possibilidades de realização humana, além de marcar fortemente o caráter do aprendizado da cultura em oposição à ideia de aquisição inata, transmitida por mecanismos biológicos.

Por sua relação com o texto conceitual anteriormente citado, transcrevo o publicado na *Pequena Enciclopédia de Moral e Civismo* (Ávila, 1972):

Hoje vem se vulgarizando, contudo, uma distinção entre civilização e cultura, atribuindo-se o conceito de civilização

ao conjunto de criações materiais e reservando-se o conceito de cultura ao conjunto de criações imateriais, como crenças, mitos, lendas, religiões, filosofias, sistemas jurídicos, enfim, todo o patrimônio de ideias de uma época ou de um povo.

Cultura Militar

Por analogia do que foi exposto, julgo ser válido admitir-se conceituar a cultura militar também como um conjunto de criações imateriais concebidas em âmbito militar, tais como leis, normas, regulamentos, estatutos, doutrinas e procedimentos, algumas das quais comumente compartilhadas por integrantes das forças armadas de diferentes países, fundamentadas em valores que dignificam a natureza humana e que tem como pilares a disciplina e a hierarquia. Entre esses valores, cito os da abnegação, os do desprendimento, os da solidariedade, os do espírito de corpo, os da lealdade, os da coragem física e moral, os da verdade e da honra.

Cultura em sua essência de teor universalista, no meu entendimento, ainda que com diferentes motivações e fundamentos filosóficos e sujeita a influências de fatores históricos, culturais e geopolíticos. No meu entender, os militares dos mais diferentes rincões do mundo, guardadas certas especificidades decorrentes especialmente de um posicionamento geográfico, procedem de forma semelhante, independente da religião ou da ideologia que professem. Integrantes das forças armadas de seus países, os soldados, assim denominados quaisquer que sejam o seu posto ou graduação, têm no idealismo a sua bandeira, uma vez que se dispõem a doar suas próprias vidas em defesa de uma causa na qual convictamente acreditam. Como exemplo, os kamikazes, jovens pilotos aviadores japoneses que, na Segunda Grande Guerra, sacrificaram suas vidas pelo seu imperador.

Hoje, infelizmente, esses valores e princípios estão ameaçados pela atmosfera cultural da pós-modernidade, impregnada de egoísmo, hedonismo, relativismo e repúdio à tradição, alimentados, em grande parte, por uma mídia dita progressista.

Os valores que são incutidos nos militares, essenciais para sua formação profissional, modelam as suas vidas e os levam a constituir, na sociedade a que pertencem, um núcleo majoritariamente conservador quanto à forma de ser e, politicamente, de pensar. E que, por ter a cultura militar no altruísmo um dos seus traços dominantes, ela contribui efetivamente para o desenvolvimento de uma sociedade mais justa e fraterna.

A cultura militar de uma nação poderá ser alvo de um processo subversivo para que se ponha a serviço de outras causas, de outros senhores. As linhas mestras que configuram a sua essência, entretanto, se apagadas, comprometerão a sua destinação. Transformar as forças armadas de uma nação, integrantes da sua classe militar, em milícias, será reduzir quase a zero sua eficiência operacional. As milícias, as guerrilhas, contribuem efetivamente para o esforço de guerra. Exemplo clássico o dos *partisans* na antiga Iugoslávia na Segunda Guerra Mundial. A ação decisiva sempre caberá, entretanto, às forças regulares, com o

emprego nos campos táticos e estratégicos do seu complexo, sofisticado e cada vez mais potente arsenal tecnológico, e que para tanto necessitará de uma classe militar altamente habilitada. Por oportuno, lembro Trotsky, para quem a organização do exército vermelho não deixou de prescindir do concurso de oficiais czaristas integrantes do antigo regime imperial.

Sobre o assunto em pauta, assim se manifesta o Google: “A cultura militar refere-se ao conjunto de valores, tradições, costumes e comportamentos que caracterizam o ambiente militar. Essa cultura é essencial para a coesão e a eficiência das forças armadas, envolvendo aspectos como patriotismo, disciplina, hierarquia e espírito de corpo. Não se limita apenas aos militares, mas também influencia a sociedade como um todo, moldando percepções sobre a defesa nacional, a segurança e os papéis das forças armadas”; por sua vez “o pensamento militar refere-se ao conjunto de ideias, teorias e princípios que orientam as ações e decisões de uma força militar”. Ele abrange aspectos como estratégia, táticas, logística, doutrina e a própria cultura militar.

Cultura Militar Brasileira

Não obstante o caráter letal e universal da formação do soldado, a cultura militar brasileira, por estar inserida no espaço cultural da civilização cristã e ocidental que tem como fundamentos a filosofia grega, o direito romano, a tradição judaica cristã, a família cristã e os valores que a sustentam, nele vai buscar muito de seus valores e princípios éticos, tais como os da solidariedade, os do dever, os da lealdade, os da probidade, os da justiça, os da generosidade, os da resiliência, os do altruísmo, os da integridade, os da perseverança e os do respeito à dignidade humana, partilhados por outras culturas militares de diferentes matizes, quando essenciais para o bom desempenho da atividade militar.

No Brasil, “o pensamento militar tem evoluído ao longo do tempo, com influência de correntes e técnicas estrangeiras e adaptações à realidade nacional”.

Todas as nações carecem de um contingente armado que lhes garanta proteção e segurança. Muitos, entretanto, consideram as forças armadas um mal necessário. Grande parte dos preconceitos existentes contra as forças armadas decorre principalmente de um absoluto desconhecimento dos importantes papéis desempenhados por elas em prol da sociedade, não somente em tempos de guerra, mas, também, e muito, em tempo de paz.

A influência da cultura militar no processo político brasileiro foi das mais significativas. Napoleão considerava que nenhuma instituição representava melhor uma nação do que o seu exército. Possivelmente inspirado nessa visão histórica, em tempo não muito distante, o exército brasileiro optou por considerar Guararapes como o berço de sua formação. Foi quando negros, índios e brancos juntos lutaram contra o domínio holandeses. Durante largo período, somente a caserna e o seminário proporcionaram o acesso dos mais despossuídos de bens materiais a um patamar mais elevado da sociedade brasileira. A Guerra do

Paraguai foi marcante para a configuração e o fortalecimento da identidade nacional. O pensamento positivista, introduzido na Escola Militar por Benjamin Constant, contribuiu decisivamente para a Proclamação da República.

Frank D. McCann, em seu livro *Soldados da Pátria*, considera que as *mudanças filosóficas e práticas* ocorridas na educação dos oficiais durante os primeiros 20 anos do século passado teriam sido um fator que muito contribuiu para que se dispusessem a desrespeitar a hierarquia e a se rebelarem contra a ordem vigente.

Julgo, porém, oportuno considerar o que teria contribuído para o forte protagonismo exercido pelos tenentes na vida política do Brasil nas décadas de 20 e 30 do século passado: deu-se, no meu entender, por um *processo de empoderamento cultural* iniciado no alvorecer da República, na Escola Militar da Praia Vermelha, a partir das ideias positivistas que ali prosperaram. Doutores ou bacharéis, como gostariam de ser considerados, os formandos daquela Escola julgavam-se mais preparados intelectualmente do que seus superiores hierárquicos, processo que prosseguiu e que se acentuou com os *jovens turcos*, assim denominados capitães e tenentes levados a cumprir missão militar na Alemanha, segundo padrões europeus, os quais, ao retornarem para o Brasil, fundaram, em 1913, *A Defesa Nacional*, revista castrense de tendência reformista que se propunha a abordar temas de significativa importância para o Exército e para o Brasil.

Revigorou-se, posteriormente, com a liderança política e militar do Marechal Hermes. Recebeu a contribuição da Missão Militar francesa instalada no Brasil após a Primeira Guerra Mundial que, por si só, veio a dar ensejo a reformas estruturais no campo militar. Esse mesmo processo parecia ter atingido o seu ápice nas turmas de 1918 e 1919 da Escola Militar que vieram a dar origem ao chamado movimento tenentista.

