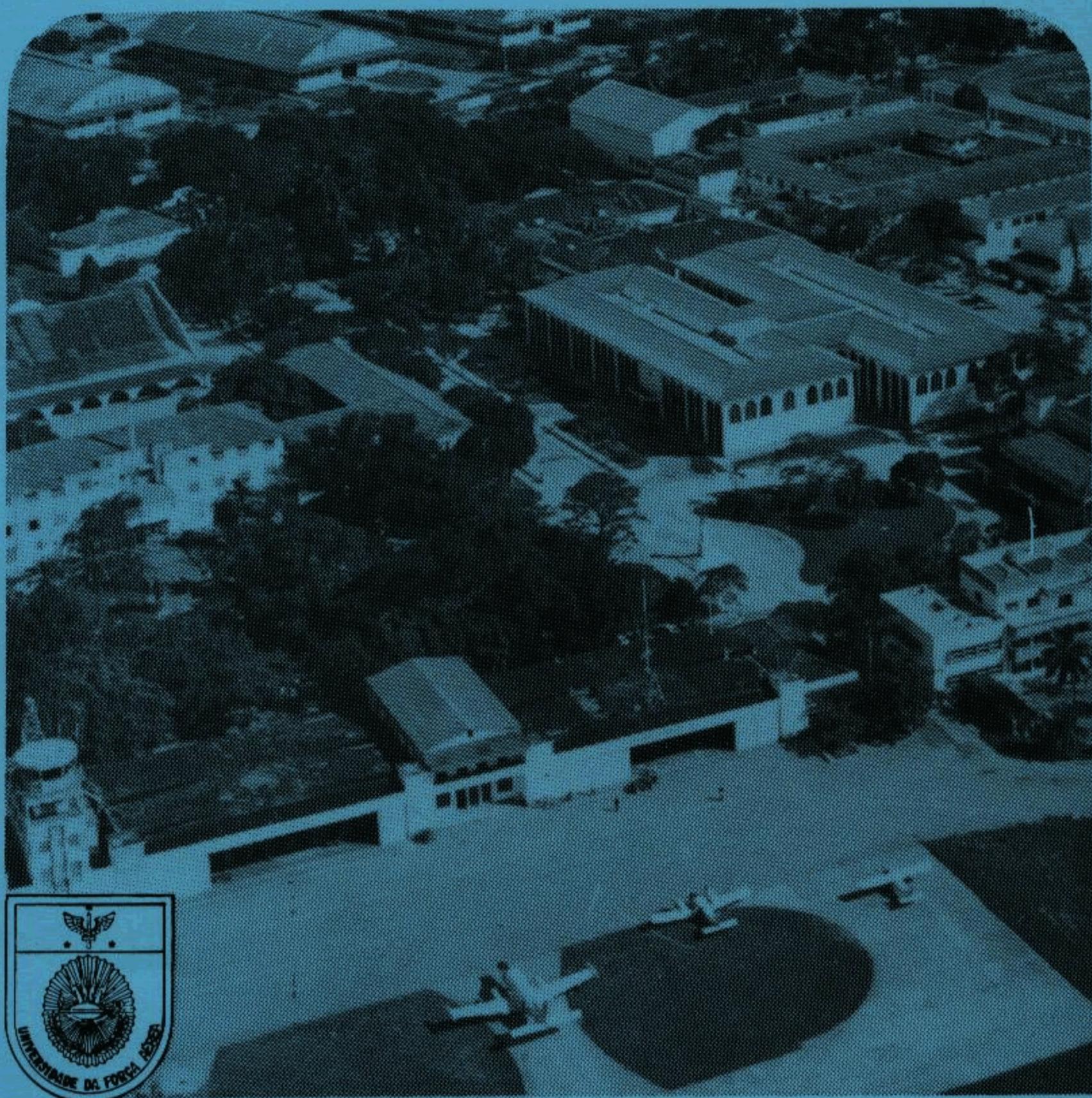


# REVISTA

Ano III N°1

22 Abr 87

# DA UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA



## *REVISTA DA UNIFA*

*Diretor Comandante da UNIFA  
Maj Brig do Ar Max Alvim*

*Redator Cel Av Aildon Dornellas de Carvalho*

*Editor Chefe da Subdivisão de Apoio ao Ensino  
Cel Av Gilson Breno de Lima*

*Secretário Geral Assistente do Comandante da UNIFA  
Ten Cel Int José Teixeira Louzada*

*Conselho Editorial Comandante da ECEMAR  
Brig do Ar Wilson Freitas do Valle  
Comandante da EAOAR  
Cel Av Edson Nunes dos Santos  
Comandante do CIEAR  
Cel Av Jorge da Silva  
Chefe da Divisão de Ensino da UNIFA  
Cel Av Alvaro Braga Barroso  
Prof Yale Renan*

*Revisão 1.º Ten QFO ADM Dirce Silva Brízida  
Prof.ª Josyani Favre da Silva  
Prof.ª Jurema Fontoura  
Prof.ª Tereza Cristina da Silva Ferreira*

*Programação Visual Aloysio Alvaro Maggesi de Oliveira*

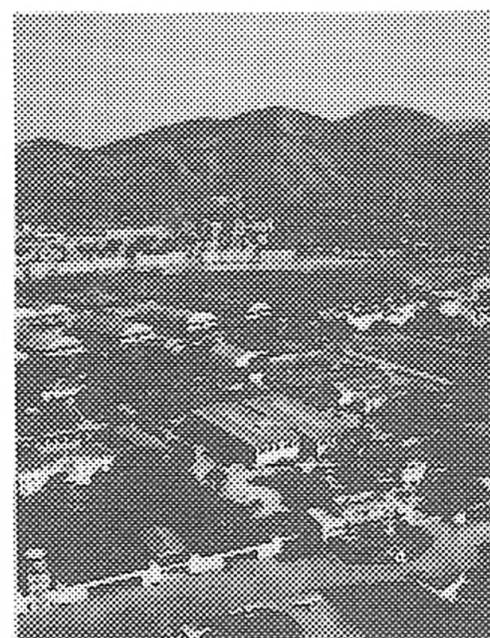
*Diagramação Orlando Francisco da Silva*

# REVISTA DA UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

● AULA INAUGURAL NA ECEMAR	2
FALANDO DE JEAN MERMOZ	7
● SAÚDE EM CAMPANHA	19
● ESTÁGIO PRÁTICO PARA ASPIRANTES INTENDENTES	22
GAÚCHOS NA REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA DE 1932	25
AVIAÇÃO DE ASA ROTATIVA	30
● CONSTITUIÇÕES – CONSTITUINTE – RACIONALIZAÇÃO	32
COM O SACRIFÍCIO DA PRÓPRIA VIDA/TEMAS PARA REPENSAR	40
CARTA	41
● A IMPORTÂNCIA DE UM MÉTODO	42
● PREPARO + PRONTIDÃO = PRONTA RESPOSTA	47

## VISTA AÉREA DO CAMPO DOS AFONSOS –

Ao longo dos anos  
o Campo dos Afonsos,  
berço da  
Força Aérea Brasileira,  
tem guardado  
suas tradições,  
e as histórias contadas  
por seus bravos homens  
aqui renascem  
na realidade da  
Universidade da Força Aérea.



# Aula Inaugural na ECEMAR **Cursos de 1987**

## A Evolução do Ministério da Aeronáutica

Ten Brig do Ar Rodolfo Becker Reifschneider

10 de Março de 1987



Desejo, inicialmente, assinalar o estímulo das honrosas presenças dos Exmos Srs

Ten Brig JOÃO SOARES NUNES,  
Diretor do Departamento de Ensino;

Maj Brig MAX ALVIM, Comandante  
da Universidade do Ar;

Ao agradecer as imerecidas palavras com que fui apresentado aos Senhores pelo Brig WILSON FREITAS DO VALLE, Comandante desta Escola e meu prezado companheiro, quero consignar que, dificilmente, poderá o Brig VALLE aquilatar o quanto de prazer e satisfação trouxe para o meu íntimo o honroso convite que me fez, na noite de 16 de fevereiro, para ministrar a aula inaugural dos cursos da ECEMAR, no corrente ano.

A distinguida presença de estagiários das Forças Aéreas da Argentina, do Chile, do Panamá, do Paraguai, do Peru, de Portugal e da Venezuela, indicaram como sendo a evolução do Ministério da Aeronáutica o tema que melhor caberia nesta ocasião.

Ao mesmo tempo, pareceu-me que transformar a aula inaugural em uma palestra de um companheiro mais velho, levar-me-ia aos idos da década de 50, quando tive a ventura de integrar o Quadro de Instrutores desta casa.

Atualmente, a ECEMAR ministra o curso de Política e Estratégia Aeroespaciais — CPEA — destinado à preparação do Oficial-Genera, capacitando-o ao assessoramento para a formulação da Política Aeroespacial, bem como para a condução da estratégia de consecução dos objetivos fixados, objetivos esses convergen-

tes e coerentes com as políticas governamental e nacional, e os cursos de Estado-Maior e Superior de Comando — CEM/CSC — realizados simultaneamente, que objetivam capacitar os Oficiais Superiores dos diversos Quadros para o desempenho de todas as funções e cargos até o posto de Coronel.

Da destinação dos cursos, sobressai a do preparo do futuro Comandante, responsável pelas decisões em seus diversos níveis, permanentemente dotado de autoridade para tal, entendida a autoridade, nas Forças Armadas, como a imposição e aceitação de sacrifício oferecido à sobrevivência nacional.

Diz THOMAS MOLNAR, em seu livro “A autoridade e seus inimigos”: como a criança na família, o estudante na escola, o crente na igreja, o trabalhador na fábrica, o jovem artista no ateliê do mestre, o soldado quer estar subordinado à disciplina. Nós todos sabemos, ainda que esteja fora de moda confessá-lo, que a criança prefere ouvir o que deve fazer na escola, do que ficar entregue à própria cabeça; que o crente não quer inventar suas próprias formas de adoração; que o artista talentoso tem consciência de que seguir sua simples inspiração, sem a técnica penosamente adquirida, o conduziria a um amadorismo desvalorizador. Sabemos, também, que o soldado não é um pesquisador, tanto quanto não é oprimido por uma, digamos, imagem paterna, quando aceita ser dirigido pelas mais severas ordens e é preparado para obedecer sem discussão.

A autoridade nas Forças Armadas é, pois, composta, como toda autoridade, de uma parte racional e outra simbólico-criativa, ambas essenciais para a integração do elemento no grupo.

Disciplina, sacrifício e solidariedade não são simples atitudes externas, precisam da correspondente lealdade. Um exército, por exemplo, não pode ser pacifista, conquanto dê valor à paz, ele não pode adotar o princípio da paz a qualquer preço, sem deixar de ser um exército. A autoridade judiciária não pode ne-

gar a necessidade da punição. Nem a escola a do ensino.

Definido o que entendemos por autoridade nas Forças Armadas, e dispondo o Comandante dessa autoridade, certamente o conhecimento do passado irá facilitar a ação no presente e as decisões futuras a serem tomadas pelos senhores, quando comandantes, o que objetivou, ainda mais, o tema a desenvolver nesta palestra.

Pensadores políticos do passado, preconizavam o emprego do poder de maneira integrada; o mestre VON CLAUZEWITZ, certamente o maior filósofo da guerra, argumentava como sendo a integração do poder fundamental para a vitória. E na guerra, o objetivo a atingir é um único — a vitória.

A extensão territorial do nosso Brasil — um país pobre e que precisava se desenvolver, e a situação mundial — às voltas com o início de uma grande guerra, motivaram estudos visando à unificação de seus elementos aéreos, existentes há mais de duas décadas, porém disseminados na Aviação Militar do Exército, na Aviação Naval da Marinha e na Aviação Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas. Desses estudos resultou a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941.

Sem dúvida alguma, foi uma perfeita visão dos chefes militares e políticos, de então, da necessidade de um poder Aeroespacial uno e indivisível.

O termo poder aéreo foi utilizado pela primeira vez por GIULIO DOUHET, como sendo a capacidade de estender o fogo de artilharia, além da faculdade de ver o que era vedado às tropas terrestres.

Este conceito foi, em pouco tempo, modificado e após o impacto da ciência e da tecnologia e da adoção de princípios de guerra total, pode ser considerado como “a expressão integrada dos meios aeroespaciais de toda ordem de que dispõe a Nação, acionados pela vontade da comunidade nacional para conquistar e manter, interna e externamente, os objetivos nacionais.

Como tal, o poder aeroespacial é a ex-

pressão integrada dos meios aeroespaciais de toda ordem, ou seja, é uno e indivisível.

Tive o privilégio e a ventura de testemunhar, como Cadete da Escola Militar de Realengo, a criação de nossa Força Aérea; a esses privilégio e ventura acrescentei, pela arma que escolhi, a honra de ser participante, como um de seus membros, dessa mesma incipiente Força Aérea, onde labutei por mais de 40 anos em seu serviço ativo, motivo de orgulho pessoal.

A recém-nascida Aeronáutica dava seus primeiros passos em plena II Guerra Mundial.

À instrução e ao adestramento de seu pessoal, nos diversos tipos de emprego da aviação, somava-se a tarefa de integração nacional, a cargo do Correio Aéreo Nacional, com suas ramificações para o exterior, e o preparo de um grupo de caça destinado a operar nos céus da Europa, bem como a implantação de uma infraestrutura aeroportuária e do controle do espaço aéreo que atendesse, também, a aviação nacional e internacional.

Esta a gigantesca tarefa confiada ao novo Ministério.

No decorrer dos primeiros anos, presenciei verdadeiras e marcantes mutações acercarem-se céleres de nossa Força, modificando o processo natural de transformação das organizações.

No mundo contemporâneo, isto é perfeitamente compreensível porque, jamais, em tão curto período histórico o homem se depa-rou com tamanho processo evolutivo.

É oportuno lembrar que, em menos de 70 anos, o homem saiu do seu primeiro vôo em mais pesado que o ar, realizado por Santos Dumont, para a conquista da lua!

Como decorrência imediata, o sistema de formação do combatente, na Força Aérea, teve que se adaptar a parâmetros diversos daqueles até então seguidos pelas demais Forças. Ao combatente da Força Aérea se dava a responsabilidade da decisão ainda como aluno na Escola de Formação, decisão essa que poderia implicar no risco de vida para outros e na perda

de material extremamente valioso, de difícil aquisição, sofisticada manutenção e sempre em menor quantidade do que a necessária para o cumprimento da missão. Tanta responsabilidade era atribuída a jovens com cerca de 20 anos ou menos, quando nas outras Forças talvez o mesmo vulto de responsabilidade na decisão, só existia a partir do posto de Capitão.

O empirismo dominava os métodos de instrução, gerando uma fase da perplexidade a qual seguiu-se a do acompanhamento efetivo; o Ministério da Aeronáutica tratou de preparar seus homens para os impactos da evolução científica e tecnológica. Ao mesmo tempo, fruto da experiência obtida até então, elaboraram-se os primeiros manuais de emprego e dedicou-se uma atenção especial à confecção das TOLE (Tabelas de Organização, Lotação e Equipamento) onde cada tipo de unidade aérea era dissecada em sua constituição, tanto na parte estrutural como em pessoal e material.

Visava-se, assim, minimizar comportamentos irrealis, onde se procura chegar a soluções paliativas, ao invés de nos dedicarmos à meditação de fatos que conosco convivem, como o das dificuldades de toda ordem e grandeza.

A necessidade do preparo de seus homens para atender a evolução científica e tecnológica, fez com que ao gigantismo das tarefas da Aeronáutica — instrução, adestramento, manutenção do CAN e desenvolvimento do apoio de infra-estrutura e de controle do espaço aéreo — fosse acrescentada mais a do acompanhamento da técnica empregada nos meios aéreos, em termos nacionais.

Criou-se o hoje Centro Técnico Aeroespacial, onde despontou, de início, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, graças à qualidade dos engenheiros das diversas especialidades, lá formados. Contribuía a Aeronáutica, de forma decisiva, para a elevação do nível de ensino superior, ao mesmo tempo que facilitava o desenvolvimento empresarial do país, já que poucos desses engenheiros permaneciam vinculados à própria Aeronáutica.

Fácil é administrar com amplos recursos materiais e pessoais, qualitativa e quantitativamente adequados.

Desafio à inteligência é gerenciar com meios parcos!

E foi este desafio que sempre acompanhou a Aeronáutica ao distribuir — de acordo com as necessidades — recursos no preparo da Força, na pesquisa e desenvolvimento, na proteção ao vôo e na aviação civil.

Consolidamos posições e nos colocamos na vanguarda das Forças Singulares, quando concentramos nossos esforços para procurar resolver os problemas com material nacional, oferecendo-os, ainda, no mercado internacional a preço competitivo e com total confiabilidade.

Hoje, o Ministério da Aeronáutica vê, com orgulho, o progresso alcançado como, por exemplo, através dos produtos da EMBRAER, entre os quais se destaca o T-27, Tucano, aeronave totalmente projetada para instrução, sem perder de vista a possibilidade de emprego, sob certas condições.

Ao Tucano segue-se o AMX, plataforma de emprego bélico ponderável, onde Brasil e Itália somaram esforços e interesses e que abre novos horizontes para a Indústria Aeronáutica Nacional.

Senhores, para aqui chegarmos, passamos por turbulências de toda ordem e tivemos que voar em diversos níveis, algumas vezes em áreas sem controle; mas sempre dando ênfase a que a Aeronáutica é um caminho, onde o Brasil é a meta.

Foi assim que, face ao importante papel que a aviação desempenhou no teatro de operações do oceano pacífico, a doutrina de emprego de meios aéreos adotada pelo Brasil foi alvo de calorosas discussões e debates durante vários anos, após o término da II Guerra Mundial.

A Marinha pleiteava, então, uma revisão na doutrina e na legislação em vigor, de modo a possuir, novamente, sua Aviação Naval, extinta em 1941.

Terminados os estudos na EMFA, não se apresentaram mudanças significativas, quer na doutrina, quer na legislação.

Em fins de 1956, com a aquisição do Navio-Aeródromo Minas Gerais, teve a FAB que providenciar uma Unidade Aérea que forneceria os meios aéreos ao N Ae, o que determinou a criação, a 06 de fevereiro de 1957, do 1.º Grupo de Aviação Embarcada.

Nos termos do “acordo de Fernando de Noronha”, a unidade viria a ser dotada de 52 F-1 “Tracker” e de H 55-1 “Seabat”, na FAB, P-16 e H-34 respectivamente, o que ocorreu durante os anos de 1960 e 1961, quando os efetivos foram preenchidos com o pessoal mínimo necessário a operar as aeronaves.

Mais uma tarefa somava-se a tantas que a Aeronáutica vinha dando cabal cumprimento — a de operar uma Unidade Aérea da FAB, em Navio-Aeródromo, algo completamente novo e inusitado, já que realizado em Key West, nos Estados Unidos.

Lá foram executados 1 080 pousos e decolagens de bordo do Porta-Aviões “Antietam”, da U.S. NAVY, além de levado a efeito o aprendizado nos novos equipamentos e o adestramento de toda técnica anti-submarino, com os devidos exercícios em missões táticas, acrescido do meticuloso e delicado problema de recebimento de material, incluindo os próprios aviões e helicópteros.

