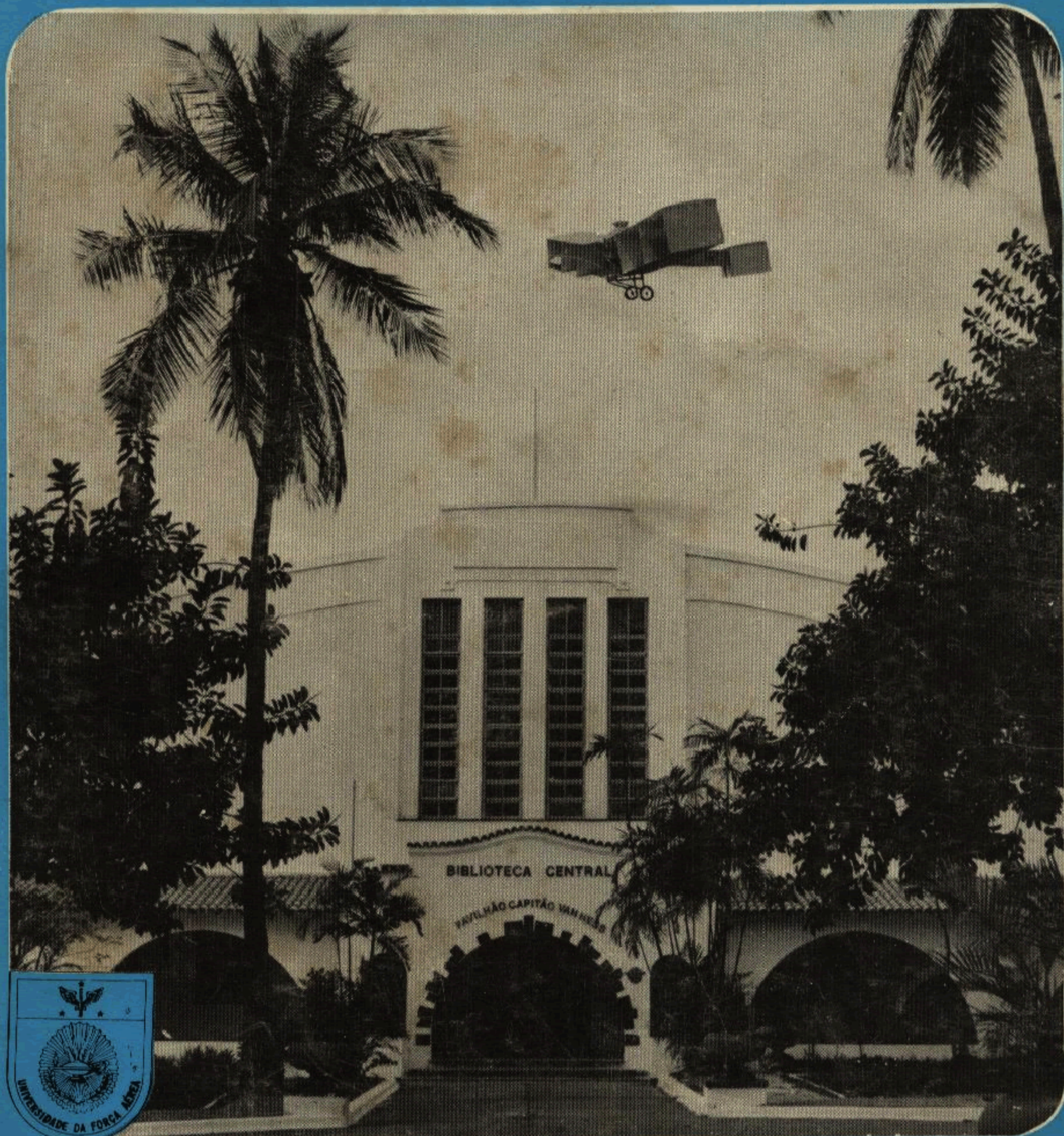


REVISTA DA UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

ANO III Nº2

23 OUT 87



REVISTA DA UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

EDITORIAL	02
■ CONFUSÃO AEROESPACIAL	03
■ ASPECTOS DA FORÇA AÉREA	05
■ HISTÓRIA PEQUENA DE UM GIGANTE DOS ARES	07
■ AMBIVALÊNCIA POLÍTICA DO MINISTÉRIO DA DEFESA	15
TEMAS PARA MEDITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	19
■ AVIAÇÃO CIVIL NO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA	24
A AVIAÇÃO DO MEU TEMPO – A ANTIGA	28
■ MESTRADO EM AERONÁUTICA	31
O 1.º VÔO DO “14 BIS” E AS FALSAS PRIMAZIAS	33
ESTADOS UNIDOS VERSUS LÍBIA	37
ÉTICA MILITAR – “MUTATIS MUTANDIS”	40
AFÉGANISTÃO	43
ORDEM DO DIA DA EAOAR	47

BIBLIOTECA

CENTRAL DA UNIFA –

Inaugurada em 17 de setembro para atender, principalmente, aos Oficiais dos Cursos da ECEMAR, EAOAR e CIEAR vem, assim, corroborar a célebre frase de Monteiro Lobato: “É com homens e livros que se faz um País.”



EDITORIAL

*“Nem cora o sabre de ombrear com o livro,
Nem cora o livro de chamá-lo irmão”*

(Castro Alves)

Integrar armas e livros? Utopia ou sacrilégio?

Trata-se, isto sim, de uma questão de estratégia.