Iniciado em 5 de julho de 1922 pela revolta dos 18 do Forte de Copacabana, passando por um segundo 5 de julho paulista e pela Coluna Miguel Costa-Prestes, veio a culminar com a Revolução de 1930 e consequente ditadura Vargas. Já próxima a eclosão da citada Revolução, Prestes redige um manifesto de adesão ao comunismo. Uma expressiva maioria dos tenentes não se deixou impressionar pelo seu discurso. A defecção de uma liderança como a de Prestes redundaria, entretanto, no fortalecimento de uma corrente de esquerda revolucionária cuja atuação sofreria um duro revés na intentona comunista em 1935.

Em 1944, uma Força Expedicionária Brasileira juntou-se à dos aliados em um esforço de guerra contra o nazismo. O alento de seu regresso vitorioso ao Brasil levou a classe militar a contribuir decisivamente para o retorno de nosso país a um sistema democrático. O espírito tenentista ainda esteve presente no regime político implantado em 1964, no auge da guerra fria, sob a ameaça do comunismo, que, até os dias de hoje, entre outras críticas, recebe a de priorizar a tecnocracia em detrimento do social. Fato é que, a partir de então e com maior intensidade, a cultura militar brasileira, possivelmente influenciada pelo pensamento desenvolvimentista vigorante naquela época, passou a contribuir significativamente

para o progresso científico-tecnológico do Brasil, especialmente em setores como os das indústrias de defesa (armamento, cibernética, automotiva) e aeroespacial (para fins militares ou civis), dos sistemas de comunicações e da pesquisa nuclear.

Ressalto que os produtos da nossa indústria bélica e da aeroespacial são alguns dos que alcançam maiores valores comerciais em nossas pautas de exportações.

Uma extensa e qualificada rede de ensino que abrange desde o básico e do profissionalizante até o superior da pós-graduação, administrado por uma de nossas forças armadas é, mediante concurso público, posta a serviço de todo o povo brasileiro, e não somente do segmento militar. As nossas Escolas Militares, o Instituto Militar de Engenharia (IME) e o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), são considerados centros de excelência em termos de ensino superior. É no ato de criação do ITA que vamos encontrar as raízes da EMBRAER, terceira maior construtora de aviões do mundo.

Um dinâmico pensamento militar, modernizante e inovador, impulsionado pelo meteórico avanço científico-tecnológico por que passa a humanidade, tem, entretanto, como base, uma cultura militar considerada conservadora, por exaltar a tradição e eternizar valores essenciais ao exercício da atividade militar. Desde Sun Tzu, com a sua *Arte da Guerra*, escrito possivelmente no século V antes de Cristo, até os dias de hoje, torna-se de vital importância para a segurança de um país o acompanhamento contínuo da evolução do pensamento militar no mundo. Essa é uma das razões pelas quais este Clube de Aeronáutica recentemente decidiu introduzir a vertente aeroespacial do pensamento militar no estudo do Pensamento Brasileiro.

Epílogo

É o Brasil Real de Machado de Assis, constituído pelas humildes classes trabalhadoras, e mais ainda por expressivos contingentes da classe média da população brasileira, o que costuma sair às ruas para protestar contra as injustiças, as desigualdades sociais, o clientelismo político, a corrupção, o nepotismo, os desmandos constitucionais e as práticas patrimonialistas, praticadas por um Brasil Oficial, demograficamente minoritário, do qual demandam nossas elites dirigentes, fortemente aferradas as suas prerrogativas, aos seus privilégios. Foram contingentes desse Brasil Real que acamparam recentemente frente a quartéis porque acreditavam em seu exército, originário também desse Brasil, para dar-lhes proteção e estímulo para o que consideravam suas justas reivindicações.

O Exército brasileiro desde o evento da Proclamação da República, no qual teve significativa participação, sempre manifestou uma real preocupação com o destino do Brasil e o bem-estar do seu povo, o que possivelmente extravasou o idealismo de parcela dos seus integrantes, muitos dos quais jovens de baixas patentes, em movimentos que poderiam hoje ser considerados subversivos, de tentativa de interferência no processo político republicano, os quais agiram, entretanto, animados por uma visão, quando não revolucionária, reformista, de mudanças.

Momentos também ocorreram em que a interferência se desse por ação de suas lideranças, tais como o de 29 de outubro de 1945, que deu fim à ditadura Vargas, e o de 11 de novembro de 1955, que assegurou a posse de Juscelino. Tempos em que, no campo político, a esquerda tinha um viés fortemente nacionalista. Penso que, na visão histórica, hoje predominante, quase todas dessas interferências seriam politicamente aprovadas. Assim teriam sido o movimento tenentista, a coluna Prestes, a Revolução de 30, a intentonacomunista, a luta contra o nazismo e o autoritarismo, aí incluído o retorno, o pós-Grande Guerra, ao sistema democrático de governo, a Novembrada.

A campanha pelo monopólio estatal do petróleo teve no clube militar o seu braço forte. Em um país, no qual a democracia ainda está em processo de amadurecimento, não se deve exigir que o seu exército se mantenha na condição do grande mudo, e que não possa manifestar-se, ainda que por via constitucional.

A única interferência que, em face das circunstâncias do momento ideológico, em âmbito mundial, assumiu uma proposta politicamente mais conservadora, foi a que eclodiu no 31 de março de 1964, no contexto de uma guerra fria, sob a ameaça do comunismo, movimento fortemente instigado por uma pressão da grande mídia e com o apoio da grande maioria do povo brasileiro.

Mesmo assim, foi durante o regime militar que o “capitalismo brasileiro se tornou mais controlado pelo Estado do que o de qualquer outro país, à semelhança dos países dominados pelo comunismo, então extremamente estatizantes; a diplomacia praticava o chamado “pragmatismo responsável”, que colocava o interesse nacional acima de qualquer ingerência ideológica.

O 31 de março serviu, entretanto, até hoje, de pretexto para que o Brasil Oficial, por meio principalmente do seu potente aparato midiático, satanizasse o seu exército, de modo a inibi-lo de exercer o seu histórico papel moderador e de atuar constitucionalmente como elemento institucional de pressão, valendo-se das instâncias de sua vasta estrutura jurídica, que inclui um superior tribunal, em prol de necessárias e indispensáveis reformas que venham a contribuir para uma sociedade brasileira mais igualitária, mais justa, mais solidária e a impedir que o Brasil se torne, eternamente, escravo de suas mazelas socioculturais.



Nas Asas do Mata 7: Meu Primeiro Voo na FAB

Hugo Moura

Cel Av

mourah@sygma.com.br

Corria o ano de 1969, e o inverno paranaense abraçava com seu frio cortante a Coudelaria de Tindiquera, em Araucária, onde meu pai, Ten-Cel de Cavalaria **Raul Munhoz Moura**, comandava com a firmeza de um oficial e a dedicação de quem amava a terra e os seus cavalos. Eu, então um cadete do terceiro ano da EsPCEX, aproveitava as férias de meio de ano para respirar o cheiro de capim e ouvir o trote dos animais, tão familiar quanto o som das botas do meu pai, ecoando em minha memória. Mas aquele julho não era só de sossego. Uma solenidade militar agitou a Coudelaria, reunindo autoridades e comandantes da região de Curitiba, entre eles, o **Brig Délio Jardim de Mattos**, figura lendária, ex-piloto de caça no Thunderbolt P-47 e comandante da Escola de Oficiais Especialistas e Infantaria de Guarda (EOEIG).

Vestindo minha farda de aluno, acompanhei meu pai, que, com orgulho contido, me apresentava aos seus amigos. Quando chegou a vez do **Brig Délio**, meu pai, com um sorriso, disse: – Este é meu filho mais velho, Hugo, neto do seu amigo Hugo de Mattos Moura. Está na EsPCEX, mas decidiu quebrar a tradição do pai e do avô. Quer ir pra **Escola de Aeronáutica**, no Campo dos Afonsos.