Tenho certo que, depois da organização do Grupo de Caça e seu emprego na Europa — o que é uma página de afirmação e de glória para a Força Aérea Brasileira — foi o trabalho elaborado pelo 1.º GAE o de maior reafirmação da qualidade dos componentes da nossa Força. São esses dois grupos, exemplares em suas ações e motivadores de comportamento seguido pelas mais diversas Unidades Aéreas espalhadas neste nosso país continental.

Apesar disso, no início de 1965, o 1.º GAE iniciou a entrega de seus helicópteros H-34 à Marinha, em cumprimento às determinações do Decreto de 26 de janeiro de 1965, sobre o assunto.

Era o exercício da autoridade, de que já tratamos, na decisão tomada e escorada na disciplina e no sacrifício dos homens que integram as Forças Armadas Brasileiras.

Inaugurava-se, desta maneira, uma nova era para a FAB e a Marinha, iniciada em 22 de junho de 1965, com o primeiro pouso a bordo do Minas, mantida a aprimorada, cada vez mais, ao longo de mais de duas décadas.

Em paralelo, o crescimento nacional, sob todos os aspectos, determinava a intensificação do tráfego aéreo e exigia maior eficácia dos meios de controle.

Tais fatos implicaram na criação do sistema integrado de defesa aérea e controle de tráfego aéreo, e a conseqüente ativação do CINDACTA-1, seguindo-se, logo após, a do CINDACTA-2, tarefas permanentes que absorveram grande número de pessoal altamente qualificado além de recursos de toda ordem para implantação dos equipamentos nos sítios predefinidos.

Como decorrência do somatório de tarefas, a Aeronáutica, em suas sucessivas reestruturações, sentiu a necessidade de ter empresas a si vinculadas, o que deu ao Ministério da Aeronáutica uma singularidade, se comparado aos outros dois Ministérios Militares.

Ao longo dos anos, foram criadas a CELMA (Companhia Eletromecânica, sediada em Petrópolis); a EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A, de São José dos Campos); a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, de Brasília); a TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S/A, do Rio); e a ARSA (Aeroportos do Rio de Janeiro S/A), esta em vias de integração à INFRAERO.

Em todas elas está presente o homem da Aeronáutica, o que dá ao nosso Ministério uma conotação ímpar quanto ao crescimento de seus quadros, influenciando diretamente na Lei de Fixação de Forças, pois ao crescimento vegetativo da Força Aérea — assim considerado aquele de mesmas implicações nas demais Forças Armadas — há que somar, na Aeronáutica, o do desenvolvimento nacional com suas reper-

cussões na Infra-Estrutura Aeroportuária e os conseqüentes meios de supervisão, controle e orientação do tráfego aéreo, sob todos os aspectos.

Chegamos aos dias de hoje sentindo que os problemas têm que ser equacionados diretamente; não podemos resolvê-los de forma imediatista; raciocínios unilaterais não devem ser aplicados, porque cada vez mais iríamos nos deparar com distorções cumulativas.

Por tudo isso, o local propício e aprimorador é aqui — a Escola, a ECEMAR, que conta, a partir de agora, com uma plêiade altamente selecionada e capaz: os estagiários dos cursos de 1987.

Meus senhores:

Antes de encerrar esta palestra, certo de que os que me ouvem preparam-se para o exercício do comando, em seus diversos escalões, trago à meditação do auditório trecho do livro já citado, "A Autoridade e seus Inimigos":

Nas Forças Armadas da Holanda, França e Itália, as publicações comunistas são legalmente toleradas e não são castigados os soldados que participam de comícios esquerdistas. Esta propaganda não é apenas marxista, ela visa destruir a coesão das Forças Armadas, às quais é dirigida.

O tema central é que "Capitalismo é para a Guerra, Socialismo para a Paz". Eles chamam atenção para os abusos nos quartéis e na vida de fora, incutindo que esses abusos provêm da nefasta estrutura da sociedade burguesa. Em vários países ocidentais, inclusive nos Estados Unidos, fala-se cada vez mais em sindicalização das Forças Armadas. Essa idéia é tão destrutiva para o militar como a ideologia pacifista.

Como diz o senador John Tower:

"Imaginemos um exército em que os soldados alistados deixam de cumprir as ordens dos Oficiais-Superiores até que sejam esclarecidos por um funcionário ou concordem com isso em comício sindical!"

Meus companheiros de profissão.

O momento é de profunda meditação porque a Força Aérea tem investido, substan-

cialmente, para tê-los capacitados e não para uma mera diplomação ao final do curso.

Tudo aquilo que os senhores possuem se deve, em muito, a nossa Força; e a ela cabe retribuir, com esforço e dedicação.

Ao longo dos anos, na carreira profissional que abraçamos, vimos que o militar, por excelência, deve ser simples; cômico de seus deveres; despojado de vaidades; conhecedor de suas limitações; voltado para a missão do grupo a que pertence e para a consecução dos objetivos a serem alcançados, com perseverança; e que deve manter sempre viva em sua mente que nada vale tão pouco como um homem sozinho.

Os senhores devem se orgulhar de, a partir deste instante, pertencerem ao corpo dis-

cente da ECEMAR, na certeza de que o prestígio que ela mantém está diretamente ligado e será consequência do maior engajamento de seus Oficiais-Estagários.

Parodiando o pensador, diríamos que a Aeronáutica não é só passado e presente; ao lutar por ela, defendemos o nosso amanhã, não o nosso ontem.

Mantenham-se cômicos de suas responsabilidades, como o fizeram até hoje, razão de suas presenças neste fórum do saber, pois sô assim, e com tranqüilidade poderão dizer, ao final de suas carreiras:

Não passamos em vão!

Sejam felizes.



## FALANDO DE JEAN MERMOSZ

ANTONIO CLARET JORDÃO - Ten Cel Av R/R

Em uma dessas esplendorosas manhãs dos Afonsos, ao chegarmos à entrada do Museu Aeroespacial, quando contemplávamos uma tênue bruma tentando esconder pássaros madrugadores... eis que nos foi formulada, mais uma vez, uma já quase constante indagação:

— Por que Jean Mermosz? — Por que nos Afonsos?

Instintivamente e quase compulsoriamente, vem a nossa mente a confirmação da preciosa e absoluta necessidade de cultuarmos a nossa memória. Por frações de segundos se delineou no pensamento toda a magnitude da época em que agora vivemos, de culto à história aeronáutica... criação do Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, INCAER... revitalização do Museu Aeroespacial (MUSAL)... e tudo mais de mentalidade e atividades nesse Campo... bendito o povo que conhece seu passado pode construir seu futuro!

Foi dentro desse fértil sentido memorial que nos veio a então resposta simples:

– Na pesquisa história de nossas origens, sem dúvida alguma, – Jean Mermoz nos brindou páginas de heroísmo, perseverança, sagacidade, inteligência, romantismo, idealismo, determinismo! – Foi incontestavelmente homem de largos horizontes, de tão largos horizontes quanto foram imensas suas rotas percorridas!

– O Cmt Maximiano Leal deu, em poucas palavras, a dimensão exata da presença de Jean Mermoz aqui em nossos céus!

“Jean Mermoz.

Deste lugar você partiu e regressou muitas vezes.

Confundindo-se com os astros, você e seus companheiros franceses da Aeropostale construíram, com paciência e audácia, as estradas invisíveis que aproximam os povos.

Um dia você não voltou.

Dizem que uma nova estrela apareceu na constelação do Cruzeiro do Sul...”

Nós complementaríamos a encantada descrição acima afirmando que ele inundou a beleza deste campo com sua heróica presença e se auto-compensou deixando-se ungir do “Espírito dos Afonsos”.

Poderíamos continuar a falar infinitamente sobre esse predestinado “Herói de Pátrias”. Sua vida se propõe a isso. Em seus parcos 38 anos de vida escreveu séculos de história. Mas vamos somente adiantar que, além de tudo que já se pesquisou e se narrou de sua vida, numa estupenda descoberta concluímos ao esmiuçar seu feitos:

– ESTUDANDO JEAN MERMOZ NOS AFONSOS DESCOBRIMOS UMA DAS PRINCIPAIS ORIGENS DO CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)!. – Seus amigos que o digam: – MELO, FONTENELLE, WANDERLEY, MONTENEGRO e EDUARDO GOMES. Foi marcante a influência de nosso herói na mentalidade desses seus amigos dos Afonsos.

Em outra ocasião explicaremos mais o porquê de Mermoz/Afonsos... fiquemos agora na leitura de alguns belos trechos dessa VIDA EXEMPLAR.

Leiam os trechos, e em seguida, concordarão conosco:

– Como é belo saber que um dos formadores do Espírito dos Afonsos, foi Jean Mermoz!

## Com MERMOZ, em 1930

### PRIMEIRA TRAVESSIA POSTAL DO ATLÂNTICO SUL

por Jean Dabry

Foi em Saint Laurent de la Salanque, Base de manutenção de hidroaviões da Linha Marselha-Algeria, localizada próximo a Perpignan, que conheci Jean Mermoz em fevereiro de 1930.

Em um solitário hangar situado ao sul do Lago Lecaute, uma equipe de mecânicos chegados de Toulouse, providenciava a montagem de flutuadores no Latécoère 28, aparelho destinado ao Serviço Postal do Atlântico Sul.

Léo Gimié e eu trabalhávamos na instalação do equipamento rádio e dos instrumentos de navegação.

Mermoz havia voltado da América do Sul, onde terminara de avaliar as linhas cuja prospecção havia sido feita por seus companheiros Paul Vachet, Ham, Reine e outros. Lá, ele conquistaria, mais tarde, a mesma extraordinária popularidade que o tornou famoso em Palmyra e na Costa do Ouro.

Gimié e eu fazíamos parte da tripulação de Henry Delaunay nos vôos do "Oiseau Blanc" n.º 2, um avião Levasseur, e recebemos com desagrado a dissolução do grupo ordenada por Didier Daurat, em consequência do acidente ocorrido em Istres aos 23 de dezembro de 1929.

Sem que erro algum pudesse ser imputado a Delaunay, ao lado de quem me encontrava no momento, posso testemunhar que, o trem alijável sofreu um colapso causando grandes avarias na fuselagem, depois que esta arrastou-se sobre a pista de piçarra, exatamente no momento em que íamos empreender o programa de provas com peso máximo a bordo, antes da travessia do Atlântico.

Por isso, sem intenção de desprestigiá-lo, recebemos Mermoz com certa reserva como nosso novo Comandante, julgando-o responsável pela desagregação da tripulação de Henry Delaunay, o legendário herói de Florianópolis no Brasil em 1928, que retornava ao vôo após 10 meses de hospitalização com as mãos cruelmente marcadas pelo fogo e a quem amávamos como a um irmão.

Entretanto, logo aos primeiros contatos com Mermoz, ele nos cativou. Emitia em torno de si um contagiante calor humano, uma esfuziante alegria de viver e não escondia o entusiasmo por antever a próxima ligação transoceânica em direção à América Latina.

Gimié e eu havíamos cumprido, dias antes, a dolorosa missão de reconhecer os corpos de três de nossos companheiros da linha Marselha-Algeria, mortos em acidente ao colidirem com o cabo Béar, voando em um hidro-

avião CAMS, quando tentavam, desesperadamente, alcançar Saint-Laurent.

Mermoz, acompanhado de um companheiro de esquadrilha de Thionville, nos convidou a jantar em Perpignan. Durante a refeição, após evocar lembranças da linha, nos fala com infinita simplicidade sobre o que significava o objetivo a ser atingido por ele. Esforça-se por dissipar o ambiente de tristeza reinante pela perda dos companheiros.

Logo em seguida, parte para Marignane onde irá adaptar-se à técnica de pilotar hidroaviões e obter o novo brevê.

## SEU DOMÍNIO SOBRE OS TEMPORAIS

O Latécoère 28 foi trasladado de Saint-Laurent para Marignane durante o mês de abril, após uma série de vôos de ensaio durante os quais sua autonomia foi rigorosamente avaliada, a fim de serem estabelecidas as reais possibilidades da máquina.

Entre 11 e 12 de abril de 1930, voando um circuito formado por Marignane, Cap. D'Ague-Notre Dame de la Ciotat, Istres e Marignane, 4.308 Km foram cobertos em 30h25min. O recorde mundial de distância em circuito fechado para hidroaviões havia sido batido. Mais importante do que isso: o avião demonstrou possuir um raio de ação amplamente suficiente para a travessia do Atlântico Sul.

Este resultado pôde ser obtido pela inclusão de um tanque de combustível suplementar engenhosamente colocado entre a cabina e a parede que separa os tanques principais. Eu e Gimie nos revezávamos na bomba manual para alimentá-los.

Durante esse prolongado vôo, o consumo de combustível e velocidade com diversos regimes foram avaliados.

Eu sugeri a montagem de um horizonte giroscópico "Gyrorector" para o P.S.V. (pilotagem sem visibilidade), como o que Dieudonné Costes utilizara com sucesso em seu "raid" precedente. Este instrumento, entretanto, não foi aceito nem por Didier Daurat, nem por Mer-

moz, que alegaram restar muito pouco tempo para que o painel de instrumentos do piloto fosse modificado.

Desta maneira, os únicos instrumentos de vôo dos quais o piloto poderia dispor eram o indicador de viragem e o inclinômetro.

A tripulação estava agora bem integrada, o avião, cuidadosamente revisionado em Margnane, e eu fazia meu "debut" em Saint-Louis, no Senegal. O vôo seria feito por etapas, porque tínhamos a bordo, além de M. Dourat e do Chefe dos mecânicos de Saint-Louis, o material de reposição para aquela Base.

Sobre a travessia do Atlântico Sul em 12 e 13 de maio de 1930, tudo já foi contado, mas gostaria de enfatizar esta etapa que durou 21h10min, e que foi minuciosamente organizada. As ligações rádio foram excelentes. Gimie testou as comunicações, não somente com Dakar, Porto-Praia e Natal, mas, também, com os pequenos navios da Compagnie Aeropostale, escalonados ao longo do trajeto e, fato completamente desconhecido, com a direção geral da Aeropostale, em Paris.

Quanto a Mermoz, admirei seu domínio e sua calma quando atravessamos a frente intertropical, o "Pot-au-Noir", a baixa altitude, sob uma chuva diluviana que provocava, de espaço a espaço, baixa no regime do motor.

Após a suave amerrissagem no rio Potengi em Natal, o correio foi levado imediatamente por Raymond Vanier em direção ao Rio de Janeiro, onde Reiné e Jean Macagne o esperavam, assim como Henri Guillaumet em Buenos Aires ansiava pela chegada do primeiro Correio Aéreo saído de Toulouse, para encaminhá-lo a Santiago do Chile, na extremidade final da linha.

O sucesso das asas francesas, realizando em 1930, e pela primeira vez no mundo, a ligação postal cem por cento aérea, entre a França e os países da América Latina, foi festejada com entusiasmo, notadamente no Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, onde fomos convidados para numerosas e calorosas manifestações.

## ELE POUÇA O LATÉ SOBRE A AREIA DA PRAIA

Nossa alegria era sombria pelo desaparecimento recente de Julien Pranville, do piloto Elisée Négrin e do rádio-navegador Pruneta. Partindo de Buenos Aires, o Laté 28, que voava com destino a Natal, enquanto baixava envolvido por denso nevoeiro noturno, chocou-se com a superfície do Rio da Prata, nas proximidades de Montevideo.

M. Pranville, que era o Diretor de Prospecção e Negrin cederam seus salva-vidas pneumáticos aos dois passageiros brasileiros para que pudessem se manter na superfície da água. Somente um deles logrou alcançar a margem.

Quando conseguiu salvar-se, João Alberto de Barros forneceu detalhadas informações sobre a catástrofe, na qual pereceram todos os outros ocupantes do avião. Enalteceu a abnegação do Diretor e da tripulação, o que emocionou profundamente a opinião pública na América Latina.

Ao final do grande banquete oferecido em nossa honra e na do pessoal da Compagnie Générale Aeropostale, no Hotel Glória, no Rio de Janeiro, os numerosos convidados, após terem feito um minuto de silêncio em homenagem aos desaparecidos, renderam, pouco depois, com aplausos prolongados, homenagem a Henri Delaunay que, dois anos antes em Florianópolis tinha tido as mãos e os pés cruelmente queimados por haver conseguido pousar com seu avião em chamas, durante a noite, salvando deste modo a vida de três passageiros brasileiros.

Prosseguindo do Rio para Montevideo, a viagem foi marcada por um pouso forçado, em plena noite, durante o qual foram postas em evidência, mais uma vez, as qualidades de piloto de Mermoz, que se encontrava no comando do Laté 28 - Renault com Etienne, a quem havia cedido o lado esquerdo.

Sem utilizar a bomba Michelin ou os foguetes Holt, orientando-se somente pela ar-

rebentação, Mermoz pousa sem incidentes o Laté na areia úmida.

Trabalharam várias horas para arrastar o avião e livrá-lo da maré enchente, calçando sucessivamente suas rodas e empurrando com a força de seus braços a fuselagem do avião, alternadamente, de um lado para o outro.

Jean Macaigne e eu, únicas testemunhas desta aventura que tinha como cenário a praia de Torres, entre Florianópolis e Porto Alegre, guardamos sua lembrança, principalmente ele por ser o rádio-navegador de bordo.

A viagem prosseguiu no dia seguinte em direção a Montevidéo, após o reparo da tubulação de óleo.

Após haveremos pousado na capital uruguaia, fomos alvo de simpática recepção. Em seguida, prosseguimos para Buenos Aires.

No campo de Pacheco, nos aguardava à frente de imensa multidão o capitão Vincent Almonacid, um grande amigo de nosso País — ele serviu durante a guerra de 1914 como piloto integrante de uma esquadrilha de bombardeiros noturnos — Bernard Artigau, um veterano ás da caça, com doze vitórias oficiais, e seu irmão Pero L. Cambacerès, com todos os pilotos argentinos, Antoine de Saint-Exupéry e Henry Guillaumet. Após alguns dias passados na Argentina, de onde trouxemos recordações inesquecíveis, partimos finalmente de volta a Natal, onde nos aguardava o avião que iria levar a mala postal de retorno à África.

Dificuldades nos aguardavam. O rio Potengi faz um ligeiro cotovelo em frente a Natal. A cada tentativa, quando Mermoz procurava acompanhar essa curva do rio, o flutuador esquerdo submergia e ele era obrigado a descontinuar a corrida antes que algo mais sério pudesse acontecer nos instantes seguintes.

Meu amigo Pierre Larcher, piloto e engenheiro, chegou de Natal com uma equipe de mecânicos e descreveu o que assistira de terra observando da margem.

O Laté 28 foi transportado para a Lagoa do Bonfim, situada ao sul de Natal.

## A QÜINQUAGÉSIMA-TERCEIRA TENTATIVA

Após a quinquagésima-terceira tentativa, Jean Mermoz conseguiu decolar no final da tarde do dia 8 de julho, quando uma brisa forte vinda do mar encrespou a superfície da lagoa.

Entretanto, durante as sucessivas tentativas de decolagem, o avião havia sido bastante abalado. Os mecânicos Cavallès e Duruthy haviam confiado às escondidas de Mermoz, pouco antes da partida, a seus companheiros de tripulação, um tambor contendo 20 litros de óleo. Já em plena travessia, empenhados até a medula em nosso trabalho a bordo, notamos que a pressão do óleo começava a cair lentamente. Quando amanheceu, pudemos evidenciar que a perda de óleo já se tomava visível nos montantes dos flutuadores.