Quando se fala em segurança, principalmente, num País tão vasto em dimensões e diverso em cultura, tal qual o Brasil, pensamos, indubitavelmente, o quanto é difícil manter as fronteiras livres do imperialismo e o povo unido em torno do ideal de Nação.

E, dessa forma, não é apenas com armas, ou somente com livros que se mantém um povo e sua terra indivisíveis. Mas é, antes de tudo, ombreando sabre e livro, como se irmãos fossem, que se fazem espíritos lúcidos e capazes de identificar e extirpar qualquer ameaça à soberania de seu País.

A Biblioteca Central da Universidade da Força Aérea, inaugurada em 17 de setembro último, é resultado da fusão das Bibliotecas da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica e Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica. Possui acervo de valor inestimável que, no futuro, tende a uma especialização nas áreas de interesse das Organizações de Ensino mencionadas acima: Política, Estratégia, Aeronáutica, Chefia, Liderança, Operações Aéreas, Guerra, Psicologia educacional, Pedagogia, Odontologia, Farmácia e Medicina Aeroespacial.

Assim, a Biblioteca Central da UNIFA surge como órgão disseminador de informação, capaz de alimentar a pesquisa e o conhecimento de nossos Oficiais em Cursos de Estado-Maior/Superior de Comando, Aperfeiçoamento e Especialização, integrando, num único ideal de paz e soberania, homens, livros e a Força Aérea Brasileira.

A REDAÇÃO

Confusão Aeroespacial

É tudo muito simples na guerra.
Mas a coisa mais simples é difícil.

CLAUSEWITZ

Ten Brig do Ar JOÃO SOARES NUNES

Quando os norte-americanos, com toda a propriedade, começaram a combinar os termos AIR & SPACE, o aviador "tupiniquim" não perdeu tempo, passando a aplicar na terminologia da nossa aeronáutica a versão brasileira: AEROESPACIAL.

Na década de 70, o Museu da Aeronáutica Brasileira foi criado, recebendo o nome de Museu Aeroespacial; o Centro Técnico de Aeronáutica foi reestruturado, passando a denominar-se Centro Técnico Aeroespacial; e a Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, ao vislumbrar novos limites para o seu campo de atuação, evoluiu para o Direito Aeroespacial, trocando o seu nome.

Tudo muito certo. Em boa hora o nosso foguete SONDA I já era peça de museu; o CTA pesquisava a alta atmosfera, e os fragmentos de satélites caídos do espaço criavam novos conceitos no campo do Direito, gerando o Direito Aeroespacial.

Acontece, porém, que os neologistas do AEROESPACIAL se multiplicaram. O ad-

jetivo passou a qualificar, não apenas organizações, mas, também, conceitos tradicionais na nossa terminologia, tais como o Poder Aéreo, a Política, a Estratégia, e a Doutrina da Força Aérea, que passaram a ser identificados, respectivamente, como Poder Aeroespacial e Política, Estratégia e Doutrina Aeroespaciais.

Hoje, no mês de agosto de 1987, os Estados Unidos e a França, que praticamente já dominam o espaço, continuam usando as expressões Poder Aéreo, Defesa Aérea e Doutrina da Força Aérea. Assim como a Grã-Bretanha e Israel, eles convivem humildemente com o AIR POWER, com a AIR DEFENSE, com a AIR FORCE DOCTRINE, e, quando existe..., com o AIR FORCE MUSEUM.

Se a alteração introduzida na terminologia representasse apenas um modismo, poderíamos até curvar-nos diante dela; mas ela contém uma impropriedade que não pode circular impunemente.

Recorrendo ao dicionário, encontraremos o vocábulo AERONÁUTICO, como o

adjetivo relativo a tudo o que diz respeito à aeronáutica; o vocábulo **NAVAL**, como o adjetivo relativo a tudo que diz respeito às marinhas de guerra; o vocábulo **MILITAR**, como o adjetivo relativo às forças armadas, e, se particularizado, relativo aos exércitos; e, finalmente, para não citarmos outros, o vocábulo **NACIONAL**, adjetivo relativo a tudo que diz respeito à Pátria, à Nação. Todos eles, invariavelmente, expressam uma relação de dependência direta com o substantivo do qual derivaram.

Portanto, podemos afirmar que os adeptos do **AEROESPACIAL**, ao usarem e abusarem desse vocábulo, estarão se referindo, não à Aeronáutica, mas sim àquilo que tem origem, relação e pertinência com o **AEROESPACIO**, ou que seja concernente à atmosfera e ao espaço.

Além disso, compartilhamos da opinião daqueles que ainda identificam uma grande diferença entre o “espaço aéreo nacional”, onde prevalece a soberania nacional, e o “espaço aéreo exterior”, onde já circulam centenas de engenhos espaciais, sobrevoando todas as Nações e nenhuma delas até hoje protestou. Logo, há que se conduzir políticas diferentes: uma **Política Aeronáutica** e uma **Política Espacial**, esta, quem sabe, embutida na primeira; e analogamente, **Estratégia e Doutrina Aeronáuticas**, e **Estratégia e Doutrina Espaciais**.

A partir da adoção, pela ECEMAR, do **Método de Planejamento** preconizado na Escola Superior de Guerra, quando a sua terminologia teve que ser particularizada para a Aeronáutica, foi que o **AEROESPACIAL**, que vinha sendo inadvertidamente bem absorvido, provocou as primeiras rejeições, e o seu emprego assumiu as raias do questionável.