O Brigadeiro, com seu olhar afiado e um humor que cortava como vento de cauda, não perdeu tempo:

– Ainda bem... pelo menos um inteligente na família!

A gargalhada foi geral. Eu, meio sem jeito, sorri, enquanto o Brigadeiro, com a descontração de quem dominava qualquer ambiente, virou-se para mim:

– Cadete, você já voou antes?

– Só uma vez, senhor, num avião da Real, pro Rio de Janeiro, respondi.

Ele me encarou, com um brilho nos olhos que misturava desafio e generosidade, e disparou: – Apareça na Escola na segunda-feira, bem cedinho. Vou te levar pra um voo.

Saí da solenidade com o coração batendo mais rápido do que um motor a pistão. A ideia de voar em um avião da FAB, era como um sonho que eu nem sabia que podia sonhar. Passei o fim de semana contando as horas, imaginando como seria subir aos céus, tão longe do chão firme que meus antepassados, cavalarianos e artilheiros, sempre pisaram.

Na segunda-feira, antes mesmo de o sol despontar, eu já estava saindo da Tindiquera para a EOEIG, fardado e com a ansiedade à flor da pele. Fui levado à sala do comando, onde o Brig Délio me recebeu com a efusividade de um velho amigo. Sem rodeios, chamou o Ten-Cel Baranowski:

– Baranowski, leva esse menino pra fazer um turno de pista no **Mata 7**!

O **Mata 7** era o apelido do **Beechcraft Modelo 18**, que na FAB tinha matrícula **C-45**, um avião bimotor de transporte leve, monoplano de asa baixa, para seis passageiros e dois pilotos. O projeto da aeronave era bem convencional, exceto pela deriva dupla... era uma lenda dos céus, um avião de treinamento que já havia formado gerações de pilotos transporte da FAB.

Só de ouvir o nome, senti um frio na espinha. Fui levado até a pista, entrei e, a mando do Ten-Cel Baranowski, sentei-me na cadeira da direita... a dos copilotos. Ele deu partida e o ronco grave dos motores ecoou como música pra aquele candidato a piloto totalmente perdido, mas entusiasmado com aquela experiência que seria inesquecível. O cheiro de combustível e óleo quente enchia o ar, e o avião, com sua fuselagem prateada, e a estrela da FAB nas asas, completavam aquele cenário de sonho e o enredo de uma história incrível que eu contaria nos dias seguintes para todos os familiares e amigos.

O Ten-Cel Baranowski, com a calma de quem já dominava os céus, me explicou o básico: onde sentar, como afivelar os cintos, o que não tocar. O *cockpit* era apertado, cheio de mostradores e alavancas, e o ronco dos motores vibrava nos meus ossos. E aí ele disse umas palavras mágicas:



Beechcraft Modelo 18, que na FAB tinha matrícula C-45.

– Segura no manche e acompanha o que eu vou fazer sem fazer força...

A decolagem foi um soco no peito. O avião acelerou pela pista, o horizonte balançou, e, de repente, estávamos no ar. O chão ficou pequeno, o Campo do Bacacheri virou um retalho verde, e Curitiba, lá embaixo, parecia uma paisagem de brinquedo. O Ten-Cel Baranowski manobrava com precisão, fazendo curvas suaves e me mostrando a cidade de um ângulo que eu nunca imaginara. O vento rugia do lado de fora, e os motores cantavam uma sinfonia mecânica. Eu estava nas nuvens, literalmente, com o coração a mil e um sorriso que não cabia no rosto. E aí ele largou os comandos e deixou que eu pilotasse pela primeira vez... me ensinou a fazer curva e subir e descer... eu não cabia em mim de tanta vibração e senti crescer em mim a certeza de que aquilo era o que eu queria fazer como profissão.

Fizemos vários turnos de pista, subindo, descendo, contornando o aeródromo, tocando e arremetendo. Ele, pelo intercomunicador, narrava cada movimento, como se quisesse me ensinar ali, naquele momento, o que era ser aviador. Quando finalmente pousamos, com um solavanco leve e o chirriar dos pneus na pista, eu sabia que minha vida nunca mais seria a mesma. Aquele voo, aquele avião, aquele instante confirmaram o que eu já sentia: meu lugar não era na terra, mas no céu.

Ao descer do avião, com as pernas ainda trêmulas, vi o Brig Délio ao longe, observando com um meio sorriso. Emocionado, agradei a ele e ao Ten-Cel Baranowski, mas as palavras pareciam pequenas diante do que eu acabara de viver. Voltei para Tindiquera com a alma leve, sabendo que, ao pedir transferência

para a Escola de Aeronáutica, eu não estava apenas quebrando a tradição da família, estava seguindo um novo destino, traçado ali, pelas asas do **Mata 7** e pela bondade do Brig Délio, a quem sempre fui muito grato.

Em 1976, ele era Comandante-Geral do Ar, e eu estava no 1º/4º Gav, a *Sorbonne* da Aviação de Caça... mais tarde ele ainda foi Ministro da Aeronáutica.

Grande profissional, gigante como pessoa!



Ten Brig Ar Délio Jardim de Mattos

RECEBIMENTO E TRASLADO

Cezar Ney Britto de Mello

Maj Brig Ar
brimell@pop.com.br

No primeiro trimestre de 1974, em um voo de treinamento de toque e arremetida na Base Aérea dos Afonsos (BAAF), ocorreu um terrível acidente com uma aeronave C-119G que ceifou a vida de três dos cinco tripulantes. A conclusão final do Inquérito de Acidente Aeronáutico (IAA) foi de que ocorrera a quebra de um dos cabos sem fim que recolhia os *flaps*. Assim, enquanto o *flap* da asa direita recolhia normalmente, o da asa esquerda (quebrado) recolheu imediatamente, causando uma atitude anormal e incontrolável que resultou em sua queda. A dificuldade em realizar tal verificação nas inspeções de rotina das aeronaves, aliada à idade avançada das mesmas, resultou na decisão da Força Aérea Brasileira (FAB), acertada, de encerrar a continuidade de sua operação. Durante o restante do ano, todos nós, aeronavegantes do 2º/1º Grupo de Transporte de Tropa (GTT), pilotos, engenheiros de voo e radio-operadores passamos a concorrer nas escalas de voo do 1º/1º GTT, equipado com as excelentes aeronaves canadenses C-115 Buffalo.

No transcorrer do ano de 1974, a FAB decidiu adquirir mais cinco aeronaves C-130, sendo que duas delas seriam reabastecedoras (KC). Ambas, com mais uma cargueira, seriam destinadas ao 1º GTT (leia-se 2º/1º GTT) e as outras duas cargueiras seriam destinadas ao 1º/1º GT. Com isso, o 1º GTT indicou os seguintes oficiais aviadores para realizar, no ano seguinte (1975), o curso do C-130 no 1º/1º GT: Ten Cel Valle, Maj Muhsan, Cap Cezar Ney, Ribeiro Mendes, Paiva Neto e Vilarinho. Concluído o curso de formação de 1P foram designados para integrar a tripulação que transladaria o primeiro avião destinado à nova missão de Reabastecimento em Voo (REVO) os seguintes pilotos: Ten Cel Valle, Maj Uchoa (este já piloto de C-130, tendo servido no 1º/6º GAv) e Cap Cezar Ney. Compunham a tripulação: SO QAV Hugo, 1 S QAV Ferreira e 1S QRTVO Bences.