Torna-se claro que jamais poderemos alcançar Dakar. Agora, a pressão do óleo já atinge as imediações de zero.

— Se tivéssemos ouvido o conselho dos mecânicos de terra e tivéssemos a bordo algum óleo de reserva, poderíamos chegar até o Phocée, um pequeno navio da Companhia Aeropostale estacionado a 500 milhas a sudoeste de Dakar, disse Mermoz.

Repentinamente, seu rosto se ilumina e ele rompe em estrondosa gargalhada ao ver-me carregando o tambor de óleo secretamente colocado a bordo.

Seu conteúdo foi imediatamente vertido no reservatório do sistema de lubrificação contíguo à parede de fogo, à direita do posto de pilotagem.

A pressão do óleo é imediatamente restabelecida e prosseguimos na direção do navio. Mensagens rádio são enviadas para o Phocée, enquanto Gimie providencia a navegação para que o encontremos sem dificuldades.

Foi pedido ao Capitão-comandante do navio que o aproasse para o vento e mandasse fazer ao mar um escaler que permanecesse a cerca de 200 metros a estibordo.

A despeito de uma excelente aproxi-

mação e uma amerrissagem realizada com toda cautela, eis que a crista de uma onda maior se choca com os flutuadores, exatamente no momento em que eles tocam a água. O choque foi duro, fazendo ceder o montante do flutuador esquerdo. Imediatamente, o avião aderna cerca de 45° para a esquerda, mergulhando parte da asa.

O escaler do Phocée se aproxima; temos tempo de salvar a mala postal e alguns objetos de valor que Mermoz e Gimié recebiam sobre o flutuador bom, enquanto eu os passava pela porta fronteira da cabina.

O Laté 28 é rebocado pelo Phocée, que retoma sua rota em direção a Dakar.

Durante a tarde, Gimié piora de uma otite que já vinha se manifestando há tempos e deixa-se medicar por Mermoz. No Phocée, não havia médico de bordo e o imediato nada mais fez do que assistir.

A despeito do revés, a tripulação foi imensamente prestigiada ao chegar a Dakar e Toulouse. Nos dias de folga, iam para Marignane onde Guillaumet e Etienne faziam seu treinamento em hidroaviões. Ao mesmo tempo, duas outras tripulações prontas aguardavam o momento de pilotar o Laté 28 através do Atlântico: a de Leon Givon com Lucien Regnier como rádio-operador, e Adam como navegador, e a de Henry Delaunay, Pechard e Fernand Clavère.

Então, é tomada definitivamente a decisão de não se usar mais o Laté 28 nas travessias do Atlântico Sul.

A Société Latécoère constrói um novo tipo 28: o "Grand Raid", em versão terrestre. Mermoz inicia os treinamentos em Toulouse. Durante um treinamento com plena potência, sobreveio uma rutura na célula do avião. Jean Mermoz salva-se de pára-quedas, apesar do velame ter sido rompido por alguma parte protuberante do aparelho durante o salto; ele fica bastante ferido, pois a queda ao solo foi violenta.

Apesar dos ferimentos Mermoz, que em hipótese alguma desejava que a ligação com a América do Sul fosse interrompida, começa a pensar em utilizar um avião Bernard.

## ELE PROCURA DIDIER DAURAT

Paillard, piloto de ensaio, que bate em 2 de abril de 1931 o recorde mundial de permanência no ar, sobrevoando um circuito que começava e terminava em Oran, com 8.950 Km em 59 horas e 14 minutos de vôo. Durante outro vôo de treinamento, Mermoz escapa por milagre de um acidente. Uma das rodas do Bernard foi arrancada. O avião fica destruído. Nessa mesma época, ele fica chocado com os rumores que corriam a respeito de ataques feitos à Cia. Aeropostale na pessoa de seu Presidente M. Marcel Bouilloux Lafont por quem ele nutria especial estima. Conhecera-o na América do Sul, onde havia realizado importantes trabalhos portuários e ferroviários, antes de vir a interessar-se pela aviação com um entusiasmo tão vibrante, que conquistou Mermoz.

As instalações e terrenos da Companhia Aeropostale no Brasil, na Argentina, no Uruguai e no Chile exigiram altíssimos investimentos, levando-se em consideração que nada existia anteriormente para esse tipo de emprego do avião que, no mínimo, seria insuficiente para a montagem de um serviço aéreo regular.

Em consequência da crise financeira mundial de 1930, a Aeropostale encontra dificuldades que foram politicamente exploradas pela França, na tentativa de desestabilizar seu equilíbrio econômico.

Essas dificuldades deram lugar a um debate parlamentar em março de 1931. A Cia. Générale Aeropostale foi colocada em liquidação judicial. A despeito dos esforços de Mermoz, houve cisões entre o pessoal. Um engenheiro, chefe do serviço de eletricidade e rádio — Edouard Serre, ferrenho opositor de Didier Daurat, conseguiu afastá-lo de seu cargo de Diretor de prospecção de linhas em Toulouse, usando expedientes duvidosos e até escusos, segundo o entender de Mermoz.

Ele, que tinha por ambos uma irrestrita admiração, ficou irritado. Juntamente com Saint-Exupéry, tentou dissuadir os diretores da

decisão, mas não logrou êxito no sentido de que ela fosse reavaliada.

O valor técnico de Edouard Serre era incontestável. Ele montara, ao longo das linhas da Aeropostale, uma rede de comunicações de confiabilidade indiscutível. Entretanto, seu comportamento dentro do quadro hierárquico levantou sérias reservas, quando assumiu o cargo de Diretor de prospecção, em Toulouse. A política veio dividir os homens que, no plano profissional, sempre mantiveram um ambiente de grande estima entre si.

Jean Mermoz, profundamente chocado com o sectarismo que se manifestava, não deixa de lado o seu objetivo de manter, a despeito dos ventos e mares, a ligação aérea entre a França e a América Latina cem por cento ativa, embora momentaneamente interrompida pela decisão de abandonar-se o equipamento de vôo: o Laté 28, para fins de travessia do Atlântico Sul.

Lançando mão de suas próprias economias e de empréstimos angariados entre os amigos, ele ajuda um jovem engenheiro aeronáutico — René Couzinet, na construção de um avião terrestre, trimotor, capaz de cruzar o Atlântico. Uma versão menor desse avião teria sucesso se empregado em linhas de menor percurso. É com uma versão extrapolada desse mesmo aparelho que Mermoz sonha. Entretanto, ele não seria viável antes de 1933.

Em 1932, mais precisamente no mês de maio, fomos convidados pelo ministro do Ar da Itália — Marechal Italo Balbo, para nos reunirmos em Roma, onde deveria ter lugar um Congresso Mundial de aviadores que haviam realizado vôos transoceânicos.

Usando um hidroavião Lioré-Olivier 21-1 com dois motores, protótipo ainda, partimos para Ostia, não sem o contratempo de um pouso forçado em Saint-Florent, na Córsega, ocasionado por preocupantes vibrações nos comandos de vôo, causadas pela carenagem do cubo da hélice traseira, cujos pontos de fixação haviam cedido, provocando um desbalanceamento. Ao pousar em Saint Laurent, procedemos à remoção da carenagem e a viagem prosseguiu

sem incidentes. Em Roma, a França também estaria representada por Jean Assollant e Armand Lotti, Dieudonné Cóstes, Maurice Bellonte e Challe.

O Congresso e as grandiosas manifestações que se seguiram, estenderam-se por várias cidades — Florença, Veneza, Nápoles, e foram organizadas pelos italianos em homenagem ao vôo da grande esquadrilha de aviões Savoia-Marchetti, comandada por Italo Balbo, através do Atlântico Sul, partindo de Gênova e, posteriormente, do Atlântico Norte.

Os aviadores transoceânicos da Alemanha, Brasil, Espanha, Grã-Bretanha, Hungria, Portugal e Estados Unidos, puderam constatar na oportunidade, o grande progresso da aviação italiana, estimulada pelo dinamismo lúcido de seu chefe, bem querido e querido em todos os escalões hierárquicos.

Em face do regime político da Itália, essa realidade não foi exatamente apreciada.

Foi até mesmo ignorada pelos expoentes responsáveis por nossa aviação, que vinha se enfraquecendo a olhos vistos, em consequência dos choques entre facções políticas que geravam desordem, a despeito do valor de nossos técnicos.

Pouco após nosso regresso da Itália, tivemos conhecimento do projeto de M. Pierre Cot, que deveria ser o Ministro do Ar do governo Daladier, em 1933. Ele pretendia fazer a fusão das quatro Companhias de Aviação existentes — FARMAN, C.I.D.N.A., AIR-UNION e AIR-ORIENT, formando uma única Companhia: a Compagnie Générale Aeropostale, cujas ações teriam sido vendidas em baixa.

## O MANTENEDOR DA LINHA

Tornou-se evidente, então, para Mermoz, que era bem informado sobre o que se passava nos bastidores, que a intriga gerada contra M. Marcel Bouilloux, Lafont e a Cia. Aeropostale, não havia sido de todo imprevista. Não faltava lógica na intenção de se formar uma única Companhia, e isto realmente aconteceu. Ela recebeu o nome de "AIR FRANCE" e foi cons-

truída exatamente na ocasião em que Jean Mermoz efetua o célebre vôo Paris-Buenos Aires no trimotor Arc-en-Ciel, projetado e construído por René Couzinet. Em vôo sensacional com este novo avião terrestre, capaz de manter-se no ar com um só motor, o Atlântico Sul foi atravessado em 14 horas em janeiro de 1933, partindo de Saint Louis, no Senegal, até Natal, no Brasil.

Escolhida pelo construtor, assim achava-se formada a tripulação sob o comando de Mermoz: Capitão Carretier, segundo piloto; Comandante Mailloux, navegador; Jousse, mecânico; Jean Manciel, navegador. A repercussão desse vôo foi enorme na América Latina. Foi a comprovação irrefutável de que, graças a Jean Mermoz, as asas francesas não abandonaram jamais a linha, a despeito da má impressão que poderiam ter causado as dificuldades criadas pela Cia. Aeropostale.

O mundo inteiro compreendeu que foi Mermoz quem manteve viva a linha França-América do Sul a despeito do clima desfavorável existente em Paris em relação aos vôos do Arc-en-Ciel. Mas ele prossegue lutando com toda a energia.

A viagem de regresso foi retardada pelo mau estado do terreno — extremamente fofo — em Natal.

Entrementes, a maioria dos futuros Diretores da Companhia única, que seria oficialmente criada em agosto de 1933, manifesta maior interesse pelas linhas européias em direção ao Extremo Oriente.

O extraordinário prestígio e a grande popularidade de Jean Mermoz não eram menores que sua disposição de espírito, exceto para uma minoria, notadamente para aquele que seria, em futuro próximo, Diretor Adjunto da Cia. Air France — Maurice Nogués, piloto pioneiro; seu brevê registra o N.º 114, emitido em 21 de junho de 1910; participou com brilhantismo no conflito mundial 1914-1918. Terminadas as hostilidades, ele entra como piloto de linha da Companhia Franco-Romana sob a direção de um de seus companheiros de combate —

Albert Deullin. Deullin morre em acidente durante um vôo de treinamento em Villacoublay em 28 de maio de 1923. É Nogués quem o substitui como piloto-chefe. Pouco tempo depois, a Cia. recebe o nome de Compagnie Internationale de Navigation Aérienne. Desbravador de linhas aéreas, Nogués sai-se bem em 1924 com Laulhé e Martin numa viagem de estudos entre Paris e Moscou e, logo a seguir, em direção ao Extremo Oriente. Com o mecânico e navegador Massot, no início de 1930, foi o criador da linha da Indochina e Diretor Técnico da Cia. Air Orient. Era ele que viria a ser, em 1933, o Diretor de prospecção e Diretor Geral da Air France. Jean Mermoz é nomeado piloto-inspetor geral.

O novo Diretor fez uma viagem de inspeção ao longo das linhas da América do Sul, cumprimentando Mermoz pelos resultados obtidos com o pouco pessoal de que dispunha, mas, com toda certeza unguido do mesmo espírito de abnegação com que se puseram ao trabalho desde o início. Esse mesmo espírito, ele desejava incutir no pessoal da linha da Indochina. Os dois homens prosseguiram em sintonia de pensamentos, ideais e horizontes, tão obscuros ao início da Aeropostale. Pouco a pouco a escuridão foi-se dissipando, deixando entrever um brilhante futuro ao qual Jean Mermoz consagraria toda sua vida. Infelizmente, ao regressar de uma viagem a Saigon com um novo avião o Dewoitine 332, batizado "Emeraude", Maurice Nogués encontraria a morte aos 15 de janeiro de 1934, juntamente com o piloto Launay, o rádio-navegador Queyrel, o mecânico Crampel, assim como o Diretor de Material da Companhia — Maurice Balazuc, e todos os passageiros daquele vôo inaugural, entre eles o governador da Indochina — Pasquier, e o Diretor da Aviação Civil — Chaumié. O Emeraude que partira de Lion para Le Bourget, ao atravessar uma frente, recebeu uma sobrecarga de gelo nas asas e caiu em Corbigny, com perda total.

## HONRAS NACIONAIS PARA TODOS DO EMERAUDE

O governo francês decreta honras na-

cionais às vítimas da catástrofe. Mas é na Bretanha, sua terra natal, na pequena cidade de Belle-Isle-en-Terr, que Maurice Nogués deverá receber essas homenagens, ainda mais tocantes pela simplicidade da população acompanhada de numerosos representantes da companhia Air France, funcionários de terra e navegantes.

A urna funerária foi carregada por quatro tripulantes que eram particularmente chegados a ele e o amavam: o inspetor-geral Jean Mermoz, o piloto-chefe Winckler, Alexandre Pichodou e Louis Lanata. Um grande chefe nos abandonara prematuramente. Mas a linha continua ...

Foi assim que, no mês de maio de 1934, tive novamente a honra de, juntamente com Léo Gimié, formar a tripulação que, chefiada por Mermoz, iria voar o Arc-en-Ciel, agora colocado à disposição da Air France. Desta vez, o mecânico de bordo seria Alexandre Calenot. Encorajado por Guillaumet e Mermoz, tirei o meu brevê de piloto em 1932 e passei a instruir as tripulações de Toulouse e Marignane, readaptando-as às atividades de pilotos-navegadores no Atlântico Sul, a partir do momento em que os aviões para esse mister fossem colocados à disposição da Air France. O Laté 28 trouxe a mala postal de Toulouse para St. Louis, no Senegal, onde já havíamos entrado em serviço. O Atlântico foi atravessado sem dificuldades no dia 28 de maio, em 16h10min.

A decolagem noturna do Arc-en-Ciel, que transportava um importante correio e estava cheio de combustível, portanto com seu peso máximo, não foi tarefa fácil. Os três motores hispano pareciam não desenvolver potência máxima e o avião não acelerava. Seu velocímetro não registrava mais do que 80 ou 90 km/h. Mermoz descontinua a decolagem, culpando os motores. As luzes de balizamento já se encontravam próximas, quando percebe os faróis do carro em que Pichard e Duthuron vinham informar-se a respeito da decolagem abortada.

Os sulcos profundos deixados pelas rodas do Arc-en-Ciel ao longo da corrida de decolagem, denunciavam a precariedade do terreno

e explicavam com clareza a razão pela qual o avião não ganhava velocidade, a ponto de Mermoz ter que descontinua-la. Ao amanhecer, para nosso grande espanto, uma barra de ferro que era transportada por um dos funcionários, caiu ao chão e praticamente desapareceu.

Quando o terreno foi preparado para ser utilizado como campo de pouso, aplainaram apenas a parte superior dos formigueiros existentes em grande número. Entretanto, suas "painelas" permaneceram intactas embaixo da superfície. Os mamíferos noturnos — tatus famintos de formigas e suas larvas, cavavam uma verdadeira rede de túneis — longas galerias de formigueiros, não muito profundos. Com a continuidade das chuvas diluvianas, eles cedem ao peso bastante maior do Arc-en-Ciel, em relação aos aviões de menor porte.

Na época, Natal não dispunha de equipamento pesado de terraplenagem: Buldozers, plainas, escavadeiras e rolos compressores eram inacessíveis. Também não havia à mão, pás, picaretas e outras ferramentas essenciais para tentarmos fechar as galerias subterrâneas. Tivemos que nos valer de meios fortuitos e resolver o problema, pois a entrega de uma pista em condições levaria semanas.

É quando Mermoz recebe um rádio passado pelo Inspetor da Companhia Air France, que se encontrava em Fernando de Noronha, a fim de construir uma pista. Ele deixa entender que a faixa de terra escolhida já permite utilização. A ilha de Fernando de Noronha, dista 208 milhas de Natal, no rumo de 53° magnéticos, coincidindo praticamente com a rota para Dakar. Mermoz decide conhecer o novo campo que servirá, eventualmente, como alternativo. Aos 14 de junho de 1934, ele parte para o reconhecimento. Pouco tempo após haver decolado, Gimié recebe uma mensagem de Fernando de Noronha que nos causou certa preocupação, pedindo o maior cuidado possível durante o pouso.

Nós estávamos sem combustível suficiente a bordo para regressar a Natal.

Mermoz me diz:

— Seremos forçados a pousar e verifi-

carros cuidadosamente o estado do terreno, a fim de nos assegurarmos se uma decolagem com plena carga poderá ser realizada.

Sobrevoando a ilha, Mermoz observa a pista, e sua fisionomia se transforma, dizendo:

— Jamais poderemos decolar com plena carga dessa pista. Poderemos usá-la apenas como alternativa, em última instância, mas vejamos como se encontra o seu piso.

O vento soprava de sudoeste e isso diminuía a corrida após o pouso. Próximo ao final do campo havia um precipício quase a pique.

Atingidos pela ascendente provocada por uma elevação pronunciada que existia nas proximidades da cabeceira da pista, Mermoz é obrigado a arremeter duas vezes. Na terceira tentativa, fez uma aproximação mais curta e toca o solo correndo poucas centenas de metros mais e parando bruscamente sobre uma área de barro mole, na qual o avião atola. Mermoz, pálido de raiva, salta do avião e comenta com o Inspetor da Air France sua inconseqüente leviandade. Em seguida, sem perder tempo, coloca todo o pessoal presente a trabalhar, a fim de tirar o precioso aparelho do atoleiro. Como não existissem meios mecânicos de tração, foram os próprios prisioneiros da ilha, seus guardas e os técnicos europeus dos cabos telefônicos submarinos que, com o auxílio de cordas, rebocaram o Arc-en-Ciel para local ideal de partida.

Regressando a Natal, após uma decolagem quase acrobática em Noronha, percebeu que a pista de Natal estava pronta. Após o pouso, rolou repetidas vezes o avião com plena carga, para certificar-se da resistência do terreno.