A razão principal, entre outras, que ressaltou a impropriedade, foi a substituição do adjetivo **NACIONAL** - usado nos “conceitos esguianos” - pelo **AEROESPACIAL**, o que veio a criar expressões insólitas para uso na Aeronáutica.

Algumas expressões usadas naquela

Escola de Altos Estudos Militares, tais como “elites nacionais”, “moral nacional” e “universo nacional”, esta entendida como o “âmbito nacional”, ficaram descaracterizadas e ninguém se deu conta disso, quando no CPEA foram alteradas para “elites aeroespaciais”, “moral aeroespacial” e “universo aeroespacial”, esta buscando expressar o “âmbito da Aeronáutica”.

Essas expressões, entendidas à luz de uma correta comunicação oral e escrita, levam-nos ao absurdo da afirmativa nelas contidas, de que no **AEROESPACIO** há elites, e um moral, não especificado se baixo ou elevado. E mais ainda: como nos ensina Celso Cunha, na sua “Gramática do Português Contemporâneo”, “universo aeroespacial” seria um bom exemplo de redundância viciosa.

Mas não é só. Foi criada a “Soberania Aeroespacial”, quando todos sabemos que não há soberania no chamado Espaço Exterior; foi identificada uma “Comunidade Aeroespacial” (??); e foram criados “Objetivos Aeroespaciais”, que nos induzem, à primeira vista, a imaginar alvos no **AEROESPACIO**.

Outras razões que caracterizam a impropriedade do emprego do termo foram vividas por nós, na prática, quando no exercício cumulativo do comando do COMDA (Comando Aéreo de Defesa Aérea) e do NUCOMDA-BRA (Núcleo do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro). Invariavelmente, nas inúmeras palestras que proferimos sobre aqueles Comandos, para o EMFA, para o CEMCFA, e para a Escola de Guerra Naval, surgia um debatedor que colocava a mesma pergunta, para a qual nunca achamos resposta: “qual a diferença entre a Defesa Aérea e a Defesa Aeroespacial que a Força Aérea se propõe a realizar?”.

Portanto, implantada toda essa “confusão aeroespacial”, resta-nos propor que o assunto seja repensado, para que, com os pés no chão, sem milagre brasileiro e sem ufanismo, mas apenas com bom senso, seja resgatada uma terminologia razoável e adequada à Força Aérea do Brasil.



Aspectos da Força Aérea

OSVALDO TERRA DE FARIA
Cadete do Ar

Hora de angústia... Hora em que a Vida ultrapassa os seus próprios limites para fazer voltar a si o ser cambaleante que a Morte lhe tentara roubar... Horas de felicidade em que tu, Brasil, recibes dos braços das mães mártires um punhado de filhos que serão os conservadores e conquistadores das tuas glórias passadas e futuras... Horas precessoras de

uma infinidade de outras que verás passar, brasileiro que nasce, caracterizando tua vida.

.....
Hoje eu te contemplo: és ainda o embrião que evolui nos braços de quem te trouxe ao mundo; os teus movimentos frágeis e descoordenados não te permitem ainda a locomoção própria; a tua vida, ainda a sugas de

tua mãe, que cada vez te devota mais amor.

Mas... A vida continua...

Passam-se os dias, os meses, os anos. Paralelamente, o teu corpo e a tua alma vão sofrendo as mais profundas metamorfoses; aquele, crescendo-se de células; esta, adaptando-se à aquisição dos conhecimentos que a vida vai aos poucos te impondo.

.....
Dia então chegará em que te deterás na observação dos fenômenos que te cercam para decidires sobre o estudo dos que mais te impressionaram os sentidos.

Contemplarás estupefato as belezas artificiais do mundo — obra exclusiva do homem pesquisador e realizador — sentindo uma grande admiração pela Engenharia.

Meditarás sobre os complexos fenômenos da Sociedade, bendizendo a existência do Direito que os regula em prol do bem comum.

Causar-te-á pasmo o alívio que o médico traz ao corpo enfermo, e quão bela e necessária, então, te parecerá a Medicina!

Enfim, o teu espírito curioso de suas próprias possibilidades de êxito percorrerá quase todos os ramos da atividade humana, escolhendo dentre eles, o que mais se adaptar ao seu feitio psicológico.

Até então, acompanham-te os teus pais, alegres e indiferentes à escolha que te aprouver.

Porém, brasileiro irmão, se algum dia te entusiasmares com o monstro de aço que

rasga os espaços ; se algum dia manifestares o desejo imenso de ser aviador para cruzar os céus da tua Pátria, como sentinela fiel da sua integridade, verás franzirem-se os sobrolhos em muda reprovação; cobrirem-se de lágrimas as faces maternais, como se já tivesses partido para o Além; verás, sim, irmão brasileiro, o terror que causa num lar a palavra AVIAÇÃO.

.....
Mães brasileiras! Quando os vossos filhos orientarem as suas aspirações para a Escola de Aeronáutica; quando se vos apresentarem inabaláveis as suas resoluções, não os forceis a tomar um rumo diferente na vida, ciosas de que lhes trazeis um benefício.

As vossas súplicas, tão bem intencionadas, terão como consequência o enveredamento de vossos filhos por caminhos completamente diversos daqueles que deveriam palmar.

Lembrai-vos, antes, de que a AVIAÇÃO BRASILEIRA começa a surgir.

Pequena ainda, arca com a grande responsabilidade de guardar os céus do Brasil inteiro.

Engrossar as suas fileiras deve, pois, ser o vosso lema, mães brasileiras, porque é a Aviação, hoje em dia, a parcela asseguradora da integridade da Pátria.