Em outubro de 1975, a tripulação seguiu para a cidade de Marietta (EUA), sede da Lockheed Company, fabricante dos C-130,

na aeronave FAB 2454 do 1º/1º GT em aproveitamento de missão de apoio logístico. Nossa primeira escala, com pernoite, foi no Panamá. De lá seguiríamos para o nosso destino, no dia seguinte, oportunidade em que aproveitei e fiquei todo o tempo de voo ouvindo as comunicações com os órgãos de Controle de Tráfego, a fim de me acostumar com sua velocidade e sonoridade. Nesse ponto, a primeira agradável surpresa. O Centro de Controle nos passou para o Controle de Aproximação de Atlanta: *"Brazilian Air Force two four five four contact now Atlanta Approach 119.1"* ("Força Aérea Brasileira dois quatro cinco contatar agora a aproximação Atlanta 119.1") O que ouvimos, surpresos, foi: "Força Aérea Brasileira 2454 seja bem-vinda! Curva à esquerda, proa 190. Vou levá-los até a aproximação final da pista de Dobbins Air Reserve Base (Base Aérea de Reserva de Dobbins), onde opera a Lockheed. Eu os encontrarei na sala de tráfego", em um belo e castiço português!

Ao desembarcarmos, encontramos o controlador. Muito amável e simpático, perguntou: "quem é o comandante da aeronave?". O Cel Bezerra logo se identificou e perguntou: "e esse seu português com algum sotaque nordestino?". Ele sorriu e disse: "todos na minha casa, hoje à noite. Vamos comer umas pizzas, tomar umas cervejas e tocar e cantar músicas brasileiras no violão". Nesse momento ficamos felizes, pois tínhamos o Ten Cel Vale um exímio violonista que tocava um violão de sete cordas como ninguém. Daí a revelação: "sou americano do Texas, mas durante a guerra servi como Controlador de Voo na Base Aérea de Natal. Lá, conheci minha esposa, uma bonita morena potiguar. Minha esposa vai ficar feliz em recebê-los. Só vou pedir um favor: deixem-na cantar. Assim poderá matar um pouco as saudades da terra natal". Foi uma noite inesquecível! Muita descontração, boas músicas e Budweiser à vontade.

DA PRIMEIRA AERONAVE KC-130H



No dia seguinte, o 2454 prosseguiu sua missão para a Base Aérea de Andrews. Fomos recebidos por dois gerentes da fábrica. Tivemos algumas aulas sobre, principalmente, sistema de combustível (por óbvio), sistema hidráulico, para distender e recolher as mangueiras, e sistema elétrico. Quatro dias depois, estávamos prontos para realizar o nosso voo de recebimento da aeronave. Durante três vezes, tentamos decolar, mas o cheque do *Run Up* não dava ponto. Voltávamos para o pátio da fábrica, e o cheque do *Run Up* dava ponto. Alguns mecânicos vinham em nosso auxílio, mas sempre ocorria a mesma coisa. Foi aí que comentei com o Maj Archimedes (que era o chefe da Comissão de Recebimento e Fiscalização de Material e Serviços – CONFIREM) algo que fazemos no cheque *Before Take Off* (antes de decolar) e, ao regressar ao estacionamento, desfazemos no *After Landing* (depois de pousar). Deve haver algo com a ligação invertida. O Archimedes comentou com o mecânico que me olhou com certo desprezo, mas ainda assim mandou verificar.

No dia seguinte, ele me olhou e abriu um baita sorriso, dizendo: “Congratulações. Você estava certo. As *Bleeds* do sistema *Anti Icing* estavam com a ligação invertida”. Então, fizemos os cheques, decolamos e tudo correu muito bem, proporcionando que, uma semana após chegarmos, pudéssemos iniciar nosso voo de regresso aos Afonsos. Nessa oportunidade, ao informar à Estação Tática dos Afonsos que regressaríamos no dia seguinte, recebemos a seguinte mensagem: “Na ocasião em que o 1º GTT recebe o primeiro C-130 destinado a esse Grupo decolando de Marietta vindo para sua Unidade nos Afonsos, o Comandante interino deste Grupo, em nome de todo o efetivo do 1º Grupo de Transporte de Tropa, transmite os votos de congratulações à tripulação dessa aeronave, na pessoa do Ten Cel Valle, desejando uma feliz viagem de traslado

para o Brasil e ainda os sinceros parabéns pelo recebimento de tão almejado avião, bem como pelas novas missões que se deslumbram em consequência da incorporação desse equipamento aéreo do 1º GTT, e boa viagem ao reabastecedor 2461 e à sua eficiente tripulação, que o conduz para os céus brasileiros”.

Decolamos de Marietta com destino a Porto Rico (*Roosevelt Roads Navy Air Station*). Após o pouso, tivemos um baita vazamento de óleo hidráulico do sistema *Utility*. Conseguimos uma mecânica de hidráulica da Marinha e que conhecia o C-130. Abriu a carenagem do motor 2 e havia uma mangueira praticamente solta. Bastou apertar e completar o óleo hidráulico para dar partida no motor e constatar que tudo funcionava perfeitamente. Fomos dormir para prosseguir com o nosso regresso no dia seguinte. Decolamos pela manhã direto para Belém. Ao atingirmos a posição Bonito (fixo de entrada no Brasil), o Comandante do voo transmitiu a seguinte mensagem: “Centro Belém FAB2461 posição Bonito 23:21Z, nível 290, penetrando em território brasileiro estimando Belém 00:36Z”.

Decolamos de Belém pela manhã com destino aos Afonsos. Com aproximadamente uma hora de voo, recebemos mensagem do Centro de Controle de que deveríamos pousar na Base Aérea de Brasília, por ordem do Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica, o Tenente Brigadeiro Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, que estaria nos aguardando para conhecer o novo vetor que possibilitaria à FAB dar um salto operacional de grande realce, juntamente com as aeronaves F-5E Tiger do 1º Grupo de Aviação de Caça e, posteriormente, com o 1º/14º GAv. Finalmente, à tarde, decolamos para o nosso ninho. Esperava-nos a tão querida Base Aérea dos Afonsos, onde tudo começou. Assim, pousamos no dia 30 de outubro de 1975, precisamente às 14:25P colocando um novo marco na história do 1º GTT, especificamente no 2º/1º GTT.

Lançar, suprir, resgatar! Nossa sagrada missão!

VOANDO PELO CORREIO AÉREO NACIONAL

TRÊS HISTÓRIAS

Clovis de Athayde Bohrer

Brig Ar
In memoriam

Voei no Correio Aéreo Nacional (CAN) durante grande parte da minha carreira na Força Aérea Brasileira (FAB). De 1948 a 1970, de Tenente a Tenente Coronel, exceto no ano em que cursei o Curso de Estado-Maior na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e nos dois anos em que comande o 5º Grupo de Aviação (5º ETA), em Natal, tive oportunidade de concorrer à escala de diversas linhas do CAN que cobriam, praticamente, todo o território nacional, o que, em muitos períodos, ocorreu simultaneamente com os voos que realizava em aeronaves orgânicas da unidade em que servia.

Minha primeira missão no CAN teve início em 08 de junho de 1948, quando, servindo em Salvador, realizei a linha denominada Litoral Norte. Ela partia de Recife e tinha como ponto final a cidade do Rio de Janeiro, e previa nove escalas: Maceió, Penedo, Aracaju, Salvador, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, Caravelas e Vitória, encerrando-se no Rio de Janeiro, sendo o regresso pela mesma rota. A aeronave utilizada era o bimotor Beechcraft T 7 ou o C-45.

O apoio às comunidades situadas em regiões remotas do País, no que se refere à saúde e mesmo à sua sobrevivência, faziam parte da rotina dos voos do CAN. Assim, todos os seus voos que operavam em rotas que atendiam pontos longínquos do País, como Acre, Xingu, Araguaia, Tocantins e outros, levavam, em sua tripulação, um médico. Ele, por sua vez, carregava consigo volumes de amostras grátis de medicamentos os mais diversos, que eram, normalmente, fornecidos pelos respectivos laboratórios fabricantes.