Por medida de segurança, apenas por precaução, quando decolamos em 31 de julho com o correio para a Europa, o fizemos em direção a Porto Praia, nas ilhas de Cabo Verde, o que nos permitiu colocar menos combustível a bordo. Após reabastecermos em Praia, o correio prosseguiu em direção a Vila Cisneros e, no mesmo dia, para Casablanca, onde os motores do Arc-en-Ciel deveriam ser revisados. Mermoz concordou com meu afastamento da tripulação, para poder dar assistência à minha mulher, cujo

estado de saúde era crítico após o nascimento de nosso filho. Fui substituído por Henri Guillaumet. Fernand Clavère entrou como navegador. Ainda comigo, Gimie e Collenot, Mermoz efetuou duas outras travessias no Arc-en-Ciel entre a África e o Brasil. Ao regressar a Paris, Jean Mermoz seria condecorado com a Comenda de Comandante da Legião de Honra, aos 33 anos de idade. As demonstrações com o Arc-en-Ciel, de Couzimet, que esperávamos serem conclusivas, não o foram. Em vez de comandar aviões desse tipo, excepcionais para a época, mudaram de orientação e optaram por pesados hidroaviões que Jean Mermoz iria pilotar.

## NEM UM ANJO NEM UM SANTO

Deveras magoado com a incompreensão e o ceticismo que encontrou em Paris, inquieto com as fraquezas da nossa aviação entregue a comerciantes, Jean Mermoz, na perseguição de um ideal, adere ao voluntariado nacional, e engaja-se ao movimento da Croix de Feu, cujo Chefe — o Coronel La Rocque, encorajado pelo Marechal Lyautey tenta fazer a reconciliação dos franceses em torno dos combatentes.

Esta decisão de Mermoz não foi inspirada pelo desejo de defender privilégios, notadamente para uma classe dirigente surda e cega, na qual se evidencia a carência manifesta no âmbito social, devendo assegurar o sucesso do Front Populaire em 1936.

Não é por ambição pessoal que ele irá agir e eu tive a prova disso em fevereiro de 1936, no Brasil.

Encontrava-me com ele em Recife, poucos dias após o desaparecimento do hidroavião Ville-de-Buenos Aires, no Atlântico Sul, em cuja tripulação se encontrava o amigo Alexandre Collenot, pelo qual nutria uma afeição fraternal.

Atenuou nossa tristeza um convite para jantar com o governador de Pernambuco. O governador Lina Cavalcanti era um personagem político popular, que tinha sobre a democracia concepções pessoais, amplamente divulgadas.

Ele conhecia a extraordinária popularidade de Mermoz e não ignorava os insultos e calúnias que as duas extremas-direita e esquerda, lançavam na França contra o movimento do qual ele estava se tornando Vice-Presidente e que anunciava mudar o clima social do país, unicamente por meios legais, sem lançar mão da força, apoiando-se em elementos que eram a nata dos velhos combatentes da França.

Durante a sobremesa, surpreendido, à queima roupa, ele perguntou a Mermoz:

— Então, quando você pretende tomar em suas mãos a França?

Jean Mermoz dá uma gargalhada e responde que isso não é pergunta que se faça. E passa a explicar por que meios constitucionais o movimento Croix de Feu, que procura evitar o confronto sangrento, tal como o que houve na Espanha, está engajado em mudar o curso dos acontecimentos que se precipitavam na França e na Europa.

Esta resposta desaponta manifestamente o interlocutor.

Estamos em fevereiro de 1936. A fulgurante passagem de Mermoz sobre a terra se aproxima do seu final.

Ele não é um anjo nem um santo; é ele mesmo, consciente das qualidades que lhe foram associadas por zeladores, provavelmente, bem intencionados.

É simplesmente um homem predestinado, que pelos seus feitos impressiona a imaginação de multidões.

A juventude, de quem é o ídolo, e que vibra por ele de admiração o crê satisfeito. Com efeito, a glória, esta efêmera ilusão que atrai tanta popularidade, na realidade não o encanta muito. Ao contrário do que muitos pensam, esta popularidade não lhe traz satisfação, mas sim, o encargo de uma responsabilidade cada vez maior.

A lembrança de todos os companheiros, desaparecidos no serviço de linha, o persegue e ele se sente meio responsável, a ponto de me confiar um dia:

— Sinto um aperto no coração, mas sei que sou capaz de parar os vôos sobre o Atlântico se

não encontrar uma explicação para o problema dos redutores das hélices, que são, provavelmente, a causa do último acidente.

Ele fazia alusão ao acidente do Ville-de-Buenos Aires.

Na vida privada, ele que adorava crianças, não teve a felicidade de tê-las, o que o faz dirigir sua afeição para os filhos dos seus amigos, os quais ele cobre de brinquedos. Mais especialmente o de Collenot.

Para todos Mermoz é uma figura legendaria, e isso inevitavelmente cria invejosos e rivais, mas ele, na sua aparência imperturbável, continua perseguindo seus ideais e sofre por ver os homens que servem à Aviação divididos e, principalmente, porque dedica a mesma estima a todos. Após ter sido o "mantenedor", ele insiste em reunir, mas chega a duvidar, por constatar os estragos que o ódio semeado pelos extremistas fez.

Durante uma alocução de elevação de pensamento, que ele faz nos Invalides, durante o funeral do piloto Robert Bajac, ele libera sua filosofia de trabalho do piloto de linha da época:

— Quando um dos nossos desaparece, ele não é apenas um ponto na fórmula muito eloquente, mas comovente de amplitude e simplicidade que possa melhor definir a finalidade pela qual ele lutou.

No coração solidamente temperado de um piloto de linha, não existe o espanto diante da morte, que o faz amar a vida terrestre ao ponto de não temer arriscá-la ou perdê-la. Qual de nós não tem esta ambição: o legítimo orgulho de um fim digno de nossos esforços, de nossas lutas, de nossos sacrifícios livremente, ardentemente consentidos?

## A JEAN MERMOZ E SEUS COMPANHEIROS

Depois, aos 7 de dezembro de 1936.

— "Cortamos o motor traseiro direito...", esta foi a última mensagem enviada pelo

Croix-du-Sud entre Dakar e Natal, com a seguinte tripulação:

Jean Mermoz;  
 Alexandre Pichodou - segundo piloto;  
 Jean Lavidalie - mecânico;  
 Edgard Cruveiller - rádio-operador; e  
 Henri Ezan - navegador.  
 Sobreveio o silêncio.

Durante dias seguidos, aviões e navios franceses e de outras bandeiras rastream o oceano nas imediações do ponto de onde havia partido a última mensagem transmitida por Cruveiller. Tudo em vão. Nada foi encontrado. Nem destroços, nem manchas ou corpos, exatamente na mesma área onde havíamos pousado em emergência, no ano de 1930.

A brusca interrupção da mensagem emitida pelo rádio de bordo é a mais verossímil hipótese do rompimento da caixa de redução do motor traseiro direito, causando a liberação da hélice que seccionou, em sua trajetória, os comandos na parte traseira da fuselagem.

A consternação causada por esse desaparecimento foi sentida profundamente, não só na França, mas, também, em toda a América Latina. Com o desaparecimento de Jean Mermoz iria faltar não somente o Chefe que desempenhou um papel determinante no desenvolvimento da Linha Aerpostal para a América do Sul, mas, sobretudo, um homem verdadeiramente digno, bem formado, que lutou bravamente por uma sociedade mais justa e fraternal.

Outros pilotos, cujo desempenho na Aviação foi também de grande importância, jamais gozaram de uma popularidade tão grande. Sua lembrança se prolongará através dos tempos com a mesma nitidez, sem perder o brilho com

que suas audazes conquistas eletrizaram um dia povos de diversos continentes. Para aqueles que tiveram a ventura de conhecê-lo, ou de privar com ele, era o símbolo da juventude pura, entusiasta, enfrentando corajosamente a vida.

De uma juventude deste jaez é que necessita a sociedade de hoje, na marcha inexorável imposta pela aceleração prodigiosa da tecnologia.

Nossos amigos da América Latina, não desprezam as lembranças de Jean Mermoz e de todos os que morreram em serviço aéreo, ou ainda em vida, bem executadas pela glória das asas francesas, mensageiras da paz e, sempre, extraordinariamente vivas no Brasil, no Uruguai, na Argentina, no Chile e no Paraguai.

Por ocasião do trigésimo aniversário do desaparecimento do Croix-du-Sud, no Atlântico, os pilotos e as tripulações da Companhia Aerolíneas Argentinas vêm se juntar ao pessoal da Companhia Air France e aos numerosos amigos fiéis com que a Aviação conta.

Eles depositam uma braçada de flores ao pé do magnífico monumento elevado nas proximidades de Costanera e do Aeroparque (Aeródromo de Linhas Interiores): "A Jean Mermoz y sus companeros".

Cerimônia igual se deu no monumento do Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro, no de Colina, em Santiago do Chile, e na França, no Parque da Prefeitura em Neuilly-sur-Seine.

Esta fidelidade ao culto de sua lembrança é particularmente emocionante, quando podemos constatar que muitos nomes gloriosos, associados diretamente à Conquista do Espaço não estão mais na memória de muitos de nossos contemporâneos.



# Saúde em Campanha

*RENATO PAIVA LAMOUNIER - Cel Av R/R*

**"Deus, Senhor Deus dos desgraçados  
Dizei-me vós, Senhor Deus  
Se é mentira, se é verdade  
Tanto horror perante os céus!"**



*Assim como a Castro Alves causou dor o triste espetáculo dos navios negreiros, também a nós choca e fere a pungente realidade da miséria absoluta ainda existente, em larga escala, num País que é a oitava economia mundial. É o brutal contraste do econômico e do social, de permeio com o político, que de tudo isto se serve.*

*“É dando que se recebe.”*

*Foi assim pensando que duas centenas e meia de militares deixaram suas Unidades e seus lares para subir o planalto brasileiro e ir ao encontro daquele ensinamento do santo de Assis, na bacia deste grande rio que leva o seu nome e que, na colonização lusa, foi o caminho da unidade nacional. Unidade nacional esta que pode ser comprometida a perdurarem as imensidões inexploradas, as multidões desamparadas e os bolsões de miséria que — à margem do progresso, do conforto e do bem-estar — acusam o egoísmo, a inépcia, a paixão ideológica, a ambição partidária e a omissão conveniente de tantos quanto que, moucos de espírito, não ouvem o protesto silencioso e passivo desta massa carente, humilde e sofredora. O seu grito surdo, entretanto, cala fundo nos nossos corações, e foi para atender ao seu chamado que aqui vimos, já pela segunda vez. E voltaremos tantas vezes quantas nos for possível e enquanto a vontade de servir mover nossas intenções e orientar os nossos atos. E iremos a outras regiões, se assim nos for determinado. E levaremos nossa mensagem de fé e de solidariedade, não apenas pela palavra mas, também, e sobretudo, pela ação, em obras que, embora temporárias, perduram além da nossa partida e valem muito mais do que o nada ou o quase-nada dos fins-de-mundo deste imenso País.*

*Se é dando que se recebe, está neste ato a nossa recompensa: na forma do aprendizado profissional, da prática militar e do exercício de brasilidade. Aqui empregamos e testamos a doutrina e as técnicas do Serviço de Saúde em Campanha. Experimentamos as normas e os equipamentos dos Escalões Móveis de Apoio. Submetemos a nossa vontade individual ao*

*bem-comum e, assim, crescemos como equipe.*

*Vinte e cinco diferentes Unidades participaram do exercício, na mais cabal prova da capacidade de integração e do culto ao espírito de corpo, requisitos essenciais ao profissional da guerra, que aplica a força como ciência e arte, e não como bárbaro instinto de conquista e poder. Ao esforço do Hospital Tático somou-se a participação da comunidade e da administração municipal, das autoridades estaduais e federais na região, cuja acolhida, pronto e irrestrito apoio e suplementação de meios, muito contribuíram para o sucesso da missão.*

*Na História da Humanidade, sempre estiveram presentes o Bem e o Mal. Enquanto o Homem for homem haverá fariseus e samaritanos. Porque acreditamos no que fazemos e temos orgulho do que somos, nós nos aliamos à ala dos samaritanos e, sem falsa modéstia, avocamos o direito de proclamar que, como integrantes da Força Aérea — militares e cidadãos, portanto — não falhamos e não falharemos aos compromissos assumidos com a sociedade a que pertencemos e que é, em essência, a razão de ser da nossa existência como Entidade.*

*Na escala de valores do homem civilizado, não há como medir, pelo vil padrão da moeda, bens como: a saúde, a educação, a segurança e a liberdade. A vida, como bem temporal supremo, paira acima de qualquer avaliação material possível. O direito a uma vida digna e a luta pela felicidade não são apanágio dos favorecidos pela sorte mas, antes, um dever destes para com aqueles com quem o destino foi mais cruel. Para a organização militar, a eficiência, dentre outros, também não tem preço.*

*Diante deste quadro, agigantam-se os benefícios auferidos e distribuídos nesta semana que ora finda, pois que ganhamos todos. Uma só vida salva vale muito mais do que todo o sacrifício e todo custo material dispendido. E muitas vidas foram salvas, muito sofrimento foi minorado e muito consolo foi distribuído. Ensinamentos foram transmitidos e a prática de melhores hábitos sai da expectativa para a realidade.*

*A todos os participantes deste exercício registro a admiração, o respeito e a gratidão pelo trabalho executado muito além do mero cumprimento do dever. A dedicação incansável e o amor que devotaram às suas tarefas fazem-nos diferentes dos que, na passividade expectante, diluem suas existências sem nada acrescentar à contínua e secular obra de se construir uma Nação.*

*Uma palavra especial aos Estagiários do Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica: o seu desempenho como instruendos os fez mais fortes, mais confiantes, mais convictos dos valores éticos e morais do cidadão de bem e do militar competente e responsável; os fez mais unidos como membros de uma classe que não é e não pretende ser melhor que qualquer outra, mas que não abdica dos seus deveres constitucionais e não se recusa a agir em coerência com os seus princípios.*

*Às integrantes do Corpo Feminino da Aeronáutica, lídimas representantes da mulher emancipada do século XX: a sua presença ao*

*nosso lado mais do que o valioso reforço da força de trabalho representou a continuação do espírito de família – em cujo seio tem a mulher o insuperável papel de esteio moral – no ambiente deste acampamento militar, cuja rusticidade em nada invalida o seu concurso mas, antes, carece da fortaleza íntima própria das pessoas resolutas, como resolutas foram Joana D'Arc e Anita Garibaldi, como resolutas foram vocês ao ingressarem na Força Aérea e, a ela pertencendo, integrarem-se inteiramente em suas atividades, ao aceitarem este desafio e dele saírem vitoriosas, como pioneiras que dão um bom começo a este começo e sepultam pelo exemplo, pela honorabilidade, pela dedicação e pela eficiência um tabu fundado somente em suposições vazias e no temor dos fracos que não ousam inaugurar novas eras.*

*Meus companheiros e minhas companheiras, orgulho-me de tê-los comandado nesta empreitada. Orgulho-me de, ao seu lado, estar ajudando a construir um Brasil melhor.*

*Sejam felizes e que Deus os abençoe!*

*(Ordem do dia alusiva ao Exercício de Saúde em Campanha realizado no período de 26 de julho a 02 de agosto de 1986.)*

# ESTÁGIO PRÁTICO PARA ASPIRANTES INTENDENTES

Cel Int R/R José Maria da Silva

---

## Introdução

Historicamente, o Estágio Prático para Aspirantes-Intendentes (EPAInt) completou trinta e seis anos de existência. Atualmente, pode ser visto como um programa de treinamento projetado para consolidar a instrução técnico-especializada ministrada na Academia da Força Aérea, sob condições essencialmente práticas de aprendizagem.

Estas são planejadas para proporcionar aos Aspirantes uma gama variada de situações, onde as experiências sejam efetuadas em situações reais, a fim de acelerar o aprendizado de Intendência, buscando utilizar conhecimentos específicos da Psicologia Escolar, com o intuito de aplicá-los ao Estágio, que só começou a ser organizado de maneira mais objetiva a partir de 1984.

O EPAInt coloca o Aspirante como o centro de sua ação e objetiva o incremento de sua profissionalização, por intermédio da capacitação e da integração do mesmo ao ambiente de trabalho, proporcionando-lhe experiências e atividades de aprendizagem orientadas.

Mercê do avanço das Ciências da Administração e do progresso tecnológico, pode-se declarar, com firmeza, que o Estágio se dirige para o aprimoramento técnico-especializado do Aspirante nos campos cognitivo, afetivo e psicomotor.

Por essa razão, o Estágio Prático — que se constitui num programa de treinamento — é um instrumento eficaz de desenvolvimento pessoal, de aperfeiçoamento profissional e de avaliação de condutas observáveis dos Aspirantes, devendo ser entendido como uma atividade integral, um processo pelo qual se pretende produzir mudanças comportamentais e mudanças de padrões de eficiência.

## UMA PROPOSTA DE INSTITUCIONALIZAÇÃO

---

### Fundamentação Teórica

Os fundamentos teóricos do Estágio repousam, de modo geral, sobre os princípios da Filosofia Pragmatista, com ênfase, principalmente, nos aspectos educacionais defendidos por John Dewey: a idéia ativista do “aprender-fazendo” (learning by doing).

A doutrina de Dewey é uma Pedagogia pragmática, instrumentalista, social e democrática, baseada nas experiências dos educandos.

Se a Filosofia Clássica se preocupava com o homem-inteligência, o homem-pensamento, a Filosofia Pragmatista coloca acima de tudo o homem-ação, o homem-que-faz, influenciando na Pedagogia Contemporânea, que tende a adotar a concepção do homem como uma energia ativa e criadora.

Os pragmáticos contemplam a natureza humana como fluida e plástica. Crêem que a Educação gera o desenvolvimento global do indivíduo; consideram a mente algo exploratório e ativo, em vez de receptivo; estão de acordo, ainda, em que o significado de uma idéia se manifesta em suas conseqüências, depois de ter sido colocada em ação.

Como o EPAInt está voltado para um programa de treinamento que privilegia a ação, percebe-se que há uma congruência entre os princípios que norteiam o Estágio e os consignados pela Pedagogia Deweyniana.

O ponto de vista da Diretoria de Intendência, quanto à estrutura e ao funcionamento do Estágio, baseia-se exatamente na perspectiva educacional do “aprender-fazendo”, de John Dewey.

---

### Objetivos Gerais

Acredita-se que, ao percorrer todas as

etapas do Estágio, atendendo a todas as tarefas e passos, a seqüência dos seis objetivos gerais, abaixo mencionados, possa ser cumprida:

(1) Aplicar os conhecimentos adquiridos na AFA, consolidando-os pela atuação essencialmente prática, nos diferentes campos e setores de que se compõe o Estágio;

(2) Vivenciar as primeiras experiências profissionais, pela participação efetiva em eventos de natureza prática;

(3) Familiarizar-se com soluções imediatas e diretas de problemas da profissão, no próprio ambiente de trabalho;

(4) Aprimorar-se profissionalmente, mediante a aquisição de novas experiências;

(5) Desenvolver a capacidade profissional e o agir consoante padrões comportamentais e de relações interpessoais no trabalho;

(6) Acompanhar o apoio logístico do Serviço de Intendência.

É interessante salientar que a estrutura essencial de todo o processo educativo e didático é a consciência dos objetivos a serem atingidos.