É mais nobre morrer pela Aviação do Brasil, do que sucumbir ante os horrores da guerra pela falta que a sua inexistência acarretaria.

(Republicado em homenagem ao Maj Brig R/R Osvaldo Terra de Faria. O texto, cujo título original era "A Aviação no Lar Brasileiro", foi retirado da: ESQUADRILHA, Rio de Janeiro, v.1, n. 1, dez. 1941)

História Pequena de um Gigante dos Ares

MAXIMIANO LEAL

2º Ten Av R2

- “Qual das Armas, Sr. General, no seu entender, decidiu a Guerra em favor dos Aliados”, perguntou um dos Repórteres presentes à entrevista coletiva, concedida por Dwight Eisenhower à Imprensa:
- “Nós a vencemos”, respondeu ele, “com o Exército, a Aviação, a Marinha e os C-47”.

A origem desse magnífico avião, que saiu das pranchetas de desenho com o destino de abalar as estruturas do Transporte Aéreo Mundial e mudar o rumo da História, não deve permanecer no esquecimento.

Tudo começou na manhã de 31 de março de 1931. No Aeroporto de Kansas City, nos Estados Unidos, uma chuva miúda e contínua prejudicava a visibilidade e obrigava os aviões de carreira a permanecerem no solo.

Despreocupadamente, talvez molhado até os ossos, um compacto grupo de pessoas comprimia-se ao redor de um deles, um trimotor FOKKER F-10, da Companhia TWA.

Nele, deveria partir, com destino a Hollywood, Knute Rokne, o legendário técnico do “NOTRE DAME”, um dos times de futebol de maior prestígio nos Estados Unidos. Ele fora convidado a supervisionar a montagem de uma película cinematográfica, cujo enredo girava em torno dos principais jogos disputados por seu time. Por esta razão, além dos admiradores e caçadores de autógrafos, repórteres disputavam, agressivamente, um lugar mais adequado aos seus propósitos.

O tempo começou a melhorar gradativamente. O Comandante Fry, seu co-piloto e dez passageiros tomaram lugar a bordo. Pouco antes, Fry comentara com o Treinador que deveriam encontrar alguma turbulência ao longo da rota. Nada, entretanto, que o avião não pudesse suportar. Finalmente, decolaram. Em menos de uma hora de voo, o FOKKER não passava de uma massa fumegante de destroços. Testemunhas oculares do acidente viram-no sair das nuvens, já sem a asa, e espatifar-se contra o solo de uma fazenda do Kansas.

O trágico acidente iria suscitar mudança radical na História do transporte aéreo. A curtíssimo prazo, iria provocar uma revolução na indústria aeronáutica, capaz de abalar conceitos técnicos, até então prevalecentes,

tornando-os definitivamente obsoletos. Uma reação pública feroz desencadeou-se nos Estados Unidos, desta vez exacerbada pelo desaparecimento, no desastre, de um dos maiores ídolos populares americanos de todos os tempos.

As conseqüências dessa campanha para a indústria do transporte aéreo, em geral, foram funestas. A Imprensa passou a apontar, sistematicamente, erros e falhas cometidos pelas Companhia de Aviação, com a nítida intenção de desmoralizá-las. Desnecessário se torna dizer que, a mais visada, a mais contundentemente atingida, seria a TWA. A Câmara de Comércio dos Estados Unidos que, a partir dos anos 30, exercia jurisdição sobre as Companhias de Transporte Aéreo, colocou, em sua "Lista Negra", os FOKKER F-10 da TWA, instruindo seus inspetores no sentido de que usassem o maior rigor possível, durante as inspeções periódicas e, se possível, as realizassem mais amiúde.

Como resultado, teve início no mundo aeronáutico americano uma acirrada demanda de novos equipamentos de vôo mais seguros, mais velozes e com nova concepção. A primeira tentativa foi a adoção dos novos aviões fabricados pela FORD — os FORD trimotores, de construção inteiramente metálica e apelidados de "TIN-GEESE", (Gansos de Lata). Infelizmente, além de excessivamente barulhentos, estes aparelhos eram extremamente desconfortáveis para os passageiros.

Tentando nova abordagem do problema, a TWA iniciou uma programação visando aos seus próprios interesses, e prosseguiu, dando forma àquilo que seria desejável, em termos de equipamento de vôo, para sua rede de linhas, ou seja, um super avião destinado a revolucionar o mundo do transporte aéreo.