Foram inúmeras as vezes em que, em voos de rotina, tive de prestar algum tipo de socorro a integrantes de comunidades assistidas pelos voos do CAN. Não só eu, mas muitos outros tripulantes, naquela época, defrontavam-se com situações em que tinham de tomar decisões inusitadas. Citei algumas – três, especificamente –, que, pela sua natureza, ficaram em minha memória. Em todas, ela eu era o comandante da aeronave.

O primeiro ocorreu em um voo da linha Acre que, por coincidência, era minha primeira missão naquela rota, que era realizada em aeronave C-47. Como, praticamente, todas as pistas utilizadas na região eram de grama, em época de chuvas, as operações que as envolviam, eram cercadas de especial cuidado, em face da dificuldade do uso efetivo dos freios. Assim, em princípio, o

uso das pistas só era liberado após dois ou três dias de sol. Foi o que aconteceu no meu voo.

Após mais de 30 dias de chuvas intensas, Tarauacá, pequena cidade localizada entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, estava, quando lá cheguei, havia três dias com tempo bom. Após cuidadosa observação do estado da pista, feita em voos rasantes ao longo dela, concluí que poderíamos pousar com segurança. Tocando as rodas da aeronave no início da pista e evitando o uso dos freios, completamos o pouso sem maiores dificuldades.

O que percebêramos do alto, constatamos no solo ao estacionarmos a aeronave junto à casa do guarda-campo: ao seu redor estava, praticamente, toda a população da localidade. Quando descemos do avião, o guarda-campo, conhecido como Carrapicho, figura folclórica na FAB, ajoelhou-se junto à escada do C-47 e, erguendo os braços para o céu, agradeceu que tivéssemos ali chegado, acrescentando que “foi Deus que secou o campo para podermos aterrar”. Isto porque havia mais de 40 dias que estavam ilhados, pois, além de não haver qualquer ligação por via aérea, nenhuma embarcação chegara pelo rio, o que já provocava falta de gêneros alimentícios, situação que se tornara ainda mais grave devido à presença, na localidade, de um circo que contava em seu elenco com muitos animais, o que os deixou na iminência de serem sacrificados.

Como uma das missões do CAN naquela rota, particularmente na época chuvosa, era o transporte de gêneros alimentícios, a carga a eles destinada foi providencial. É oportuno ressaltar que, como não havia estradas na região, a situação se tornara ainda mais grave, porque a Cruzeiro do Sul, única empresa aérea que ali operava, com voos inclusive subsidiados 100% pelo Governo, havia mais de dois meses, por medida de segurança, não fazia escala naquele campo. Até hoje guardo em minha mente o olhar de alegria, de alívio e de agradecimento com que aquela população nos encarava.

A respeito do guarda-campo Carrapicho, desejo fazer algumas observações. Além de folclórico em suas atitudes, usava peças diversas dos uniformes da FAB, apresentadas pelos tripulantes do CAN, misturando-as aleatoriamente, recebia as tripulações com toques de corneta e outros procedimentos, por meio dos quais, acima de tudo, desejava demonstrar seu agradecimento e seu apreço pela atenções que recebia das tripulações do CAN. Era ele

uma pessoa muito estimada no âmbito da FAB, particularmente entre os tripulantes do CAN que, em certa ocasião, se cotizaram e adquiriram uma geladeira a querosene que lhe foi entregue em uma das viagens de rotina.

Outro fato que ficou em minha lembrança ocorreu, também, na linha Acre. Em uma viagem de C-47, ao chegar em Sena Madureira, chegou ao meu conhecimento que havia, na cidade, uma senhora grávida que, pelos sintomas, tinha, em seu ventre, uma criança já sem vida. Ela acabara de ser trazida para o campo de pouso, e seus familiares tinham esperança de que a FAB pudesse fazer algo que permitisse, pelo menos, salvar a vida da mãe, pois na cidade nada mais poderia ser feito. Em face do quadro que se apresentava, decidi, então, retornar a Rio Branco a fim de que ela pudesse receber, em um hospital, a assistência médica requerida. Avisei aos passageiros da decisão tomada, solicitei que desembarcassem e ali aguardassem meu retorno. Embarcados a paciente, que teve o acompanhamento permanente do médico integrante da tripulação, e seus familiares, decolamos para Rio Branco, onde os deixei, e retornei a Sena Madureira, onde, após reembarcar os passageiros que conduzia, prossegui na missão.

No meu regresso de Cruzeiro do Sul, tive a satisfação de saber, em Rio Branco, que a mãe fora operada e estava bem, mas confirmou-se que a criança, quando foi retirada do seu ventre, estava sem vida. Sua morte, de acordo com os médicos atendentes, ocorreria havia dois ou três dias.

O terceiro caso que ficou em minha memória ocorreu quando realizava a Linha do Tocantins operando, igualmente, a aeronave C-47. Após pernoitarmos em Porto Nacional, decolamos para Pedro Afonso, onde, ao chegarmos, fui cientificado de que uma senhora, grávida de quase nove meses, estava, havia já dois dias, com uma forte hemorragia e que, na cidade, não havia recursos médicos para fazer face a esse problema. Era uma situação, de alguma forma, parecida com a que me defrontara em Sena Madureira.

Não houve hesitação. Explicada a situação aos demais passageiros, informei que retornaria a Porto Nacional com a paciente e que retornaria em seguida para prosseguirmos viagem. Isso foi feito. Deixei a paciente em Porto Nacional, retornei a Pedro Afonso, reembarquei os passageiros e prossegui na programação da minha missão. No regresso, ao passar por Porto Nacional, tive a feliz notícia de que a mãe fora operada com sucesso e que tanto a criança quanto a mãe estavam bem.

Em todas essas ocasiões e em inúmeras outras semelhantes, o sentimento de gratidão que aquelas populações, normalmente desassistidas, expressavam pelo brilho dos seus olhos e pelo sorriso tímido que nos dirigiam, eram, para nós, a maior recompensa que poderíamos desejar por algo que tivéssemos feito e, em muitas vezes, motivo de profunda emoção por constataremos o que realmente representava nossa presença para os que ali estavam.

*Campo do Cachimbo – Maio de 1954,
Sul do Pará.*

Foto: Alcídio Mafra de Souza



A Odisseia do Baikal na Sibéria

Hugo Moura

Cel Av
mourah@sygma.com

No início dos anos 2000, recebi um convite que parecia saído de um filme de aventura: viajar até a longínqua Sibéria para conhecer um helicóptero russo, o Mi-171A, recém-homologado para voar no Brasil. Meu amigo, o Comandante Paulo Cesar, ex-piloto naval com uma bagagem de dar inveja – incluindo passagem pela Embraer como Diretor de Suprimentos –, aceitou compartilhar essa aventura.

O helicóptero, batizado carinhosamente de Baikal, em homenagem ao majestoso lago siberiano, prometia ser a nova sensação no mercado brasileiro. E assim começou nossa saga, que mais parecia uma comédia de erros com toques de Guerra Fria.

Tudo começou com um pé direito... ou melhor, meio torto. Aterissamos em Moscou, onde nosso anfitrião, um representante da fábrica, em Ulan-Ude, na República Buryatia, nos aguardava com a promessa de furar a fila quilométrica da imigração. Ele, com jeitinho russo – daqueles que a gente olha e pensa “isso não é lá muito ortodoxo” –, nos passou pelo controle de passaportes como se fôssemos agentes secretos. Mas a vitória durou pouco. As malas, coitadas, não tiveram o mesmo privilégio. Ficamos duas horas esperando, cercados por uma multidão de passageiros de cinco voos lotados, enquanto as bagagens faziam o *tour* cênico do aeroporto.



Quando finalmente recuperamos nossas malas, fomos apresentados ao carro do anfitrião: uma limusine Mercedes-Benz, puro luxo... com um detalhe tragicômico: a porta do motorista não fechava. “Não tem peça de reposição na Rússia”, ele explicou, dirigindo com uma das mãos e segurando a porta com a outra. Eu e Paulo Cesar trocamos olhares, já imaginando o que nos esperava.