Com a implementação do Estágio, cremos ter atingido dois grandes propósitos:

— a certeza de que concorreremos, de forma prática e positiva, para a resolução de muitos problemas profissionais dos Aspirantes-Intendentes;

— a certeza de que proporcionamos aos Aspirantes uma oportunidade de firmar um contato mais direto e objetivo com a prática administrativa.

---

## Campos e Setores

---

No momento, os campos do Estágio englobam a Logística em Geral, Intendência, Suprimento Técnico e Administração. Por seu turno, os setores — diferentes ramos de atividades que compõem o Estágio — implementados em 1985, são os seguintes: Administração, Finanças, Licitações, Material de Intendência, Subsistência, Suprimento Técnico, além de tempos alocados para os setores opcionais, visando

atender particularidades de cada Organização Militar.

Ressalta-se que o Estágio nos campos de Administração e Suprimento Técnico é recente, pois essas atribuições foram conferidas, a contar de 1977, a Oficiais do Quadro de Intendentes.

Uma das características do Estágio — a flexibilidade — permite, também, que o cronograma básico de execução do mesmo, sugerido pela Diretoria de Intendência, seja adaptado às conveniências e particularidades de cada Organização Militar.

Mencione-se que, para cada setor do Estágio, há um currículo mínimo, ao qual podem ser acrescentados assuntos e itens julgados importantes pelas Organizações.

Em 1984, o Estágio foi totalmente reestruturado, com adoção de novos procedimentos, estratégias e instrumentos, bem como estabelecimento de seus objetivos.

Convém destacar que, ainda nesse mesmo ano, foi implementado o “Estágio de Atualização da Administração do Material Aeroespacial” (EAAMA) pela DIRMA, com enfoque sistêmico e gerencial, propiciando resultados altamente positivos e eficazes para os Aspirantes.

---

## Procedimentos Metodológicos

---

Estruturado o EPAInt, estabelecidas suas linhas gerais de funcionamento e elaborado o seu Plano de Avaliação, foi este último aplicado, em 1985, a uma turma de 30 (trinta) Aspirantes, mediante dois de seus instrumentos básicos denominados Trabalho Especial (TE) e Ficha de Avaliação de Desempenho (FAD).

A metodologia aplicada consistiu em estudos teóricos e em levantamentos empíricos, junto às turmas de Aspirantes declaradas em 1983 e 1984. Nesses levantamentos, foram testados instrumentos de avaliação do Estágio, encaminhados às 21 (vinte e uma) e 23 (vinte e três) Organizações Militares em 1984 e 1985, respectivamente.

Os instrumentos básicos devolvidos à

DIRINT, relativos aos EPAInt/84 e 85, por exemplo, foram assim discriminados: trezentos e oitenta e cinco TE e trezentas e noventa FAD.

As informações e os dados colhidos foram analisados e interpretados, o que favoreceu a retroalimentação, possibilitando reformulações das instruções gerais de funcionamento e do Plano de Avaliação.

---

### Tratamento Estatístico

---

No tratamento estatístico foram utilizados os coeficientes de correlação de Pearson e de Spearman, os quais vieram a indicar a validade do EPAInt.

Os resultados obtidos no Estágio, que exprimem uma elevada correlação linear (0,63) e ordinal (0,69) com as médias e classificações finais alcançadas na AFA, indicam a validade do mesmo.

Os resultados das correlações justificam, mais ainda, a continuação deste programa de treinamento para futuras turmas de Aspirantes, bem como a necessidade de sua institucionalização junto à Força.

Os resultados logrados permitem inferir que os objetivos gerais do Estágio foram atingidos.

---

### Conclusão

---

Finalmente, pode-se aduzir que o Estágio Prático representa um programa de treinamento de alto nível, concebido com o propósito de abrir caminhos aos Aspirantes para desenvolverem suas qualidades profissionais, vindo o mesmo a consolidar, mercê da ação essencialmente prática, os ensinamentos ministrados na AFA, pela participação dinâmica do Aspirante em situações reais de aprendizagem.

Destarte, a institucionalização do Estágio poderá vir a constituir-se em uma das metas prioritárias da Diretoria de Intendência, pois, a rigor, trata-se de uma segunda e importante etapa do processo de formação do Quadro de Oficiais-Intendentes.

---

### Bibliografia

---

- 1 – ARISTOTE: *Ethique à Nicomaque*. Nouvelle traduction avec introduction, notes e index par J. Tricot. Paris, Librairie Philosophique J. Vrin, 1959. Livre 1.
- 2 – BOITEAUX, Colbert D. et alii. *Administração de empresas - administração de pessoal*. Rio de Janeiro, Editora Interciência Ltda, 1982.
- 3 – CAMPOS, Dinah M. de Souza. *Psicologia da aprendizagem*. Petrópolis, Editora Vozes Ltda, 3. ed., 1972.
- 4 – DAVIES, Ivor K. *A organização do treinamento*. São Paulo, MacGraw Hill do Brasil, 1976.
- 5 – HAMBLIN, Anthony Crandell. *Avaliação e controle de treinamento*. São Paulo, MacGraw Hill do Brasil, 1978.
- 6 – KATZ, Daniel & KAHN, Robert L. *Psicologia social das organizações*. São Paulo, Editora Atlas, 1970.
- 7 – MINER, John B. *Psicologia de pessoal*. Rio de Janeiro, A Casa do Livro, 1972.
- 8 – TIFFIN, J. & McCORMICK, E. *Psicologia industrial*. São Paulo, Editora Herder e Editora da USP, 1969.

---

### Bibliografia Suplementar

---

- 1 – CONNELLAN, Thomas K. *Fator humano e desempenho empresarial*. São Paulo, Editora Harper & Row do Brasil Ltda, 1984.
- 2 – FERREIRA, Paulo Pinto. *Treinamento de pessoal - a técnico - pedagogia do treinamento*. São Paulo, Editora Atlas S.A., 3. ed., 1979.
- 3 – FONTES, Lauro Barreto. *Manual do treinamento na empresa moderna*. São Paulo, Editora Atlas S.A., 4. ed., 1980.
- 4 – JUCIUS, Michael J. *Administração de pessoal*. São Paulo, Editora Saraiva, 1977.

# GAÚCHOS na Revolução Constitucionalista de 1932

Sérgio Pedro Bambini  
Cel Av

*“Revolução de 1932. Movimento armado que levantou todo o Estado de São Paulo pela reconstitucionalização do País. Vitoriosa a Revolução de 1930, a cisão entre militares e políticos criou o chamado “caso de São Paulo”. O tenente-interventor João Alberto Lins de Barros não se harmonizara com os veteranos da Revolução de 1924, Miguel Costa e Isidoro Dias Lopes que detinham respectivamente os comandos da Força Pública e da Região Militar. Tampouco conquistara a confiança dos líderes do Partido Democrático. São Paulo passou a viver um período de grande agitação, com manifestações populares que exigiam a nomeação de um interventor civil e paulista.*

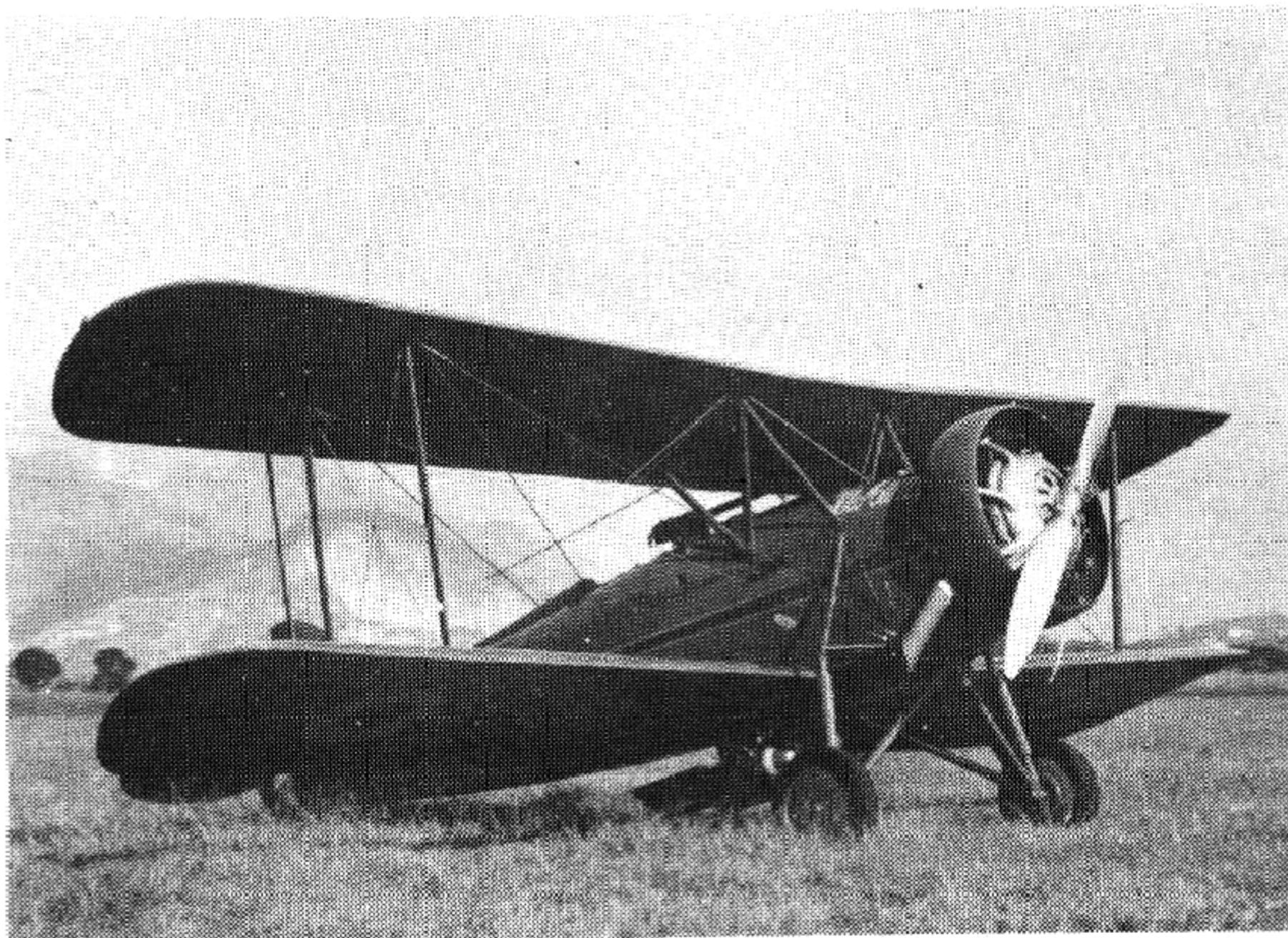
*Afastado Isidoro, que foi substituído pelo Gen Góis Monteiro, a situação não se modificou. Nomeado para o Governo o Desembargador Laudo de Camargo, contou este com a oposição de Miguel Costa. Novo interventor militar, o Cel. Manoel Rabelo, e a crise política ficou ainda sem solução, antes agravada pela imagem de que São Paulo estava sendo humilhado pela ditadura. As classes empresariais que desejavam a normalização das instituições facilitaram, assim, a articulação das antigas agremiações políticas desavindas – o Partido Republi-*

*cano Paulista e o Partido Democrático – formando a Frente Unida, o mesmo acontecendo no Rio Grande do Sul e em Minas Gerais, num movimento contra-revolucionário pela imediata constitucionalização do País.*

*Uma nova tentativa de apaziguamento foi a designação de Pedro de Toledo, embaixador aposentado, com 72 anos de idade, para o governo de São Paulo. Mas a conspiração já ia bastante avançada. E o velho diplomata converteu-se de interventor em governador aclamado, ao mesmo tempo em que o Gen. Bertoldo Klinger, comandante da Circunscrição Militar em Mato Grosso, precipitava o início das hostilidades na manhã de 9 de julho. A Força Pública se uniu ao Exército aquartelado em São Paulo, enquanto se formavam batalhões de voluntários. A mobilização se fez com indescritível entusiasmo, bem como a campanha do “ouro para o bem de São Paulo”.*

*A luta foi violenta e durou três meses. São Paulo ficou sozinho, sem contar com o esperado apoio do Rio Grande do Sul e Minas Gerais. As tropas constitucionalistas ocuparam a região do Vale do Paraíba, ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil, não avançando além das divisas com o Estado do Rio de Janeiro. O*





com poucos homens, a sede distrital de Tapera, município de Carazinho. Reorganizando-se, depois, às margens do Arroio Fão, enfrentaram as forças governamentais muito superiores em número, bem armadas, treinadas e constituídas por soldados profissionais. Foi um combate violento e sangrento. Cerca de cento e cinquenta homens pereceram, em sua maioria integrantes das forças oficiais. O grupo de revolucionários Soledadenses foi derrotado; também o foram os paulistas. Livros poderiam ter sido escritos e monumentos erigidos como o foram em São Paulo. A data poderia ser comemorada, como é o 9 de julho em São Paulo. Nada disto, porém, ocorreu e o povo gaúcho e o paulista desconhecem o evento.

Foi um episódio anônimo dentro da História do Brasil. Entretanto em bravura, desprendimento e idealismo nada fica a dever aos episódios épicos da Revolução Farroupilha.

Que Estratégia seguiram estes bravos?

Que Táticas empregaram? Que Logística os apoiou? Nada! Nenhuma Estratégia, nenhuma Tática, nenhuma Logística! Nada além de raça, determinação, coragem, vibração e lealdade. Apenas um sentimento os animava. O sentimento do dever, da honra, da palavra empenhada. Aquele mesmo sentimento que levou os gaúchos às armas em 1835, 1893 e novamente em 1923. Sentimento forte de lealdade a uma bandeira, a um partido, a uma cor, a um líder.

Em julho de 1975 a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo agraciou a cidade de Soledade com a "Medalha Constituição" pela sua participação ativa em prol do movimento Constitucionalista de 1932, liderado por São Paulo.

Em novembro de 1975, em solenidade realizada em Soledade, os integrantes da Frente Única de Soledade, ainda vivos, foram agraciados com duas medalhas, uma concedida pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

e outras concedidas pela Associação de Veteranos da Revolução Constitucionalista de São Paulo. Foi uma cerimônia emocionante que atestou o reconhecimento, ainda que tardio, dos paulistas.

Mais de cinquenta anos são passados e agora os paulistas sabem que não estiveram sozinhos em sua luta idealista, em sua odisséia, em sua causa perdida, em sua derrota com sabor de vitória. Um grupo de destemidos os apoiou sem quaisquer esperanças ou vislumbre de possibilidade de êxito, somente por solidariedade, espírito de honra, cumprimento da palavra empenhada e sobretudo, por idealismo. Os paulistas conhecem agora a verdadeira História da Revolução Constitucionalista. Já é hora dos brasileiros em geral e, em particular, os gaúchos, também conhecerem esse trecho glorioso da História e se sentirem orgulhosos de manter, ainda no século vinte, o mesmo espírito idealista, vibrante e viril, que sempre caracterizou o homem gaúcho, eternizado nas tradições e folclores rio-grandenses.

Segue, na íntegra, o "Manifesto" que deu partida ao episódio histórico da Frente Única de Soledade.

#### MANIFESTO AO POVO DO RIO GRANDE DO SUL

A terra heróica de Soledade, atendendo à voz dos Partidos Republicano e Libertador e honrando suas tradições, levanta-se hoje de armas na mão pela restauração da ordem do regime legal no Brasil.

Estamos com uma Brigada de um efetivo superior a mil e quinhentos homens armados, cheios de ardor e fé cívica, para sustentar ao lado de outros municípios que, como o nosso, se acham empenhados no movimento revolucionário constitucionalista, a palavra de honra do Rio Grande.

Os compromissos assumidos pelos Chefes eminentes Borges de Medeiros e Raul Pilla, que representam a totalidade da população rio-grandense, é que levaram a lutar ao lado do he-

róico povo de São Paulo, nesta memorável jornada cívica, contra uma ditadura funesta e nefasta aos destinos da nacionalidade.

Borges de Medeiros, o excelso varão republicano, e Raul Pilla, a individualidade estuante da fé e ardor pela liberdade, se acham em campo para defesa dos mesmos ideais que nos animam.

Outra não podia, pois, ser nossa atitude sob pena de nos tornarmos indignos da terra extraordinária dos Farroupilhas.

O nosso movimento é invencível, porque defende a causa do Rio Grande do Sul.

Duas de nossas divisões marcham para invadir os municípios de Carazinho e Passo Fundo.

Nada nos deterá nesta hora histórica em que combatemos a boa peleja pela dignidade, pela honra do Rio Grande e salvação da Pátria.

Viva Borges de Medeiros!

Viva Raul Pilla!

Viva a Revolução Constitucionalista!

Soledade, 1.º de setembro de 1932.

Candido Carneiro Júnior

Sebastião Scheleiniger Júnior

Kurt Spalding

Abelardo de Almeida Campos

Caio Graccho Serrano

Clovis Libero Cardoso

Hércules Boccardi

Antônio Pereira de Almeida

Pantaleão Ferreira Prestes

Manoel da Silva Corralo

Sebastião J. da Rosa

Olavo de Almeida Campos

Olmiro Ferreira Porto

Mario Ortiz

Abílio Tatim

Ivo Tomasi

João Ferreira Dias

Emílio Jacob

Cantídio Borges

Thimótio Loureiro

Guilherme Vasconcellos

*Pedro Guilherme Simon*  
*Dario Carneiro*  
*Cesario dos Santos*  
*Sebastião de Freitas Borges*  
*Hermenegildo Rossin*  
*Alfredo Dias*  
*Urbano Benigno dos Santos*  
*Armando de Souza Kanters*  
*Henrique Bohrer Sobrinho*  
*Pedro Carneiro*  
*Rosauo Tavares*  
*Alvaro Rodrigues Leitão*  
*Ugo Barroso*  
*Virgílio José Laudin*  
*Nicanor R. de Almeida*  
*Pedro Bambini*

*José Miguel Dinn*  
*Francisco Pereira dos Santos*  
*Cassio Brutus Cardoso*  
*Ludovico Thomasi*  
*Ulderico Franklin da Silva*  
*Oswaldo Vieira*  
*Rodolfo Tatim*  
*Oralino Bibiano Ribeiro*  
*Justino Soares*  
*Ignácio Diehl*  
*José Portella de Andrade*  
*José Antunes de Almeida*  
*Antônio Reveliau*  
*Honorato R. de Almeida*  
*Alípio Fernandes Batista*  
*Deodoro Graccho Serrano*

# AVIAÇÃO DE ASA ROTATIVA

**Ubirajara Fernandes da Cunha - Ten Cel Av**

A aviação transformou o mundo e o helicóptero revolucionou a aviação.

Muitos dos problemas da aviação de asa fixa foram solucionados com o advento do helicóptero.

A construção de pistas de pouso e decolagem para aviões, em regiões como a Amazônia, é muito complexa, dispendiosa e de difícil consecução. É um grande desafio; um gigantesco sacrifício. O tipo de terreno, a falta do material (seixo, cascalho, saibro, etc), a dificuldade de deslocamento de maquinário, as chuvas constantes e o incessante alagamento — ocasionado pelas enchentes, tornam impossível, muitas vezes, a construção de uma pista de pouso nestas regiões.