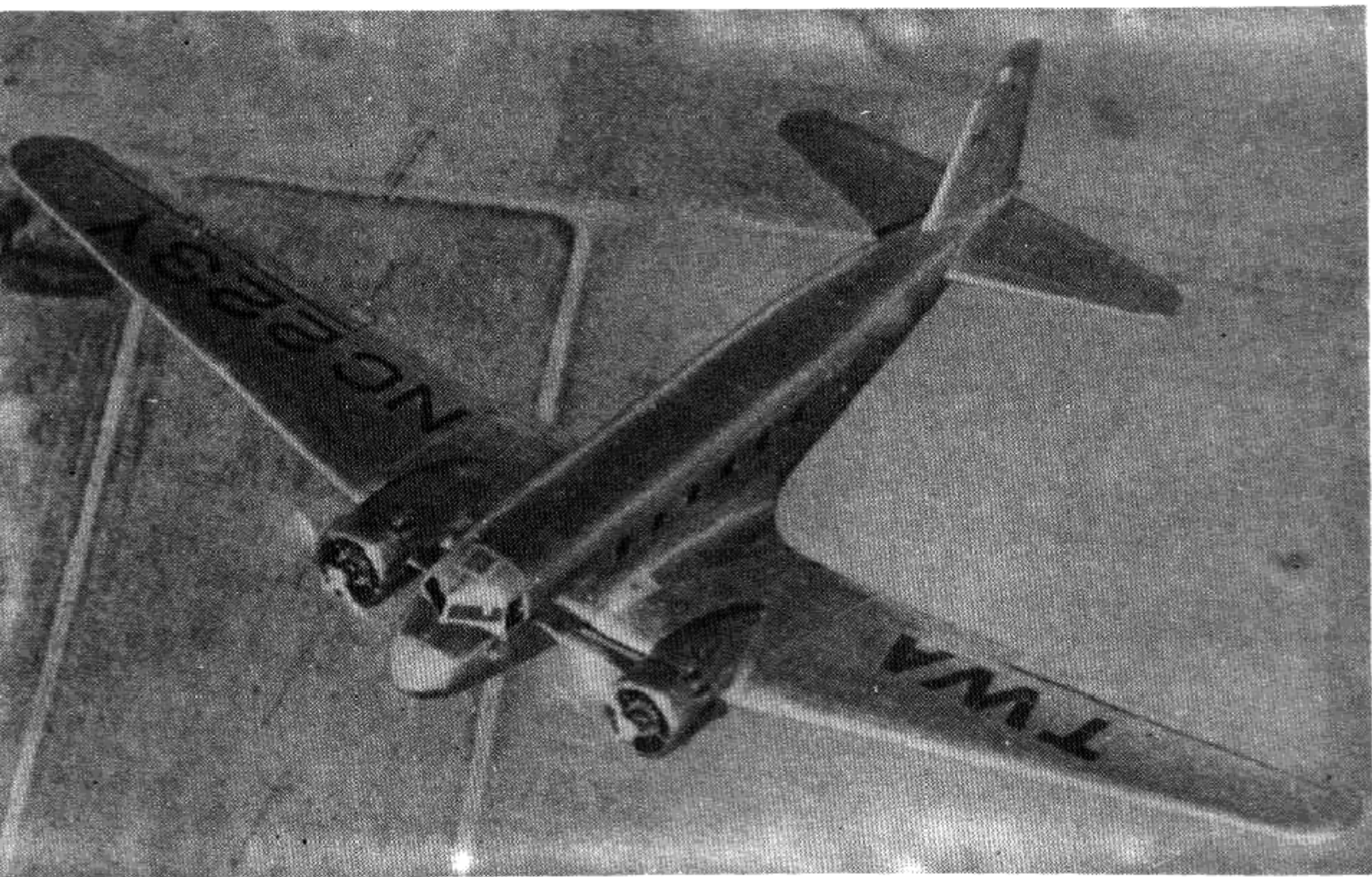
JACK FRYE, Chefe de Operações de Vôo da TWA, resolveu preparar uma série de cartas e enviá-las aos mais conceituados construtores de aviões da época, na esperança de que algum deles viesse a se interessar pelo pro-

blema cruciante de sua Companhia. Uma dessas cartas foi endereçada a DONALD W. DOUGLAS, Presidente da DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, Santa Mônica, Califórnia. "Aquela carta", recordaria Douglas mais tarde, "impeliu a Companhia na direção do mercado de construção de aviões de linha aérea". Nós a chamamos de "Certificado Inicial para Aviões D.C.". Estas letras permanecem até hoje e significam "Douglas Comercial".

A carta de Frye estabelecia critérios básicos para orientar os projetistas, tentando facilitar-lhes o trabalho, no caso de elaborarem o projeto desejado pela TWA, o qual, em linhas gerais, consistia no seguinte: "o avião deveria ser metálico; bimotor, ao invés de trimotor; capaz de transportar, pelo menos, 12 passageiros em ampla e confortável cabina; deveria desenvolver uma velocidade entre 140 e 145 M.P.H. e atingir um teto de serviço de 21.000 pés; transportar carga paga nunca inferior a 2.300 lbs; e possuir um alcance de 1080 milhas terrestres. O máximo esforço deveria ser concentrado no sentido de equipá-lo com o que houvesse de mais moderno em matéria de comunicações e de equipamentos para operações noturnas.

Este foi o desafio que colocou em ebulição o sangue escocês de Donald Douglas, àquela altura, já famoso por haver construído os aviões que, em 1924, realizaram, em grupo, um vôo ao redor do mundo. Ele, com um olho no presente e outro no futuro, deu atenção toda especial à carta de Frye. Durante uma semana, dia e noite, engenheiros, projetistas e todo o corpo de produção da fábrica trabalharam sem descansar. Nomes, como os de J. H. Kindleberger, engenheiro-chefe; Arthur E. Raymond, seu segundo em hierarquia e Harry E. Wetzel, vice-presidente e gerente-geral, estiveram presentes às discussões iniciais. A portas fechadas, definiram os quatro pontos básicos, em torno dos quais giraria o anteprojeto:

- 1 — o novo avião seria mesmo bimotor;
- 2 — deveria ser monoplane, asa baixa, totalmente metálico, de construção se-



mi-monocoque e revestido de alumínio reforçado;

- 3 – seria equipado com trem de pouso retrátil, a fim de tirar o melhor partido possível da aerodinâmica;
- 4 – sua filosofia de construção deveria dar ênfase a pontos, tais como: conforto dos passageiros, velocidade e segurança.