No fim de semana, aproveitamos para *turistar*. O Kremlin, a Praça Vermelha, a Catedral de São Basílio, tudo lindo, regado a doses generosas de vodka, que, descobrimos, é praticamente um acompanhamento obrigatório em qualquer refeição russa. Nosso guia, um general aposentado da KGB, nos seguia como uma sombra. Ele não falava uma palavra de inglês, português ou qualquer idioma que não fosse russo, o que tornava nossa comunicação uma mistura de mímica, sorrisos nervosos e vodka.

Na segunda-feira, embarcamos para Ulan-Ude em um Tupolev 154, o primo russo do Boeing 727. A “primeira classe” era uma relíquia da engenharia soviética: acabamento que parecia martelado à mão, um banheiro estilo latrina de roça e o luxo supremo de uma Coca-Cola quente servida em copo de plástico. Após seis horas de voo, chegamos a Ulan-Ude, onde fomos recebidos por uma jovem tradutora que, para nossa surpresa, falava português fluente, cortesia de uma temporada no Brasil.

Nosso hotel em Ulan-Ude foi uma atração à parte. O quarto, ou melhor, a “suíte”, era um espetáculo de excentricidade: uma banheira, um vaso sanitário e uma pia, todos no meio do quarto, com tubulações expostas correndo pelas paredes e pelo meio do aposento. Eu e Paulo Cesar, ao entrarmos, tivemos a mesma reação: saímos correndo para mostrar um ao outro aquelas peças de arquitetura, rindo como crianças diante daquele cenário surreal.

A visita à fábrica do Baikal foi uma mistura de fascínio e decepção. A cidade, com seus habitantes altos, loiros e de traços mongóis, nos encantou. A tradutora nos contou uma história curiosa: a Buryatia, conquistada pela União Soviética, usou o latim como idioma oficial por 30 anos antes de adotar o russo. Achamos estranho, mas quem éramos nós para questionar?

Na fábrica, o cenário era menos inspirador. Telhas quebradas, janelas estouradas e poças d’água pelo chão contrastavam com a modernidade que conhecíamos da Embraer. Ainda assim, o Mi-171A, em fase final de montagem, impressionava pela robustez. Assistimos a uma reunião com operadores de Mi-8 de países ex-soviéticos e do Paquistão, trocando experiências valiosas. Confirmamos o que já temíamos: a assistência técnica era o calcanhar de Aquiles da operação. Um ponto crítico para quem planejava vender o Baikal no Brasil.

No regresso, outra curiosidade: no *check-in* do aeroporto vimos uma fila imensa de funcionários no balcão de atendimento... o primeiro só olhava o ticket, e passava para o do lado registrar, que passava para o do lado fazer o ticket da bagagem, outro que pesava a bagagem e um último que amarrava o mesmo ticket com barbante na mala para a identificação... quando perguntamos por que aquela *complexidade*, a resposta foi: “precisamos dar emprego para muita gente...”.

De volta ao Brasil, aguardamos ansiosos a chegada do helicóptero para a LAAD, a feira de defesa. Dois dias antes do evento, um Ilyushin Il-76 pousou no Galeão com nosso Baikal a bordo. O descarregamento foi um *show* à parte: a rampa traseira se abriu, e lá veio o helicóptero, pendurado em uma talha, sem pás, nem trem de pouso. Um mecânico russo, armado apenas com uma chave de fenda gigante e um martelo de borracha, montou tudo em minutos. Parecia um Lego gigante! Ficamos boquiabertos com a simplicidade. “Comandante, está pronto. Podemos abastecer e decolar”, disse ele. Eu e Paulo Cesar nos entreolhamos, pensando: “Sério? Só isso?”. Entendemos, ali, por que o Mi-171A era tão popular em missões humanitárias da ONU: era simples, robusto e fácil de operar.

Na LAAD, o Baikal foi a estrela. Força Aérea Brasileira, Petrobras, todos ficaram encantados, mas, na hora de fechar o acordo, tivemos mais algumas surpresas... na formação do preço de custo, não vimos os valores de homens-hora, nem custos de energia, ao que eles responderam: isso não entra no nosso custo, porque quem paga é o governo...

Prevendo dificuldades com a logística e a distância, impusemos mais duas condições: treinamento no Brasil e um armazém alfandegado com peças críticas. Os nossos futuros parceiros, fiéis à fama que os operadores nos alertaram, recusaram, dizendo não ser necessário porque o Baikal não dava pane.... Após meses de negociações infrutíferas, em plena feira de Le Bourget, em Paris, rescindimos o contrato. “Assim, ninguém vai comprar”, avisamos. Outros, depois de nós, tentaram sem sucesso... E, de fato, o Baikal não decolou no Brasil.

Anos depois, outro empresário tentou a sorte e conseguiu vender os Mi-35M “Hind” para a FAB, rebatizados como AH-2 Sabre. Chegaram em 2010, mas foram aposentados em poucos anos. Os motivos? Bem, quem acompanhou nossa aventura na Sibéria já pode imaginar: logística, ou melhor, a falta dela.

E, assim, o Baikal, que poderia ter voado alto na Amazônia e no *offshore* da Petrobras, ficou como uma história divertida, cheia de limusines quebradas, banheiros improvisados e lições sobre como a burocracia russa pode ser mais gelada do que o inverno siberiano.



Helicóptero russo, o Mi-171A

XINGU: uma noite, julho de 1954

Alcídio Mafra de Souza

In memoriam

Artigo cedido pelo filho Murilo Haydt de Souza, EPCAR - 69
murilohaydt@yahoo.com.br

Na afanosa tarefa de colher subsídios materiais para a tese *Forma e Conteúdo na Arte Indígena Brasileira*, que concebera e com a qual pretendia concorrer à Livre-Docência em História da Arte da antiga Escola Nacional de Belas Artes, entre 1952 e 1958, nos meses de junho e julho, costumava passar 45 dias no Brasil Central e em áreas outras da vasta Região Amazônica, onde houvesse aldeamentos índios.

Na noite de 9 de julho de 1954, como de hábito, após o jantar (Carolina, a índia Nawkwa que servia de cozinheira no Posto Indígena Capitão Vasconcellos, atualmente, Posto Indígena Leonardo Vilas-Boas, – continuava privilegiando-nos com seu surrado cardápio, qualquer a refeição: “maria-isabel”, ensopado de carne-seca picada com farofa de banana), reunimo-nos no alpendre, para conversar e gozar da frescura da noite. O céu, estreladíssimo, cobria, qual manto silencioso, aquela imensa região do Brasil, silêncio esse quebrado, aqui e ali, por esturros de onça, gemidos de mutuns e peamins, e pios de coruja.

Éramos seis, como no conhecido romance, e cada um de nós sempre tinha muitas estórias a contar: os irmãos Villas-Boas, Orlando, Cláudio e Leonardo, Noel Nutels, o abnegado médico sanitaria da Fundação do Índio, José Mauro de Vasconcelos, o consagrado autor de *Barro Branco* – ave de arribação lá pousada desde o ano anterior, durante o qual concluíra o romance *A Arraia de Fogo* e dera início a outro, *O Rio das Araras Vermelhas* – e eu. Havia, certo é, uma sétima pessoa, arredia, entretanto, que preferia a companhia dos índios que frequentavam o posto e, por seu carinho e dedicação, era, por eles, muito mimada: a enfermeira Gracielle Köhl Erikon, belga por nascimento, tentando, na paz do sertão, apagar da memória as crueldades sofridas no campo de concentração de Bergen-Belsen, durante a Segunda Guerra Mundial.

– Conte, Orlando – pedi –, como se deu a pacificação dos Metotire?