Porém, mesmo antes do helicóptero, o homem tentou resolver estes problemas, idealizando o hidroavião e o avião anfíbio. A complexidade e a dificuldade dessa operação, todavia, logo foi percebida. Muitos eram os problemas, e constantes as situações de perigo. O fator de segurança da operação na água é bem menor que o daquele em terra. É tanto que, tão logo se firmou o uso do helicóptero, o hidroavião praticamente sumiu do cenário aviatório.

O helicóptero, porém, não se fixou apenas nas regiões inóspitas, impôs-se também nas cidades. Hoje o helicóptero é indispensável

no policiamento, nos casos de acidentes, no serviço de ambulância e no transporte geral para locais de difícil acesso; é insubstituível na operação marítima de prospecção e extração de petróleo.

Contudo, é na aplicação bélica que sua atuação é mais acentuada. É na guerra que seu potencial é totalmente explorado.

A capacidade de pousar e decolar de áreas que sejam apenas um pouco maiores que o diâmetro de seu rotor principal; a versatilidade de seu deslocamento, com uma gama de velocidade que varia desde o voo a ré, até 200 Kt nos helicópteros convencionais, atingindo velocidades bem superiores a esta nos modelos de concepção avançada, tais como o "SIKORSKY-ABC" (Advance Blade Concept) que chega aos 300 Kt, o "JVX-TILT ROTOR" da Bell/Boeing que alcança os 350 Kt, ou, ainda, o "X WING" da Sikorski que ultrapassa os 450 Kt; a grande manobrabilidade e o notável potencial para o transporte de carga e passageiros; e, finalmente, a excepcional capacidade de servir como plataforma de tiro, tornam o helicóptero uma excelente máquina de combate.

Não é sem motivo que nações como os Estados Unidos, a Rússia, a França e a Alemanha, entre outras, gastam vultosas quantias na pesquisa e desenvolvimento desse tipo de aeronave.

Infelizmente, na Força Aérea Brasileira, muitos ainda não pensam assim, e o resultado é que empregamos apenas parte do potencial que o helicóptero pode nos oferecer.

Dentre as múltiplas formas de emprego que o helicóptero pode realizar em nossa Força Aérea, podemos citar as seguintes:

1 - ataque - nas modalidades de tiro terrestre, lançamento de foguetes e lançamento de mísseis;

2 - antitanque - quando equipado com mísseis ar-superfície, guiado a fio ou a laser;

3 - combate aéreo - nas modalidades de tiro aéreo, lançamento de foguetes e lançamento de mísseis, com as técnicas e táticas próprias deste tipo de aeronave. É inegável que o melhor

caça-helicóptero é outro helicóptero armado, de preferência, com míssil ar-ar;

4 - transporte aeroterrestre/aerotransporte - utilizando o helicóptero conforme as técnicas apropriadas (pouso, pairado, rapel, mac-guire, escada de corda, corda fraqueada, guincho e guincho).

Para termos uma noção melhor da capacidade do helicóptero no transporte aéreo, vejamos uma comparação do desempenho do helicóptero CH-47 D Chinook com o avião C-115 Búfalo ao nível do mar, e a 15° C:

Aeronave	Peso máx. de decolagem	Vel. Cruzeiro
CH-47 D Chinook	50.000 lb	130 Kt
C-115 Búfalo	41.000 lb	180 Kt

JANES' 82-83

O helicóptero, além da capacidade de carga interna, possui, também, a de fazer a carga externa, onde são transportadas, geralmente, peças de artilharia, viaturas, cargas de grande volume, etc;

5 - ligação e observação - onde são empregados, mais usualmente, helicópteros de pequeno porte.

Chega de omissões! Vamos nos conscientizar da atualidade dos tempos, da importância das coisas (no nosso caso específico, da importância dessa máquina fabulosa que é o helicóptero)! Dispertemos nosso poder criativo, nossa faculdade de decisão e nossa incrível capacidade de realização e, juntos coloquemos nossa Aviação de Helicóptero no lugar de destaque de que, hoje é merecedora, como aliás já fazem as nações às quais nos referimos anteriormente.



# CONSTITUIÇÕES CONSTITUINTE RACIONALIZAÇÃO

BREVES COMENTÁRIOS

MÉTODO DE TRABALHO

PROGRAMA CONCEITUAL LAURO SODRÉ NETO

Palavras há que, desgastadas pelo uso, perdem progressivamente sua conotação com a idéia original que representam. Trata-se de um fenômeno semântico normal. Entretanto, como informa a Teoria dos Sistemas, a palavra é o modelo simbólico de uma idéia.

Se, por qualquer razão, varia a relação entre a idéia e a palavra entre a realidade e o modelo, cumpre verificar se houve modificação na realidade ou variação no valor semântico do modelo.

Conta-se, à margem da História, que um famoso general francês ao deparar com inusitado problema, difícil de equacionar à luz de seus conhecimentos formais, exclamou a frase célebre: "De quois s' agit-il?".

São estes os parâmetros que orientarão as considerações preliminares ora apresentadas.

CONSTITUIÇÃO – De que se trata?

Vejamos o que ocorre, como fator constante, em qualquer constituição.

## Constituição Inglesa

A 15 de junho de 1215, João sem Terra outorgou a seus súditos a famosa Magna Charta Libertatum, confirmada: seis vezes por Henrique III, três vezes por Eduardo I, catorze vezes por Eduardo III, seis vezes por Ricardo II, seis vezes por Henrique IV, uma vez por Henrique V, e uma vez por Henrique VI

Além da famosa Magna Carta, que marcou momento decisivo da evolução política da Inglaterra, outros eventos notáveis como a Declaração de Direitos, de 1689, após a fuga de Jaime II, são marcos indelévels, não só da História desse grande País, mas da própria Filosofia Política, ao assentarem as bases do constitucionalismo, como opção ética inelutável.

Peças independentes de tal relevância compõem o conjunto de leis que, na Inglaterra, integram a Constituição.

A Magna Carta se inicia com as seguintes palavras:

“João pela graça de Deus rei de Inglaterra, senhor da Irlanda, duque da Normandia e da Aquitânia e conde de Anjou, aos arcebispos, bispos, abades, barões, juizes, couteiros, xerifes, prebostes, ministros, bailios e a todos os seus fiéis súditos. Sabei que, sob a inspiração de Deus, para a salvação da nossa alma e das almas dos nossos antecessores e dos nossos herdeiros, para honra de Deus e exaltação da Santa Igreja e para o bem do reino, e a conselho dos veneráveis padres Estêvão, arcebispo de Cantuária, primaz de Inglaterra e cardeal da Santa Igreja Romana... e dos nobres senhores Guilherme Marshall, conde de Pembroke... oferecemos a Deus e confirmamos pela presente Carta, por nós e pelos nossos sucessores, para todo o sempre, o seguinte:

1 - A Igreja de Inglaterra será livre e serão invioláveis todos os seus direitos e liberdades; e queremos que assim seja observado em tudo e, por isso, de novo asseguramos a liberdade de eleição, principal e indispensável liberdade da Igreja de Inglaterra, a qual já tínhamos reconhecido antes da desavença entre nós e nossos barões.

2 - Concedemos também a todos os homens livre do reino, por nós e por nossos herdeiros para todo o sempre, todas as liberdades abaixo enumeradas, para serem gozadas por eles e seus herdeiros, para todo o sempre...”

A simples leitura dessas palavras iniciais faz ressaltar, como fatos e idéias fundamentais:

- o rei, em determinado momento, decidia outorgar uma Constituição;
- a Igreja da Inglaterra era instituição de grande poder;
- houvera séria desavença entre o rei e os barões; e
- havia grande preocupação com as liberdades individuais.

Sob tais estímulos nascia a primeira Constituição do atual mundo ocidental, como um conjunto de normas que regulamentaria as bases legais do processo de interação, envolvendo: estado, governo, nação, grupos sociais e indivíduos, em função do conceito de liberdade, compreendendo direitos e deveres.

## Constituição Americana

A 17 de setembro de 1787, após exaustivos debates, foi votada a Constitution of the United States. As palavras iniciais do texto constitucional são:

“Nós, o povo dos Estados Unidos, pretendendo formar uma união mais perfeita, estabelecer a justiça, manter a tranqüilidade pública, providenciar quanto à defesa comum, promover o bem-estar geral e assegurar os benefícios da liberdade a nós e aos nossos descendentes, decretamos e estabelecemos esta Constituição para os Estados Unidos da América.

### ARTIGO I

#### Seção I

Todos os Poderes Legislativos conferidos pela presente Constituição serão atribuídos ao Congresso dos Estados Unidos composto do Senado e da Câmara dos Representantes”.

O ARTIGO II trata do Poder Executivo; o ARTIGO III do Poder Judiciário; o IV da União; o V do Processo de Emendas à Constituição; o VI da Precedência da Constituição e o

### VII da Vigência da Lei Magna.

Com o correr do tempo, foram introduzidos inúmeros aditamentos à Constituição, alguns da maior significação.

Tanto nos sete artigos originais, como nos aditamentos que seguiram, nota-se preocupação fundamental com o equilíbrio entre os três poderes e com o relacionamento entre estado, governo, nação, grupos sociais e indivíduos.

Merecem destaque especial, neste breve comentário, as primeiras dez emendas que introduziram na Constituição dispositivos inequívocos sobre os Direitos Fundamentais do Homem, ratificando a opção ética da Filosofia Política, como já ocorrera na Inglaterra.

### Constituição Francesa

A Declaração de Direitos, votada na França, em 1789, e a Constituição de 1791 refletem apreciável influência das constituições americana e inglesa. A França demonstra a mesma preocupação com as liberdades individuais, com a instituição dos três poderes, no caso, sob a hegemonia do Executivo, e com o complexo processo de interação, envolvendo estado, governo, nação, grupos sociais e indivíduos.

Depois de um evoluir bastante movimentado, as Leis Constitucionais de 1875, muito flexíveis e modificáveis sem maiores exigências, ditas, por isso, plásticas, regeram a vida da França até 1946; uma nova Constituição, com várias emendas, vigiu até 1958. Atualmente vigora a Constituição promulgada a 5 de outubro de 1958, também já emendada várias vezes. No preâmbulo, ratifica enfaticamente sua opção filosófica, da França:

“O povo francês proclama solenemente o seu apego aos Direitos do Homem e aos princípios da soberania nacional tal como foram definidos pela Declaração de 1789, confirmada e completada pelo preâmbulo da Constituição de 1946.

Em virtude destes princípios e do princípio da livre determinação dos povos, a República oferece aos territórios do ultramar, que manifestem a vontade de a elas aderir, instituições novas fundadas no ideal comum de liberdade, igualdade e fraternidade e concebidas em vista da sua evolução democrática”.

Evidencia, outrossim, a especificidade inelutável da constituição de cada país, ao abordar aspectos que lhe são peculiares, admitindo, embora, opções filosóficas comuns a outras nações.

Em seu Artigo 1.º ainda mais se destaca essa característica:

“Artigo 1.º – A República e os povos dos territórios ultramarinos que, por ato de livre determinação, aceitam a presente Constituição instituem uma Comunidade.

A Comunidade baseia-se na igualdade e na solidariedade dos povos que a constituem”.

### Constituição Alemã (República Federal da Alemanha)

A Constituição da República de Weimar sempre foi tida pelos estudiosos do Direito Constitucional como modelo dos mais indicados para uma análise comparativa. Seu regime de governo, caracterizado por um parlamentarismo presidencializado, e seus dispositivos sobre a Ordem Econômica e Social despertam o maior interesse entre os constituintes, nas assembleias de legitimidade insofismável. Com a inexorável realidade do dualismo alemão, após a Segunda Guerra seria, aparentemente, muito elucidativo comparar as constituições das duas Alemanhas. A da República

Federal, refletindo os mais legítimos traços culturais modais da nação alemã e a da nova República Democrática sob a forte influência da ideologia marxista-leninista.

São da primeira as palavras iniciais que se seguem. Lei Fundamental de 23 de maio de 1949:

“Consciente da sua responsabilidade perante Deus e perante os homens, animado da vontade de salvaguardar a sua Unidade como nação e como Estado e de servir à causa da paz no Mundo, no seio de uma Europa unida, de membro igual em direitos, o povo alemão de Badem, Baixa Saxônia, Baviera, Brema, Eslésvico-Holsácia, Hamburgo, Hessa, Remânia-Palatinado, Remânia do Norte-Vestefália, Vurtemberg-Badem e Vurtemberg-Hohenzollern aprova a presente Lei Fundamental da República Federal da Alemanha em virtude do seu poder constituinte e a fim de organizar uma vida política em bases novas durante um período transitório.

Nesta obra procede igualmente em nome dos alemães, aos quais é recusada a possibilidade de colaboração.

Todo o povo alemão é chamado a realizar, pela livre disposição de si próprio, a Unidade e a Liberdade da Alemanha”.

Como nas Constituições mencionadas anteriormente, também aqui se observam dispositivos que regulamentam as interações entre: estado, governo, nação, grupos sociais e indivíduos.

## Constituição da República Democrática Alemã

Da Constituição da República Democrática Alemã, além do Preâmbulo, transcrevemos alguns trechos do Título I – Das Bases da Sociedade e do Estado Socialista.

### PREÂMBULO

“Perpetuando as tradições revolucionárias da classe operária alemã e apoiando-se nas transformações efetuadas após a libertação das garras do fascismo, o povo da República Democrática Alemã obteve o seu direito à autodeterminação sócio-econômica, política e nacional, de acordo com os processos de desenvolvimento histórico da nossa época, e organiza agora a sociedade socialista avançada.

Com a vontade de determinar livremente o seu destino e de prosseguir inflexivelmente na via do socialismo e do comunismo, da paz, da democracia e da amizade entre todos os povos, o povo da República Democrática Alemã aprovou a presente Constituição Socialista.

Art 1.º – A República Democrática Alemã é um Estado Socialista operário e camponês. É a organização política dos trabalhadores da cidade e do campo, sob a direção da classe operária e do seu Partido Marxista-Leninista.

Art 2.º – 1. Na República Democrática Alemã, todo o poder é exercido pelos trabalhadores da cidade e do campo.

Art 6.º – 2. A República Democrática Alemã está, para sempre e de maneira irrevogável, ligada à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Art 7.º – 2. ...O Exército Nacional Popular mantém uma estreita fraternidade de armas com os Exércitos da União Soviética e de outros países socialistas.

Art 10 – 1. A propriedade socialista compreende:

- A propriedade social, bem de todo o povo;
- A propriedade cooperativa de agrupamentos de trabalhadores; e

– A propriedade de organizações sociais de cidadãos.”

Os contrastes entre as constituições das duas Alemanhas dispensam comentários. Observa-se, na da Alemanha Marxista-Leninista, a total discriminação contra quem não for trabalhador do campo ou da cidade, ou ainda a presença de expressões como “para sempre e de maneira irrevogável ligada à URSS”, “estreita fraternidade de armas” e outras muitas equivalentes tão comuns ao longo do texto constitucional.

Em qualquer Constituição de país livre jamais se observa tão elevado grau de renúncia à soberania nacional agravada pela submissão passiva a outro país.

Ainda assim, também aqui se observa a necessidade de se definir o tipo de relacionamento entre estado, governo, nação, grupos sociais e indivíduos.

## Constituições Brasileiras

### 1.<sup>a</sup> – 1824 – MONARQUIA – alguns aspectos importantes

Elaborada por um Conselho de Estado, de dez membros, nomeados por D. Pedro I e logo outorgada; invoca a graça de Deus e a aclamação dos povos; acrescenta aos três clássicos poderes o Poder Moderador, com a atribuição de “velar pela independência, equilíbrio e harmonia dos outros”; poderes Executivo e Moderador exercidos pelo Imperador; estado unitário; inspiração franco-portuguesa; igreja oficial. Já em 1837, após vários sucessos da práxis política envolvendo Regente, facções e os novos partidos políticos, o Regente, por pressão da maioria parlamentar, renunciou praticando, de fato, o regime parlamentar que, de direito, nunca existiu embora cada vez mais praticado no Império.

### 2.<sup>a</sup> – 1891 – PRIMEIRA REPÚBLICA – ligeiro histórico

Anteprojeto iniciado ainda em 1889 por Comissão oficial de cinco membros, sob a presidência de Saldanha Marinho, para ser debatido por uma futura Assembléia Constituinte; após os debates, apresentados três projetos que foram integrados em um único, redigido por Rangel Pestana; com várias modificações de autoria de Ruy Barbosa, foi o projeto finalmente aprovado em 1890; instalado o Congresso a 15 de novembro de 1890, sob a presidência de Prudente de Moraes, foi eleita Comissão de 21 membros, integrada por um representante de cada estado e um do Distrito Federal, para apreciar o projeto do governo; com destacada atuação de alguns membros dessa Comissão Parlamentar, dentre os quais Lauro Sodré, Amaro Cavalcanti, José Higino, Virgílio Damásio, Bernardino de Campos, Ubaldino do Amaral, Lauro Müller, Júlio de Castilhos, João Pinheiro e Lopes Trovão, várias emendas foram propostas; a 24 de fevereiro de 1891 foi a Constituição aprovada e, dentre as emendas mantidas, vale ressaltar: eleição direta para presidente, vice-presidente e senadores – mandato de quatro anos – supressão das penas de banimento e morte. Em 1926, face à pressão social e política presente no mundo e refletindo a tendência conservadora do Governo, a Constituição sofreu emendas que aumentaram o poder do Executivo.

### 3.<sup>a</sup> – 1934 – SEGUNDA REPÚBLICA – autoritarismo e reação liberalista

Vitória da revolução de 1930; dissolução do Congresso; implantação de um governo discriminatório; instalação de uma Comissão Legislativa com o objetivo de rever a legislação em vigor; Revolução Constitucionalista de São Paulo, em 1932, dominada pelo governo; Assembléia

Constituinte instalada a 15 de novembro de 1933; Constituição promulgada a 16 de julho de 1934. Longo texto legal inspirado na Constituição de Weimar; tentativa de compatibilização de posições liberais, socialistas e totalitaristas; incorporação de textos sobre a família, sufrágio feminino, voto secreto, ordem econômica e social; restabelecida a invocação a Deus.

#### 4ª – 1937 – ESTADO NOVO – tentativa de consolidação do totalitarismo

Constituição decretada pelo Chefe do Governo, com o apoio das Forças Armadas, como resposta aos movimentos ideológicos que ameaçavam a paz social; eliminou a invocação a Deus; restringiu o poder do Legislativo, do Judiciário e dos Estados; aumentou o poder do Executivo; restringiu as garantias individuais; restabeleceu a pena de morte; dissolveu Câmara, Senado e Assembléias Legislativas; prorrogou o mandato do Chefe do Governo até a realização de um plebiscito que também aprovaria a Constituição outorgada. Era uma Constituição totalitária e ensejou a consolidação da ditadura até sua queda em 1945.

#### 5ª – 1946 – TERCEIRA REPÚBLICA – reação democrática

Assembléia Constituinte instalada a 1.º de fevereiro de 1946, integrada por representantes dos partidos políticos no Congresso; três meses após, apresentação do projeto ao plenário para debates e emendas; aprovação e promulgação a 18 de setembro de 1946. É ainda mais pormenorizada que a de 1934 e, como esta, tentou compatibilizar práticas liberais e socialistas, presidencialistas e parlamentaristas, federalistas e unitaristas; restabeleceu os poderes tradicionais do Legislativo e do Judiciário; amparou o trabalhador; excluiu os dispositivos de cunho autoritarista; manteve tendência nacionalista; foi seguida de expressivos trabalhos da Comissão Mista de Leis Complementares.