Dez dias após o recebimento da correspondência, Raymond e Wetzel puseram-se a caminho de Nova Iorque, a fim de apresentarem o anteprojeto à Diretoria da TWA. Frye e Charles Augustus Lindberg, este então supervisor técnico da Companhia, gostaram do que lhes foi apresentado. A proposta da Douglas trazia, em seu conteúdo, mais do que um simples projeto de avião; continha, acima de tudo, um novo conceito em matéria de Engenharia Aeronáutica.

Charles Lindberg, entretanto, exigiu que, no contrato, constasse uma cláusula até então não cogitada por nenhuma Companhia, mediante a qual ficaria claro que a TWA estaria interessada no projeto, somente se o avião apresentado pela Douglas Aircraft Company, no caso de perder um dos motores (final da corrida de decolagem, em qualquer dos aeroportos utilizados por ela) fosse capaz de prosseguir subindo monomotor, com plena carga a bordo. Os técnicos confabularam durante longos minutos, manuseando suas régua de cálculos. Após algum tempo, foram unânimes em concluir que havia 90% de possibilidade favorável, mas a exigência de Lindberg tirou noites de sono de Donald Douglas. Concordar em incluir uma cláusula como essa no contrato seria colocar em risco a própria idoneidade da Companhia. De volta a Santa Mônica, Raymond e Wetzel perguntaram a Kindleberger o que

achava:

“— Diabos”, respondeu ele, “só existe uma maneira de sabermos. Pelo menos, é a única que me ocorre. Construir o avião e experimentá-lo!”

O contrato foi assinado no dia 20 de setembro de 1932. Douglas expediu ordens no sentido de que os trabalhos fossem imediatamente iniciados. Assim, teve início a construção do “DC - 1” Todo em alumínio polido, ele seria o maior avião bimotor construído nos Estados Unidos. Seu custo foi estimado em torno de U.S.\$ 125.000,00. Uma opção para aquisição de 60 unidades adicionais foi oferecida ao preço unitário de U.S.\$ 58.000,00. Sua fuselagem, de seção ovalada e de perfil semelhante ao de um peixe, media 60 pés, do nariz até a ponta da cauda. Uma ampla cabina seria equipada com 12 poltronas, dispostas em duas filas de 6, a cada uma correspondendo ampla janela quadrada. O espaço interior permitiria, inclusive, que Charles Lindberger, um homem de estatura elevada, caminhasse livremente sem se curvar. Prevenção anti-ruído tornaria a cabina de passageiros mais silenciosa do que a de qualquer avião comercial da época. Seus ocupantes poderiam conversar naturalmente entre si, sem alterarem o tom de suas vozes. Um sistema de aquecimento controlável, desde o posto de pilotagem, permitiria manter a temperatura ambiente a níveis desejáveis. Junto à porta principal, havia uma “galley”, equipada para o preparo de refeições leves durante o voo. Finalmente, no extremo da cauda, um confortável banheiro. Sua asa media 85 pés de ponta a ponta. O trem de pouso retrátil, quando escamoteado, alojava as grandes rodas dianteiras em amplos compartimentos existentes na parte inferior das naceles dos motores, situadas em cada extremidade da seção central da asa. Dois motores Wright Cyclone radiais, refrigerados a ar, com 710 H.P. de potência cada, acionavam hélices tri-pás de passo variável em voo, fabricadas pela Hamilton Standard. O “cockpit”,

com dois assentos, lado a lado, e duplo comando, exibia instrumental de voo invejável, que incluía um piloto automático, fabricado pela Sperry Gyroscope Corporation.

Era a primeira vez, na História da Aviação, que um avião levava a bordo um terceiro piloto... Todos esses melhoramentos e novidades, alguns deles visando ao aumento da segurança de voo, outros apenas adicionados para maior conforto e luxo, acabaram por provocar sério problema. Ao final de sua construção, o DC - 1 estava pesando uma tonelada além do peso previsto. Como resultado, os técnicos observaram que o novo avião jamais passaria pelo teste da decolagem com um só motor exigido por Lindberg.

Donald Douglas ficou preocupado, pois os motores haviam sido encomendados à Wright para suportarem o peso previsto e jamais absorveriam aquela tonelada extra, embora as hélices de passo variável permitissem desempenho máximo, durante a operação de decolagem.

No dia 1º de julho de 1933, o DC - 1 rolou da linha de montagem para a rampa, a fim de iniciar os primeiros vôos de prova. A Carl Cover coube o privilégio. Ele, chefe dos pilotos de prova da Douglas, com Fre Herman a seu lado, quase matou Donald Douglas de susto! Após os cheques de rotina, rolaram o DC - 1 para a pista e decolaram. Mal o avião ganhara altura, um dos motores começou a falhar e parou. Com calma e perícia, o piloto baixou rapidamente o nariz do avião e eis que o motor volta a funcionar. Reassumindo a atitude de subida, ambos os motores põem-se agora a falhar e param. Carl repete a manobra e os motores voltam a funcionar. Seguiu-se um voo ondulante, que durou infinitos minutos. A cada recuperação, o hábil piloto somava alguns pés de altitude no altímetro. Quando este registrou 1500 pés, Carl manobrou e pousou espetacularmente.