– A bem dizer, tudo começou faz oito anos, quando, chegados ao Culuene, no curso da marcha da Expedição Roncador-Xingu, tivemos notícia, por meio dos Kalapalo, da existência de grupo de índios, por eles chamados Aveotô – gente sem arco –, que vivia em habitações extremamente rudimentares, de meia-água, cobertas por folhas de bananeira brava, no interior da mata, nas proximidades da Cachoeira Von Martius, no Xingu. Ao que tudo fazia crer, eram parte da imensa horda Kayapo, que, ao longo



Pai, filho e neto. Índios Trumai, ao lado do C-47 da FAB, Xingu, 1952.

dos anos, vivia a hostilizar o secular inimigo, o branco. Também, pudera – acrescentou –, pois, há quase 500 anos, o homem branco, sistematicamente, os vem dizimando e se apropriando de terras que por milênios eram dos índios.

– Já os Kamayura e os Trumai, bem como os Awalapiti, os chamam de Txukahamã, comedores de terra – secundou Cláudio, acrescentando – a si próprios se designam Metotire ou Kubenkrankegn, Kuben = gente, Krangken = forte, que come terra. Nós, por eles, somos chamados de Kubenkrid, isto é, gente branca. Ao contrário do que se dizia, portam, sim, arco e flecha, além de pesadas bordunas, mas não fabricam canoas. Para atravessar cursos d'água, amontoam galhos de árvore e, sobre eles deitados, remam com as mãos. São extremamente primitivos, encontrando-se, ainda, nos últimos estágios da Idade

da Pedra Lascada e pertencem ao grupo etnolinguístico Jê. Sua atividade agrícola é bastante incipiente; cultivam, apenas, um tipo de mandioca brava e uma espécie rústica de milho, de cor roxa. Vivem, praticamente, da caça e da coleta, sobretudo, de frutas, muito abundantes na região. Não possuem nem fabricam qualquer tipo de utensílio. Para cozer alimentos, envolvem tudo em folha de bananeira brava e levam ao fogo...

– Através dos Juruna – prosseguiu falando –, cujo aldeamento se situava a montante da Cachoeira Von Martius, é que conseguimos fazer o primeiro contato com eles, no verão de 1948, em uma praia do Suyá-Nissu (um dos formadores do Xingu). Na oportunidade, descobrimos uma trilha, muito batida, que adentrava a floresta, onde deixamos os primeiros presentes – facões e ferramentas –, os quais, para alegria nossa, foram levados, dias depois, o que era um bom sinal. Na semana seguinte, resolvemos percorrer a trilha e, cautelosamente, a fim de evitar qualquer problema, chegamos à aldeia. Para decepção nossa, os Metotire haviam abandonado o local. Vimos, sobre fogo mal apagado ainda, pedaços de terra enegrecida de cupim, prova contundente de que, realmente, comiam terra... Um ano se passaria, até que fossem vistos de novo, perambulando pela praia do lado oposto ao nosso, nos pedrais da Cachoeira Von Martius. Repetimos a deixada de presentes, mas foi tudo em vão. Tornaram a sumir, mantendo-se ocultos por cerca de seis meses.

José Mauro, que pitava compridos cigarros de palha (dizia que era para afugentar mosquito) e se mantivera em silêncio, até então, gracejou: – Deus ajuda a quem cedo madruga, e esses três aí já estão de pé às quatro da manhã e de banho tomado! Por isto, conseguiram o que tanto buscavam...

– Realmente – concordou Cláudio, rindo. Nossos esforços começaram a ser recompensados em fins de março, princípios de abril de 1952. Mas só no fim do ano seguinte, em novembro de 1953, é que conseguimos efetivar a aproximação, a pacificação final, após a habitual troca de visitas às respectivas moradias. Depois de nossa ida a uma aldeia dos Metotire, comandada pelo chefe Caramuru, levando mais presentes – ferramentas, facões, anzóis de pesca e ornatos plumários – isto, em meados de setembro daquele ano, é que, finalmente, concordaram em vir ao nosso Posto, o que aconteceu em novembro. Crumare, o “capitão” do grupo, após muita insistência nossa, aceitou visitar-nos. Trouxe consigo cerca de 80 pessoas, entre homens, mulheres e crianças, muitas delas, brancas, raptadas de fazendas do sul do Pará. Só então pudemos examiná-los melhor. Eram, tanto os homens como as mulheres, de compleição robusta, medindo entre 1,80m e 1,90m, não se depilavam e pintavam-se com urucum e jenipapo, fazendo largas faixas nas faces, no tórax, nos braços e pernas, com desenhos geométricos, o que, na opinião do Mafrá, confirma sua tese da presença, sempre, da abstração geométrica na arte dos índios do Brasil...

– Continuando – prosseguiu Cláudio dizendo – os homens deformam o lábio inferior, furando-o, ainda nos primeiros meses de vida, nele introduzindo batoque de madeira de forma circular, cujo diâmetro vai aumentando gradativamente chegando, na

maioria dos casos, a 10cm. Furam, também, os lóbulos das orelhas, rasgando-os a fim de encompridá-los, neles pendurando brincos pesados, em forma de rodilhas feitas de talos de palmeira inajá. Usam, outrossim, a exemplo das demais tribos do Xingu, estojo peniano, feito, também, de talo de inajá (por causa dessa prática, toda a região é conhecida, em termos de Antropologia Cultural, como a “área do Uluri”). Tanto homens como mulheres costumam raspar a cabeça em meia-lua, acima da testa, deixando, entretanto, os cabelos crescerem livremente na parte de trás.

– José Mauro testemunhou e foi uma pena vocês não estarem aqui na época da chegada dos Metotire ao posto – arrematou – para entender direito o que aquilo significou para nós, após anos e anos de ansiosa espera. Eles foram chegando em grupos de cinco a dez pessoas em fila, como em procissão, cruzando a pista de pouso e caminhando em nossa direção, por vezes, levantando os braços e gritando, repetidamente: *Kubenkrid, Ikamu, Ikamu; Metotire, Ikamu; Kubenkrid, ikamu; Metotire, ikamu, ikamu; Metotire, ikaben* (Homem branco amigo, irmão; Metotire, irmão, amigo; Metotire falar...).

Obs.: os nomes dos grupos indígenas estão grafados consoante seus etnônimos.



*Crumaere, índio
(Txunamae), Xingu,
julho de 1954.*



*Eu, Ary da
Matta, e
Pe. Cobalcchini,
missionário
Salesiano, em
Julho, 1952.*



O LEGADO

Do 1º Grupo de Aviação de Caça
na Campanha da Itália (1944-1945)

Extraído do livro *Heróis do Céu*, da Action Editora.

A chegada ao Brasil dos veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça marcou o início de um novo período para a Unidade, que foi instalada em sua nova sede, na Base Aérea de Santa Cruz (RJ).

Os *Jambocks* passaram a se ajustar à rotina dos tempos de paz, sem, no entanto, se esquecerem de uma promessa que haviam feito em conjunto, ainda em Pisa, às vésperas do primeiro aniversário de criação do Grupo.

Naquela ocasião, com as missões do dia encerradas, estavam reunidos no Clube Senta a Pua, quando o Ten Cel Av Nero Moura

pusera-se a conversar com os pilotos. Em resposta a uma pergunta feita por um deles quanto ao que seria feito de toda a experiência colhida durante os combates na Itália, o Comandante respondeu: “Haveremos de implantar no Brasil a nova doutrina de emprego da Aviação de Caça em uma força aérea, partindo de uma unidade tática de combate – o esquadrão”.

Assim, ao chegar ao Brasil, o Grupo tratou não somente de manter sua operacionalidade como unidade de emprego, mas também de dar início aos trabalhos que perpetuariam a Aviação de Caça no País.

Uma das primeiras providências foi incorporar uma parcela da turma de oficiais aviadores que haviam há pouco concluído o curso formulado pela USBATU (*United States Brazilian Air Training Unit*) na última metade de 1945.

Oriundos do 2º Grupo de Caça, esses pilotos eram conhecidos como os “33 do Pacífico”, visto que haviam se apresentado como voluntários para combaterem no Teatro de Operações do Pacífico.