Em 1961, irrompeu grave crise com a renúncia do Presidente Janio Quadros e ascensão do Vice-Presidente João Goulart, muito autoritário, dando grande força ao sindicalismo político e incentivando abertamente as manifestações, em praça pública, de ativistas de ideologia marxista-leninista. As Forças Armadas, com o apoio da maioria da opinião nacional, expressavam seu desacordo em relação aos graves riscos a que a práxis política expunha a Nação. Nessas circunstâncias, ganhou força no Congresso a velha idéia do Parlamentarismo, instituído formalmente pela Emenda Constitucional N.º 4 de 2 de setembro de 1961, denominada Ato Institucional. Após difícil e instável período, o Regime Parlamentar, mal estruturado e não funcionando a contento, teve negada sua legitimidade por um plebiscito de alto conteúdo emocional. Seguiu-se o restabelecimento do Regime Presidencial pela Emenda Constitucional N.º 6, de 23 de janeiro de 1963. Não obstante, práticas características dos Regimes Parlamentares vem sendo cada vez mais empregadas, entre nós, o que parece demonstrar uma opção nacional por esse tipo de regime, para o nosso Governo.

#### 6ª – 1967 – QUARTA REPÚBLICA – tutela militar de tendência democrática

Restabelecidas as características da práxis política de 1961 eclodiu a revolução de 31 de março de 1964 e as Forças Armadas assumiram o controle da situação. Com a evasão do Presidente João Goulart, ascendeu à Presidência da República, 2/4/64, o Presidente da Câmara dos Deputados, Deputado Ranieri Mazzilli. A 9 de abril novo Ato Institucional, agora da Revolução triunfante, ratificou a Constituição Federal e deu outras providências. A 11 de abril e a 15 de abril

foram eleitos e empossados Presidente da República e Vice-Presidente, o Marechal Humberto Castello Branco e o Deputado José Maria Alkmim.

Com o Regime Presidencial fortemente autoritário imposto pela Revolução, o país viveu quase três anos sob grande variedade e multiplicidade de Atos Institucionais, Emendas Constitucionais, Atos Complementares e centenas de Decretos-Leis impondo-se um urgente ordenamento jurídico do mais alto nível. Por iniciativa do Governo, Ato Institucional N.º 4, de 6 de dezembro de 1966, o Congresso foi convocado para se reunir extraordinariamente de 12 de dezembro de 1966 a 24 de janeiro de 1967 com a finalidade de discutir, votar e promulgar o projeto de Constituição apresentado pelo Presidente da República. Depois de intenso trabalho de comissões e plenários, a nova Constituição foi promulgada a 24 de janeiro de 1967, tal como determinado.

A Constituição de 1967 institucionalizava, de direito, um regime democrático, sensível aos problemas sociais que, de fato, estava sob a tutela dos chefes militares, notadamente do Exército. O regime se apresentava como compatível com a conjuntura nacional da época e são inegáveis tanto realizações notáveis que caracterizaram o período de revolução quanto, por vezes, lamentáveis excessos e omissões decorrentes de falhas humanas. A 13 de dezembro de 1968 o Ato Institucional N.º 5 hipertrofiou o poder do Executivo.

## 7.<sup>a</sup> – 1969 – QUINTA REPÚBLICA – a grande Emenda Constitucional

A 31 de agosto de 1969, os ministros militares, após a morte do Presidente, comunicaram à Nação:

“A situação que o País atravessa, por força do Ato Institucional N.º 5, de 13 de dezembro de 1968, e do Ato Complementar N.º 38 da mesma data, que decretou o recesso do Congresso Nacional, a par das outras medidas relacionadas com a segurança interna, não se coaduna com a transferência das responsabilidades de autoridade suprema e de Comandante Supremo das Forças Armadas, exercida por Sua Excelência a outros titulares, conforme previsão Constitucional”

Assumido o governo, os três chefes militares editaram a Emenda Constitucional N.º 1, posta em vigor a 17 de outubro do mesmo ano. Esta Emenda introduziu cerca de 150 alterações de fundo e centenas de alterações de forma em uma Constituição de 189 artigos. A nova Carta, mais autoritária que a anterior, consolidava a hipertrofia do poder do Executivo e limitava, sob vários aspectos, os direitos individuais. Oito dias após, a 25 de outubro, o Congresso elegeu o Presidente e o Vice-Presidente da República cuja posse se deu a 30 do mesmo mês. Tal como já vinha ocorrendo desde 1964, a nova Constituição foi objeto de inúmeras emendas e dispositivos legais complementares. Nesse clima, eminentemente conjuntural, três governos se sucederam. Partindo de um forte autoritarismo foram, pouco a pouco, aproximando a nação da plenitude do regime democrático com redução progressiva da tutela de fato dos altos escalões militares.

## Identificação do fator constante

Os dados exemplificativos colhidos em algumas constituições estrangeiras e as breves observações sobre as sete constituições que marcaram o evoluir político da Nação Brasileira identificam como fator constante, necessário e suficiente, em todas elas e, aparentemente, em quaisquer outras, a necessidade de definir o tipo de relacionamento entre: estado, governo, nação,

grupos sociais e indivíduos. Permitem outrossim, prosseguir na formulação das considerações preliminares sobre o tema CONSTITUIÇÃO, a que se propôs, de início, o presente estudo.

### **Assembléia Constituinte**

Às vésperas da instalação de uma Assembléia Constituinte que elaborará, ao que se pretende, uma Carta Magna para durar, orientando nossa Pátria para dias mais felizes, este trabalho é oferecido como mais um pequeno subsídio à otimização da importantíssima missão a ser cumprida. Missão difícil, os exemplos o demonstram, que exige sensibilidade, civismo e inteligência de seus executores. Nunca será demais ressaltar as naturais dificuldades com que se defrontarão os constituintes em seu mister de elaborar uma Constituição. Partindo da verdadeira opção filosófica na Nação, o colegiado terá de identificar, com propriedade, quais as aspirações vitais da Nação como um todo. Seus componentes não poderão se deixar influenciar por pressões de toda ordem que se lançarão sobre eles. Só quando estiverem bem fundamentados e imunizados terão possibilidade de realizar um bom trabalho.

### **Bibliografia**

No presente trabalho os livros e periódicos relacionados com o assunto, lidos ou consultados pelo autor durante toda uma vida de estudos de temas do mais alto interesse nacional, dificilmente poderiam constar de uma bibliografia. As inúmeras conferências ouvidas na Escola Superior de Guerra, no Colégio Interamericano de Defesa, em Universidades e nos mais diversos auditórios; as entrevistas com professores e especialistas; e, os debates entre colegas de vários cursos: constituem-se em riquíssima fonte de conhecimentos já consolidados, de especificação impraticável, em termos precisos.

As Referências Bibliográficas se limitarão aos livros que, mais diretamente, contribuíram para a elaboração do trabalho. Nem por isso, as inúmeras fontes não explicitadas seriam menos importantes. Nelas se encontram, muitas vezes, as origens das idéias, bem como valiosas informações assimiladas.

Foram lidos e consultados, a cada momento:

- MIRANDA, Jorge. Constituições de Diversos Países. Vol I e II, Imprensa Nacional, Casa da Moeda, Lisboa, 1979.
- JACQUES, Paulino. Curso de Direito Constitucional. 9<sup>a</sup> Edição, Forense, 1983.
- UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Publicações Relativas ao Curso de Introdução à Ciência Política.
- UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES em convênio com o Institute Universitaire de Technologie de Montpellier. Publicações do Curso: Informática para Executivos e Profissionais de Nível Superior.

# COM O SACRIFÍCIO DA PRÓPRIA VIDA

*Cel Av Pasqual Antonio de Mendonça*

*Saber se realmente os homens lutarão, se for preciso.*

*Um assunto a pensar, pelos chefes militares e civis, por que não?*

*O esforço que faz a Organização, efetuando o treinamento nas atividades militares, não lhe dá certeza de que seus componentes deixarão a segurança, para correr risco de vida, em situação de combate.*

**A VIDA PELA PÁTRIA.**

*Sim, mas... minha Pátria não está em perigo. Estou longe, lutando por uma causa que não é minha e em que, às vezes, nem mesmo acredito, ou ainda não tive tempo de acreditar. Não odeio o inimigo. Por que estou aqui? Por que luto?*

*Recentes conflitos nos mostraram que a mobilização de idéias, os valores patrióticos, ou mesmo uma nobre causa, podem não emergir numa guerra.*

**VIET-NAM** — *o que levaria o americano a lutar?*

*Como justificar os momentos de heroísmo da Aviação Argentina nas Malvinas?*

*Como a auto-preservação foi colocada de lado, se é um dos instintos mais profundos do ser humano?*

*A Psicologia Militar nos indica dois caminhos que devem ser continuamente trilhados para o emprego do homem em combate: a coesão grupal e o profissionalismo militar.*

*É a coesão grupal que restringe o homem aos objetivos do grupo, onde a liderança pode ser exercida de uma maneira intencional e dirigida, levando-o através do grupo aos objetivos maiores, sobrepujando, inclusive, os instintos de auto-preservação.*

*E o profissionalismo permite que o desenvolvimento de aptidões e a acurácia da proficiência tornem-se um fim em si mesmos.*

*Na falta de uma mobilização maior, alguém poderia empenhar, ao máximo, sua capacidade de lutar na guerra apenas para realizar-se profissionalmente. Assim, independentemente dos porquês, um piloto se empenharia em voar melhor, disparar armas e lançar bombas com precisão, exclusivamente, como resposta profissional.*

## TEMAS PARA REPENSAR

Prof. Lauro Sodré Neto

### As meias Verdades

Ah!... as meias verdades; junto a elas, a mentira chega a ser um mal menor. Quem mente o faz, em geral, por medo das conseqüências de algum ato ou omissão que, porventura, haja praticado. No fundo, às mais das vezes, a mentira não passa de uma atitude de defesa, perdoável ou não conforme as circunstâncias. A não ser a mentira do mitômano, que mente por compulsão, despreocupadamente, a mentira do que foge à responsabilidade é sempre empregada com medo das conseqüências dela própria. "Mais depressa se pega um mentiroso do que um coxo", diz o ditado popular; e todos temem a pecha de mentiroso. É desmoralizante, desacredita o falto perante o grupo e a sociedade; causa-lhe grande mal.

Mas as meias verdades... a meia mentira formulada sobre algo de verdade, elaborada, confundindo, enredando a verdade; fazendo, intencionalmente, a verdade passar por mentira: esta é brutalmente maléfica. Perturba as mentes, deseduca, desacredita as Instituições e as autoridades constituídas. Quem não se lembra de algum exemplo? São comuns em momentos de transição e de conflitos sociais. Abalam as posições mais respeitáveis, destroem ou comprometem irremediavelmente imagens verdadeiras, laboriosamente construídas. Quem não se lembra

da campanha do marmiteiro? Atingem reputações ilibadas; suas vítimas são homens de bem, de que a Nação tanto precisa em todos os momentos de seu evolover. São armas muito empregadas por indivíduos inescupulosos, oportunistas, movidos por objetivos os mais espúrios. Inteligências a serviço do mal.

Poderá haver algo mais destruidor do que a dúvida crimosamente lançada em uma comunidade sobre a idoneidade do líder idôneo?

Não, não pode haver nada pior.

## TEMAS PARA REPENSAR

Prof. Lauro Sodré Neto

### A Educação pelo Exemplo

Qualquer que seja o relacionamento entre educador e educando, a força quase compulsiva dos exemplos do primeiro sobre o segundo, que se exerce de maneira sutil, nem sempre conscientizada, assume papel da maior relevância no processo educacional.

Quanto maior a ascendência do educador, seja esta decorrente da idade, do saber, da hierarquia institucionalizada ou de reconhecida superioridade, qualquer que ela seja, tanto maior será a força do exemplo.

Como corolário há que admitir-se, também, os inelutáveis perigos advindos da força do exemplo, sempre que o processo educacional estiver em curso, ainda que não conscientizado.

São, de passado recente, as constatações de como a mentalidade do "golpe", do "levar vantagem", do "malandro não estrila" foram prontamente assimiladas por um povo em plena formação política a partir do exemplo de notórios mandatários. Os inúmeros malefícios trazidos podem ser, de pronto, identificados como das mais fortes causas das dificuldades

atuais.

É inconcebível que crimes não sejam julgados; que situações dúbias não sejam plenamente esclarecidas; que culpados escapem do que estabelecem as leis do País.

O exemplo é terrível, multiplica-se em todos os níveis e mina inexoravelmente a confiança do povo nas Instituições e nas autoridades constituídas, por melhores que possam ser.

Embora o desinteresse pelos nossos valores axiológicos não seja um fato comum entre pessoas que detêm apreciável parcela de autoridade e de responsabilidade, quando isso ocorre e o caso é tratado com tolerância, com brandura, ou mesmo com permissividade as conseqüências são as mais desastrosas, já que houve dois maus exemplos associados.

Tais situações contêm rica matéria-prima para a produção de meias verdades e, quando estas surgem, inicia-se a reação em cadeia tão prejudicial à Paz Social e à busca do Bem Comum.

Cumpre não fazer concessões a procedimentos aéticos.

## Carta

Exmo Sr Brig do Ar Wilson Freitas do Valle,  
Senhores Instrutores,  
Amigos,

Quero-lhes agradecer por este grato momento em que comemoramos a data da Independência de meu País.

É com grande honra que celebro este 4 de julho junto aos senhores, aqui no Brasil. Aproveitando a oportunidade, saúdo a Nação venezuelana pela data de sua Independência, a ser celebrada amanhã.

A assinatura da Declaração de Independência dos Estados Unidos, no dia 4 de julho de 1776, assinalou tanto o início de uma nova Nação, como o princípio de uma época áurea

na História dos assuntos políticos. Naquele dia, nascia uma República baseada nos ideais fundamentais de LIBERDADE e OPORTUNIDADE para todos.

O 4 de julho é, assim, muito mais do que a comemoração do aniversário dos Estados Unidos da América, mas, também, um símbolo para qualquer um que acredite em ser livre. Foi a Revolução que incorporou o princípio de que o Governo exige o consentimento dos governados.

Para mim, esta data é especialíssima, já que escolhi voluntariamente ser cidadão de um País cujos ideais vão de encontro àqueles almejados pela totalidade dos imigrantes que vêm em busca de uma Nação produto dos diferentes povos do mundo.

São estes fatores que fazem dos Estados Unidos o que é hoje!

Infelizmente, ainda existem Nações em

que o Homem não é dono de sua própria vontade, em que os ideais de um partido político ou a própria ideologia subjugam a consciência e até mesmo a dignidade humana.

Assim, a essência do 4 de julho está na celebração de seu significado por todos os povos livres.

Em nome de nossa amizade e dos vínculos que unem os Estados Unidos ao Brasil, e com o mesmo espírito que, no ano de 1825 levou meu País a ser o primeiro a reconhecer a Independência brasileira, agradeço a todos, sentindo-me orgulhoso de representar os Estados Unidos nesta Escola, neste País.

Obrigado.

Campo dos Afonsos, 4 de julho de 1986

Jorge Luiz Fernandez - Maj Av (FAe USA)

# A Importância de um Método

Prof. Iale Renan

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Quando resolvemos escrever sobre o que o termo Método encerra, o fizemos com o intuito de levantar alguns aspectos referentes à Teoria do Método Científico e Racional, tendo em vista que esta expressão, muitas vezes, vem sendo empregada com mais de uma acepção e que o Ministério da Aeronáutica em seus cursos de pós-graduação vem utilizando diversos Métodos, onde destacam-se aqueles voltados para o estabelecimento do Planejamento de Comando e para o Planejamento da Ação Política Aeroespacial. Aliás, entendemos que o primeiro deveria utilizar a nomenclatura Método de Planejamento de Comando, ao invés de Processo de Planejamento de Comando, pois, Processos (no caso, Estudo de Estado-Maior e Exame de Situação) são conceituados como modos de se efetivarem as atividades recomendadas no Método, ou a própria realização das atividades.

Neste pequeno estudo, não vamos nos concentrar na discussão das ações científicas ou fases de procedimentos científicos que fazem parte destes dois Métodos, pois os mesmos não devem ser entendidos meramente como um processo mecânico de compilação indiscriminada de elementos. Vamos nos voltar sim para alguns aspectos que consideramos fundamentais para a compreensão destes Métodos como sendo científicos, sem perder de vista que os mesmos não oferecem substitutivos para o espírito criador, nem ensinam uma pessoa a ser criadora.

Finalmente, teceremos algumas considerações, tão-somente sobre o Método para o Planejamento da Ação Política Aeroespacial, que começou a ser objeto de reflexões e críticas há pouco mais de três anos.

## **EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO MÉTODO**

Segundo a etimologia, **MÉTODO** significa o caminho para chegar a um determinado fim. Do ponto de vista da Lógica, o Método representa o conjunto de processos que o espírito humano deve empregar para a investigação e a demonstração da verdade.

Foi na Antigüidade Clássica, por volta dos anos 399 a.C., que se falou pela primeira vez em Método. Esta primazia coube a Sócrates, tido como o mais importante sofista de sua época, quando preconizou a Maiêutica ou Método da Parturição das Idéias. Tal Método consistia em formular perguntas de modo que, partindo-se do conhecimento individual, chega-se à formulação da definição universal.

Coube a Platão, cerca de 195 anos mais tarde, aperfeiçoar o Método de Sócrates, convertendo-o no que denominou de Dialética. Para tal, conservou os elementos fundamentais da Maiêutica Socrática, introduzindo o princípio de que o Método Filosófico é uma contraposição, não de oposições distintas, mas de uma opinião e sua crítica. Pouco tempo depois, Aristóteles desenvolveu o Método Dialético preconizado por Platão, introduzindo as leis do raciocínio lógico. Para este grande filósofo grego, são as leis do pensamento racional que permitem ao Homem passar de uma idéia a outra, mediante as relações que as idéias mais gerais possuem com as menos gerais.

O Método Lógico de Aristóteles foi desenvolvido pelos filósofos da Idade Média, cabendo, entretanto, a São Tomás de Aquino combinar o Método Lógico com o Método Dialético. Assim, o Método do grande mestre não é tão-somente a demonstração racional, mas também a contraposição e a crítica das opiniões divergentes. Como, mencionou o Professor Theobaldo Miranda Santos: "A aplicação do pensamento racional, com a contraposição de opiniões, a discussão do filósofo com outros e consigo mesmo, eis o método básico da filosofia antiga e medieval".

Foi na Idade Moderna com Descartes que o Método Filosófico mudou de natureza e de orientação. Para ele, a intuição pode ser conseguida dividindo-se todo objeto que nos afigura obscuro, não evidente, em partes, até que uma dessas partes se converta num objeto claro, intuitivo, evidente. É o "Método Cartesiano" da Análise/Síntese.

A partir de Descartes, até os dias atuais, a evolução do Método Filosófico acompanhou o desenvolvimento científico do mundo contemporâneo, recebendo a denominação de Método Geral, que serve de base para os Métodos Particulares das diversas Ciências.