Meticulosa inspeção em ambos os motores mostrou tubulações de combustível inadequadamente conectadas aos carburado-

res. Essa constatação fez com que Carl Cover submetesse o DC - 1 aos mais severos castigos estruturais. Durante mês e meio, o avião foi, diariamente, sujeito a essas severas punições. Se porventura houvesse algo de anormal, que os pilotos de prova da Douglas não tivessem percebido, lá estavam os pilotos da TWA, inclusive o veterano Jack Frye, para recheckarem o novo equipamento. Logo em seguida, os inspetores da Câmara de Comércio entraram em cena e expediram o certificado azul para o DC - 1.

Aquele mês e meio de vôos consecutivos e massacrantes não passaram em branco. Houve problemas, e muitos! Desde o fluido inadequado a emperrar o piloto automático, provocando um pouso de emergência a quatro mãos e quatro pés, até um pouso de barriga, causado pela inversão das linhas nas tomadas da seletora do trem de aterrissagem, e idêntica inversão das luzes indicadoras no painel de instrumentos. Tudo isto, porém, foi válido e, no cômputo geral, somou favoravelmente, no sentido de não deixar sombra de dúvidas quanto à robustez do avião.

Com sacos de areia a bordo, somando o peso máximo operacional, inúmeras decolagens e pousos foram realizados, durante os quais, apenas 1.000 pés de pista foram percorridos.

Mas é chegado finalmente o grande dia. Aos 4 de setembro de 1933, Edie Allen toma lugar no comando do DC - 1, com Tomlinson - Comandante da TWA - a seu lado. O avião está com seu peso máximo. O aeroporto escolhido foi o de Winslow, situado a 4.500 pés acima do nível do mar. Lindberg e Frye não fizeram por menos... "Será hoje, ou todo o trabalho da Douglas terá sido em vão". As ordens recebidas por Edie Allen foram no sentido de que, durante a primeira decolagem, simulasse apenas a perda de um dos motores, reduzindo apenas sua potência ao mínimo. A segunda decolagem, esta sim, seria para valer. Com este propósito, tomaram posição na pista e iniciaram a prova. No meio da corrida, com

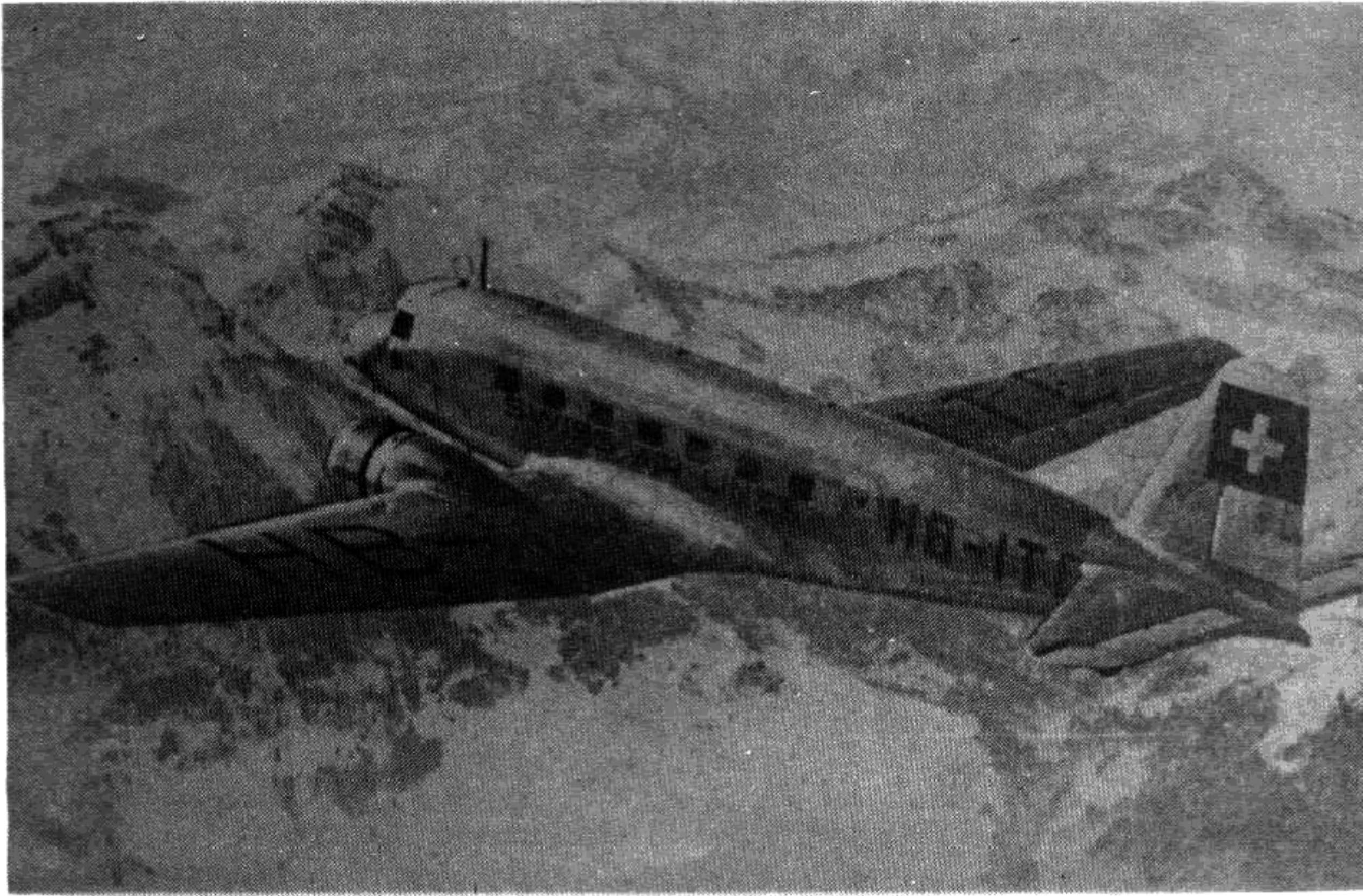
os motores desenvolvendo potência máxima, Edie já sentia o avião leve sobre as rodas, quase a deixar o solo e já se dispunha a reduzir um dos motores, quando, subitamente, Tomlinson ergue o braço e corta a ignição do motor direito. Sobreveio uma guinada violenta corrigida e compensada imediatamente. Rotina executada, potência homologada no motor bom, o avião subiu lentamente, nivelando aos 8.000 pés e voou nessa configuração até a cidade de Albuquerque, 280 milhas adiante.