Os oficiais não transferidos para a Base Aérea de Porto Alegre passaram a receber treinamento nos P-47D assim que eles chegaram ao Brasil e foram dados como prontos. Posteriormente, tiveram efetivadas suas movimentações para o 1º GAvCa.

O passo seguinte foi a criação do Estágio de Seleção para Pilotos de Caça (ESPC). Ele contaria com um quadro de instrutores composto de oficiais aviadores procedentes do 1º Grupo de Aviação de Caça e do 2º Grupo de Caça.

O currículo teórico e prático seria semelhante ao adotado no Panamá para os pilotos veteranos. As diferenças entre o que fora ministrado pelo 30th Fighter Squadron e o que seria ensinado no ESPC eram em função do material aeronáutico empregado (no Brasil, seriam usados aviões North American AT-6D para o segmento de instrução de voo). Apesar dessas diferenças, a qualidade do Estágio não seria comprometida.

Com o recebimento de um primeiro lote de oito AT-6D, os instrutores deram os últimos retoques no programa de instrução pelo qual passaria a primeira turma a cursar o ESPC. Ela apresentou-se na Base Aérea de Santa Cruz, em março de 1946, e era constituída por 36 aspirantes a oficial aviador, pertencentes à Turma de 1945 da Escola de Aeronáutica.

De imediato, foi dado início ao programa de instrução, conduzido em ritmo bastante puxado; os alunos que não logravam



Logo quando foi organizado, o Estágio de Seleção de Pilotos de Caça foi dividido em quatro esquadrilhas, cada uma contando com dois oficiais instrutores, veteranos da Itália, que haviam concluído o curso de caça nos Estados Unidos ou junto ao USBATU P-40. Ao começar o ciclo de instrução, a 4ª Esquadrilha era comandada pelo nosso companheiro da Itália, o Keller, e tendo como nº 3 o Lima Mendes – outro veterano da Itália.

Acima: Da esquerda para a direita, em pé: Asp. Av. Alberto Bins, 1º Ten. Av. Keller e Asp. Av. Octávio Julio Moreira Lima. Agachados: Asp. Av. Berthier Figueiredo Prates, Asp. Av. Maurício Martins Seidi e Asp. Fernando Ramos Pereira.

alcançar os índices mínimos de aproveitamento fixados foram sendo eliminados.

A intensidade da instrução determinaria a perda, no mês de abril, de dois instrutores – ambos veteranos da Itália – e de um aluno, resultado de dois acidentes aéreos. Como consequência desses acidentes (que causaram também a perda de três aeronaves) e da baixa disponibilidade dos AT-6D, o ciclo de instrução foi brevemente interrompido.

A pausa permitiu a análise e a reformulação de alguns segmentos do estágio, a fim de retificar áreas que poderiam causar futuros problemas. Voos isolados com os North American remanescentes continuaram, porém, em um ritmo bem menor do que o visto nos meses de março e abril.

No final de junho, começaram a chegar mais aviões AT-6D à Base Aérea de Santa Cruz, o que permitiu dar prosseguimento normal aos trabalhos do ESPC. Esse período marcou também o início do ciclo de instrução de combate para os alunos, que, nas semanas seguintes, realizaram treinamento de tiro terrestre, tiro aéreo e combate de elementos.

No entanto, a má sorte parecia acompanhar os esforços dos instrutores: em julho, outro veterano da Itália foi perdido em acidente aeronáutico, como resultado de uma colisão entre dois AT-6D.

Apesar das adversidades, ao chegar o mês de setembro, os aspirantes que haviam logrado ultrapassar os muitos obstáculos do curso já estavam prontos para a última fase de instrução do ESPC: solo e treinamento operacional no Republic P-47D.

Dos 36 alunos que haviam se apresentado para compor a 1ª Turma, somente 19 foram diplomados.

Apesar dos muitos percalços vividos durante aquele ano, foi possível construir uma sólida base para a formação de sucessivas turmas de caçadores da Força Aérea Brasileira.

Da esquerda para a direita: Motta Paes e Keller, respectivamente, Operações do 2º Grupo de Caça e Comandante da 4ª Esquadrilha do ESPC.



Um AT-6D do ESPC chegando ao pátio de estacionamento diante do famoso hangar do Zepelim, de Santa Cruz.



Outro flagrante de integrantes da 3ª Turma do ESPC. Da esquerda para a direita, em pé: Cap. Av. Silas Rodrigues e Cap. Av. Paulo Delvaux; Agachados: 2º Ten. Av. Joel de Miranda, Cap. Av. Valter Chaves de Miranda, Cap. Av. João Soares Nunes e Cap. Av. Lauro Ney Menezes.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Ten Brig Ar Neimar Dieguez Barreiro



*O casamento
em 1969.*



*Dieguez e Thais com
a família reunidos em
torno da mesa.*

Sabemos que o convívio familiar é considerado o ambiente primordial de uma sociedade. É o porto seguro responsável pela construção de um lar bem-sucedido que contribui na formação saudável de cidadãos, e é fundamentado nos valores essenciais do comportamento humano.

Conheci a minha esposa, Thais, em 1966, quando começamos a namorar e no dia 28 de junho de 1969 casamos.

Eu nasci em São Luís-MA, meus pais são de origem espanhola, e meu pai chegou ao Brasil com 15 anos de idade, vindo sozinho em busca de novas oportunidades nas terras consideradas com um futuro promissor. A minha mãe chegou ao Brasil com a minha avó materna, os seus dois irmãos e uma irmã.

Meu pai era solteiro e com idade um pouco avançada, minha mãe era 15 anos mais nova do que ele e desejava ser freira, mas casaram e tiveram cinco filhos. Foram para nós exemplos de simplicidade e dedicação familiar.

Thais, minha esposa, é carioca e filha de militar da Aeronáutica, os pais dela tiveram cinco filhos e foram também exemplos de conduta e amor na formação da sua família. Nossa união nos proporcionou três filhos e cinco netos, com a expectativa de sermos premiadísimos com mais dois netos gêmeos em novembro deste ano.

Todos sabem que a vida do militar é movida por movimentos, independentes de sua vontade, pois são transferidos com frequência e quase sempre não escolhem onde querem servir. Dessa forma, a esposa dedicada é peça fundamental na orientação dos filhos e na estabilidade da vida do casal.

Ao casarmos, em 1969, Thais tinha 18 anos, quando fui transferido para a Base Aérea de Canoas. E ela nunca havia saído da casa dos pais, não tínhamos parentes ou amigos no Rio Grande do Sul, localidade de clima muito frio, com hábitos e costumes diferentes. Ela suportou por amor os meus afastamentos contínuos, e foi nessa ocasião que tivemos o nosso primeiro filho no Hospital da Aeronáutica de Canoas.

Thais sempre foi uma mãe presente na formação e na educação de nossos filhos, posso considerar-me também um pai presente e responsável, dividindo as obrigações na formação e na educação deles.

Entendo que o casamento é um misto de amor, respeito mútuo, sacrifício, dedicação e cumplicidade, devo muito à minha esposa por algum pretendo sucesso que obtive em minha jornada na Força Aérea. Acredito que esse resultado pode ser observado também em outras famílias da nossa Força Aérea.

Hoje, vemos os filhos de nossos filhos, os netos, sendo orientados com o mesmo tratamento recebido por eles, fruto de nossa união, e que irá perdurar até o fim de nossos dias.



Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

							
Araken	Frederico Bergamo	Fernando Bicudo	Osvaldo Albuquerque	Ricardo Vélez	Marco Aurélio Mendes	Flávio Kauffmann	Luiz Fernando Póvoas da Silva
Pensamento Brasileiro e Filosofia Política	Cultura Brasileira	Arte Brasileira	Pensadores Brasileiros	Valores e Tradições luso-brasileiras	Pensamento Aeronáutico	Liderança	A face invisível da guerra



YouTube

@pensamentobrasileiro