## **O MÉTODO GERAL E OS MÉTODOS PARTICULARES**

Assim como as Ciências, seja qual for o seu objeto, perseguem sempre o mesmo fim que é explicar o "como" e o "porquê" das coisas, assim, também, podemos distinguir, acima dos Métodos Particulares de cada Ciência, um Método Geral, cujos processos são aplicáveis a qualquer ordem de conhecimentos.

Universalmente, são consideradas como regras básicas do Método Geral, aquelas

quatro condições formuladas por Descartes e tidas como indispensáveis a qualquer inquirição científica:

- Não aceitar nada como verdadeiro, sem sabermos evidentemente o que é. (Evidência como caráter distintivo da verdade)
- Dividir cada uma das dificuldades em tantas parcelas, quantas se possa e seja necessário para melhor as resolver. (Análise)
- Pensar ordenadamente, começando pelos objetos mais simples e mais fáceis de conhecer, até chegar pouco a pouco como por degraus, ao conhecimento dos mais complexos. (Síntese)
- Fazer, portanto, tantas enumerações complexas e revisões tão gerais, que estejamos certos de que nada foi omitido. (garantia da Análise e da Síntese)

A Análise e a Síntese são, pois, os dois processos básicos fundamentais do Método Geral. Por isto, que os numerosos processos dos Métodos Particulares nada mais são que diversas formas de Análise e de Síntese, modificados em função da natureza do objeto que se quer conhecer.

O Método Geral é, assim, um Método Racional por combinar as duas formas de raciocínio – dedutivo e o indutivo.

Quanto aos Métodos Particulares, nada mais são que o Método Geral adaptado aos três grandes grupos de Ciências (Ciências Matemáticas, Ciências da Natureza e Ciências Morais e Sociais) e modificado segundo o objeto que estuda. Regis Jolivet nos dá o seguinte exemplo: “não se estuda a inteligência, que é imutável, pelos mesmos processos que se utilizam para conhecer o corpo e seus órgãos”.

Teoricamente e com base na classificação acima, podemos distinguir três grandes Métodos, que comportam modificações acidentais para adaptarem-se a cada Ciência do Grupo:

- Métodos das Ciências Matemáticas
  - Métodos das Matemáticas Puras
  - Métodos das Matemáticas Aplicadas
- Métodos das Ciências da Natureza
  - Métodos das Ciências Físico-Químicas
  - Métodos das Ciências Biológicas
- Métodos das Ciências Morais e Sociais
  - Ciências de fatos puramente teóricos e descritivos
    - Métodos das Ciências Psicológicas
    - Métodos das Ciências Históricas
    - Métodos das Ciências Sociológicas
  - Ciências Ideais e Normativas
    - Métodos das Ciências Morais (Ontologia)
    - Métodos das Ciências da Verdade (Lógica)
    - Métodos das Ciências da Beleza (Estética)
    - Métodos das Ciências Políticas (Política)

## **NATUREZA DOS MÉTODOS PARTICULARES**

No estudo de uma Ciência três objetivos podem ser visados, constituindo cada um deles uma etapa do trabalho científico: pesquisar as verdades de que se compõe a Ciência, sistema-

tizar os resultados dessa pesquisa, e ensinar as verdades pesquisadas. Daí, podemos inferir, quanto à natureza, três espécies de Métodos Científicos: Métodos Inventivos, Métodos Sistemáticos e Métodos Didáticos. Os dois primeiros pertencem à Lógica e o último à Pedagogia.

Os Métodos Inventivos são aqueles empregados na descoberta ou investigação das verdades. Podem assumir duas formas, em função da pesquisa que se realiza:

– Método de Autoridade, que para fazer admitir uma doutrina, baseia-se na autoridade daquele que a propõe ou professa. É comum em matéria de fé, pois representa uma submissão quase que cega e passiva à opinião de outrem. Este Método não é tido como científico, pois o Método Científico é aquele que procede por demonstração e recorre ao critério da evidência intrínseca;

– Método Racional, é aquele que, partindo dos fatos ou de proposições admitidos “a priori” como evidentes por si, procede por dedução ou indução à verificação dos mesmos, mediante processos lógicos e racionais;

– Método Experimental, é o Método das Ciências da Natureza, que parte dos fatos e admite apenas o critério da verificação dos fatos pelos fatos;

– Os Métodos Sistemáticos, têm por finalidade provar as verdades encontradas, através de dois processos sucessivos – a definição e a classificação – denominados momentos da sistematização. Na realidade, estes Métodos visam facilitar a organização do saber em sistemas ou teorias, de tal maneira que o encadeamento das idéias reproduza o encadeamento das coisas;

– Os Métodos Didáticos se distinguem dos Métodos tidos como lógicos porque seu objetivo não é a descoberta ou sistematização das verdades, mas o ensinamento dos mesmos aos educandos, fazendo com que aprendam as verdades pela atividade de sua própria inteligência.

## A IMPORTÂNCIA DO MÉTODO CIENTÍFICO E O TALENTO

A importância do Método Científico é evidente, pois tem por finalidade disciplinar o espírito, adequar o esforço a ser empregado segundo as exigências do objeto, determinar os meios de investigação e a ordem de pesquisa. É um fator poderoso de disciplina, precisão e segurança para a inteligência, tendo em vista que exclui da pesquisa científica o capricho e o acaso, e coloca a razão no caminho certo da verdade.

Diversos cientistas consideram que a História das Ciências mostra que os maiores progressos científicos alcançados coincidem com uma revolução do Método que adotaram. Outros, por seu turno, afirmam que o Método é para a inteligência o que a alavanca é para o músculo: multiplica extraordinariamente a força.

Descartes exagerou a importância do Método, quando disse que “as inteligências diferem apenas pelos Métodos que utilizam”. Entretanto, asseverou que “o Método não substitui o gênio, mas não basta ter o espírito bom, o essencial é aplicá-lo bem”.

Discorrendo sobre a Lógica, C. Lahr diz que “o Método não ensina a encontrar as grandes hipóteses, as idéias novas e fecundas, não tem regras para conduzir-nos às grandes invenções científicas, nem para criar as obras-primas da arte. A eficácia do Método reside em poder ensinar-nos a tirar das faculdades as maiores vantagens possíveis”. Prosseguindo, disse, que “o talento tem mais necessidade do Método, porque, quanto mais pronto é o espírito e mais viva é a imaginação, maiores serão os seus extravios. Por esses motivos, um espírito medíocre guiado por um bom Método, fará muitas vezes mais progressos nas Ciências que outro mais brilhante que vai ao acaso”.

## O "DISCURSO DO MÉTODO" NO ÂMBITO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA E O MÉTODO DE AÇÃO POLÍTICA AEROESPACIAL

Este "discurso" não é algo novo no âmbito do Ministério da Aeronáutica, como pode parecer para muitos. Ao contrário, já vem ocorrendo faz bastante tempo. Inicialmente, talvez, esta discussão girasse muito mais em torno de Métodos Empíricos, fruto, principalmente do bom senso, que em torno de Métodos Científicos. Entretanto, em virtude do impacto da Ciência e da Tecnologia em todos os campos de atividades humanas, novas teorias brotaram de processos sistematizados, das atividades de pesquisa e de livros, modificando todo este quadro. Assim, os Métodos Empíricos foram pouco a pouco sendo substituídos por Métodos Científicos, cuja finalidade, em sentido amplo, é estabelecer um "caminho" que permita fácil e racionalmente passar da ordem de intenção para a ordem de execução. Cabe destacar que a importância desse fato não reside no Método em si, mas na forma como esta passagem é realizada, ou seja, como as mudanças são introduzidas na realidade.

Sabemos que qualquer coisa pode ser realizada de muitos modos, isto é, pode ocorrer racionalmente ou não. Ocorrerá racionalmente e com mais segurança se for feita com lógica e de acordo com uma metodologia sistematizada. Isto é uma das muitas coisas que se pretende alcançar com o Método para o Planejamento da Política Aeroespacial.

Esse Método, cujo discurso vem sendo ensaiado pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica a partir de 1984, considerando o contido na Teoria do Método Científico, reúne leis e princípios de diversas ciências e da Filosofia Geral para, através do raciocínio dedutivo, formular a Política e estabelecer a Estratégia do Ministério da Aeronáutica e todo um planejamento decorrente.

Trata-se de um Método das Ciências Morais e Sociais, prioritariamente situado na primeira e, como tal, inserido nos Métodos das Ciências Políticas. É, ainda, um Método Científico porque procede por demonstração e recorre ao critério da evidência intrínseca.

Considerando que a Ciência Política propõe a solução de dois problemas distintos — conceber um ideal (Política Teórica) e escolher os meios mais adequados para a aproximação desse ideal (Política Prática), diremos que tal Método situa-se no Plano de práxis Política, onde predomina o uso da Técnica com Arte, Prudência e Ética, para manipular meios, superar óbices e conquistar os ideais concebidos.

Metodologicamente, a Arte deve ser entendida em seu sentido amplo, isto é, ocorre a parte prática ou aplicada da Ciência Política, considerados os aspectos da criatividade. Assim, longe de se oporem a Arte e a Ciência são duas maneiras de interpretar a realidade. Enquanto a primeira procura uma idéia nítida da realidade mediante a Análise que disseca e decompõe, a Arte busca conceber o ideal à vista desta realidade. Em suma, a Ciência Política tem por objetivo conformar o mais exatamente possível a realidade; a Arte tem por fim reformar a realidade consoante as concepções do espírito.

Podemos, então, dizer que o "Método para o Planejamento da Ação Política Aeroespacial", sendo científico e racional, permite que seus aplicadores, utilizando os princípios do Método Geral, empreguem Técnicas dos Métodos Particulares, com Arte, Prudência e Ética, na busca do ideal concebido.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante deixar claro, que a ECEMAR não teve a primazia de ensaiar a aplicação de um Método de Ação Política, pois outras instituições nacionais e internacionais já o fazem

há algum tempo. Inclusive, diversos foruns tem sido realizados com o intuito de trocar experiências sobre o assunto.

A primazia que cabe à ECEMAR é, considerando os conhecimentos já obtidos sobre esta metodologia e outros por ela própria desenvolvidos, ensaiar um Método de Ação Política a nível setorial. Assim, o que buscou aquela Escola foi adequar o Método das Ciências Políticas preconizado pelos diversos tratados de Política e outros Métodos de Ação Política em uso, à realidade do Poder Aeroespacial, à destinação constitucional do Ministério da Aeronáutica, aos interesses e às aspirações das instituições privadas situadas no âmbito do Poder Aeroespacial e à Política Governamental, compreendendo-lhe, a partir daí um caráter peculiar e particular.

A Política de uma Nação, de um Ministério ou de uma Instituição é uma unidade de fluxo em movimento variado. Todo o seu processo é impregnado de ritmo que se altera incessantemente, porque é afetado por problemas cuja solução está em permanente mudança.

A Humanidade, diante desta realidade, tem explorado, perenemente, novos meios de enfrentar velhos problemas, e a melhor saída que encontrou foi a adoção de uma metodologia científica. Assim, podemos concluir dizendo que a adoção de um Método é importante, pois o “caminho” que indica permite ao aplicador concluir quais as soluções mais compatíveis para os problemas propostos, quais as que não o sejam e, mais ainda, é um valioso guia na interpretação do passado e previsão do futuro.

# PREPARO + PRONTIDÃO = PRONTA RESPOSTA

Renato Paiva Lamounier - Cel Av R/R

A Ordem de Movimento chegou tarde da noite. Era sábado e chovia muito. Fora feriado na véspera e a segunda-feira também o seria, e isto significava grande parte do efetivo fora da cidade.

A tensa situação na fronteira do extremo norte deteriorava-se rapidamente, e as Unidades Aéreas já se deslocavam para o desdobramento nos aeródromos da região, onde o conflito era iminente.

O Plano Logístico, calcado em Unidades Celulares, fora acionado e, agora, o Hospital Tático (H TAT) recebia ordem de embarque.

Apesar da natural confusão em uma operação de tamanho porte, à grande distância e sob o inevitável impacto psicológico do ir com retorno incerto, tudo funcionava bem. Todo o material, incluindo as “barracas”, os equipamentos e os medicamentos estavam convenientemente

estocados e embalados, de acordo com o Plano de Carga. Todo o pessoal, como convém ao profissional responsável, atendeu ao Plano de Reunião.

Os três C-130 decolaram, conforme previsto, quatro horas após a expedição da Ordem de Movimento. O primeiro levava a Unidade Celular de Intendência (UCI), com suas novas “barracas” modulares, formadas de painéis de fibra de vidro, leves, fáceis de armar e confortáveis. Junto seguia a Unidade Móvel de Alimentação: um furgão-frigorífico com 5 mil refeições congeladas, suficientes para 10 dias. Estas refeições, aquecidas em fornos de microondas “tamanho industrial”, eram a única ração quente do dia. Devidamente balanceadas, nutriam convenientemente o homem em combate sob rigorosas condições de higiene, evitando, assim, a ocorrência de numerosas baixas por disen-

teria.

O segundo C-130 transportava o Hospital Tático, com os seus "módulos essenciais" prontos para entrar em funcionamento no tempo apenas o necessário para o seu descarregamento, disposição no terreno e instalação do gerador de energia elétrica, parte integrante do próprio H TAT. Estes "módulos essenciais", interligados e tipo "container", consistiam do Centro-Cirúrgico, da Sala de Recuperação, da Unidade de Raios X e do Laboratório: quatro ao todo. As novas "barracas", pelo tipo de material utilizado, proporcionavam o ambiente — realmente protegido da poeira, do calor, do frio, do vento e da chuva — adequado às enfermarias, às clínicas, à farmácia e ao gabinete odontológico.

O terceiro C-130 conduzia todo o pessoal da UCI e do H TAT o qual, voando sob razoáveis condições de conforto, estava apto a entrar imediatamente em ação. Este pessoal, convenientemente adestrado, proporcionaria ao combatente todo o apoio necessário e a certeza de que, se ferido, seria resgatado, tratado e evacuado para a Zona do Interior do Teatro de Operações. Em consequência, o seu moral era elevado e a sua capacidade de combate era empregada com o máximo de vigor e eficiência.

Na progressão do combate haverá, certamente, necessidade de reposicionamento das forças e, junto delas e com elas, o apoio logístico. O tipo de equipamento, o adequado planejamento e o preparo do pessoal possibilitam a indispensável MOBILIDADE a qual, dependendo da necessidade, poderá ser mantida com o emprego de aeronaves tipo C-115 e CH-34 para alcançar aeródromos-base mais limitados.

E, na eventualidade de uma retirada, sob que condições forem, uma vez mais o tipo de equipamento convenientemente projetado e o preparo do pessoal possibilitam a reedição ordenada e exitosa, de uma epopéia da qual só conhecemos, como experiência nacional, a narrativa do Visconde de Taunay como testemunho do que e como foi o episódio de Laguna.

Nada do que acabamos de ler é fruto de

suposição imaginosa. Não é e não pode ser entendido como ficção. Muito diferentemente disto é, apenas e principalmente, uma das metas da Universidade da Força Aérea (UNIFA), em cujo campus a trindade acadêmica se dedica à pesquisa, à formulação de propostas-base de doutrina, ao teste de equipamentos, normas, técnicas e táticas.

O ensino militar universitário, a nível de pós-graduação, proporciona à UNIFA, ao Estado-Maior da Aeronáutica, aos Grandes Comandos e aos Órgãos Centrais dos Sistemas o elo indispensável para a cadeia formada pela Concepção, Simulação e Emprego, numa seqüência lógica e integrada à filosofia da liberdade acadêmica e da não-atribuição pessoal, onde não é proibido ousar e onde, na verdade, o ousar é o caminho para o futuro. Do contrário, este grande complexo educacional não estará vivendo o amanhã. A Escola que não se antecipa está condenada à estagnação e, com ela, os segmentos que dela dependem.

Pois assim pensando e assim fazendo é que foram realizados pelo Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR), Terceiro Comando Aéreo Regional (COMAR III) e Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA), os exercícios do Serviço de Saúde em Campanha no município de Januária - MG, nos períodos de 22 Ago a 01 Set 85 e de 25 Jul a 02 Ago 86, onde buscou-se atingir os seguintes OBJETIVOS:

(Av) Validar a doutrina da Força Aérea sobre o emprego do Serviço de Saúde em Campanha (Instrutores e Estagiários);

(Av) Apreciar os equipamentos, as técnicas e as normas de um Hospital Tático, de forma a permitir o seu contínuo aperfeiçoamento e a sua perfeita adequabilidade às situações de emprego real (Instrutores e Estagiários);

(Ap) Praticar, sob condições as mais reais possíveis, os conhecimentos sobre o emprego do Serviço de Saúde em Campanha (Estagiários);

(Ap) Operar um Hospital Tático em apoio às Unidades Aéreas, quando desdobradas (Instrutores).



## **COLABORADORES**

---

### **Tenente-Brigadeiro-do-Ar R/R RODOLFO BECKER REIFSCHEIDER**

Formado pela Escola Militar do Realengo/Escola de Aeronáutica. Foi instrutor da EAer, EAOAR e ECEMAR, desempenhando, ainda, as funções de Cmt de Esqdr do CCAer, do 1.º GAE e do COMGAR e Chefe do EMAer.

### **Coronel Aviador PASQUAL ANTÔNIO DE MENDONÇA**

Formado pela Escola de Aeronáutica, em 1961. Comandou a EAOAR, integrando atualmente o Corpo Discente da ESG.

### **Coronel Aviador SÉRGIO PEDRO BAMBINI**

Formado pela Escola de Aeronáutica, em 1963. Foi instrutor da ECEMAR e, atualmente, é o Comandante da Base Aérea de Santa Maria.

### **Coronel Aviador R/R YALE RENAN ACCIOLY MARTINS DE FREITAS**

Formado pela Escola de Aeronáutica – Campo dos Afonsos, da qual é Aspirante de 1954, atualmente é professor da ECEMAR.

### **Coronel Intendente R/R JOSÉ MARIA DA SILVA**

Formado pela antiga Escola de Aeronáutica, em 1952, atualmente, exerce a função de Assessor Pedagógico da DIRINT.

### **Coronel Aviador R/R RENATO PAIVA LAMOUNIER**

Formado pela Escola de Aeronáutica, da qual é Aspirante de 1961. Atualmente desempenha a função de Adjunto do Departamento de Aviação da Companhia Auxiliar de Empresas Elétricas Brasileiras.

### **Tenente-Coronel Aviador UBIRAJARA FERNANDES DA CUNHA**

Formado pela Escola de Aeronáutica, em 1969. Atualmente é Chefe da 1.ª Seção do COMAT.

### **Tenente-Coronel Aviador R/R ANTÔNIO CLARET JORDÃO**

É Aspirante de 14 de dezembro de 1949 da Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Atualmente é Diretor do Museu Aeroespacial.

### **Major Aviador FAe USA JORGE LUIZ FERNANDEZ**

Aspirante de junho de 1973, atualmente, desempenha a função de Assistente do Adido Aero-náutico americano no Brasil.

### **Professor LAURO SODRÉ NETO**

Engenheiro e Diplomado pela Escola Superior de Guerra, da qual integrou o Corpo Docente. Atualmente é professor da ECEMAR.