Mais tarde, Tomlinson explicaria ao seu companheiro sua intromissão intempestiva, durante aquela prova crucial, da seguinte maneira: — "Você trabalha para a Douglas. Eu sou apenas um piloto de linha aérea. Eu só queria ter certeza!"

Segura da robustez e maneabilidade do DC - 1, a TWA colocou uma encomenda de 20 aparelhos, designados agora Douglas DC-2. Só houve, portanto, um avião DC - 1 construído. Os DC-2 possuem mais dez pés de envergadura e sua cabina comportava 14 passageiros, ao invés de 12. Para vôos noturnos, foram um verdadeiro sucesso! Cruzavam o continente em quinze horas. No primeiro ano de sua utilização, dobrariam o número de passageiros transportados.

As encomendas começaram a chegar de todas as partes do mundo. A consagração do transporte aéreo havia chegado finalmente.

Um total de 138 aviões DC - 2 foi construído. No entanto, o primeiro e único DC - 1 custou à Douglas Aircraft Company U.S.\$ 300.000,00, e a primeira encomenda da TWA acarretou à Companhia um prejuízo de 1/4 de milhão de dólares. As encomendas continuavam a chegar. Em breve, a Douglas passava a liderar a indústria de fabricação de aviões de transporte. O grande "boom" aconteceu, realmente, durante o verão de 1935. Douglas recebeu um chamado de C. R. Smith, Presidente da American Airlines. Ele desejava aviões de transporte, equipados com leitos, especialmente adaptados para vôos noturnos. Com eles, Smith desejava fazer concorrência à



Eastern Airlines e à TWA.

Após os acertos, entrou em fase de construção o D. S. T. (Douglas Sleeper Transport). Basicamente, era um DC - 2 ampliado, com o interior da fuselagem modificado para receber 7 leitos superiores e 7 inferiores; um verdadeiro "pulman" dos céus. Paralelamente, estaria sendo construído a versão para vôos diurnos, capaz de transportar 21 passageiros. Estas versões maiores receberam, finalmente, a designação DC - 3. No dia 1º de julho de 1936, portanto, três anos após o vôo do DC - 1, Donald W. Douglas foi chamado à presença do Presidente dos Estados Unidos para ser agraciado com o mais cobiçado troféu da aviação: o COLLIER TROPHY.

No âmbito da aviação civil, aludiam ao DC - 3, como o "modelo T" do transporte aéreo. Na versão militar, o C-47 "DAKOTA" recebeu a alcunha de "Cavalo Alado da 2ª

Guerra Mundial".

Todo o êxito desse empreendimento industrial, sem a menor dúvida, decorreu do bom desempenho do DC - 1, avião sobre o qual muito pouca gente ouviu falar. Com suas características excepcionais, ele mudou virtualmente o conceito do transporte aéreo. Seus irmãos mais modernos, os DC - 2 e DC - 3, transportaram, somente em operações de linha aérea, mais de 36.000.000 de pessoas, aproximadamente 86.700.000 por milha voada, ou 75.000.000 de horas de vôo.

Entregue, oficialmente, à TWA, em dezembro de 1933, o DC - 1 foi utilizado como laboratório de vôo. Eventualmente, transportou passageiros também, mas, basicamente, era usado para fins experimentais.

O dia 19 de fevereiro de 1944 foi uma data memorável. Com Jack Frye no comando e Edie Rickembaker a seu lado, o apa-

relho cruzou o continente, com a mala postal a bordo, em 11 horas e cinco minutos. Apesar de já ter sido cancelado o contrato pelo governo, eles provaram que as Companhias civis de linha aérea poderiam transportar o correio com maior eficiência e regularidade do que o faziam os pilotos militares, utilizando aviões inadequadamente equipados.

O DC - 1, comentavam os periódicos da época, tornou obsoletos todos os demais aviões comerciais. No final do ano de 1934, ele foi cedido ao Departamento de Comércio e ao Army Air Corps, para experiências de conexão do piloto automático com o rádio compasso. Eram as primeiras tentativas no sentido do voo automatizado. Em 1935, foi selecionado pela N.A.A. (Nacional Aeronautical Association), para uma série de vôos, durante os quais, velocidade, carga e distância seriam o escopo. Em três dias, bateu 19 recordes ofi-

ciais, elevando, desse modo, o prestígio da aviação norte-americana, diante dos demais países. Terminada esta fase dos testes, o avião foi vendido ao milionário Howard Hughes. Àquela altura, acompanhando os sucessos obtidos, seu novo proprietário tencionava empregar o DC - 1 em um vôo ao redor do mundo. Acabou por optar em favor do Lockheed 14, um avião mais moderno e mais veloz. A partir de então, o DC - 1 foi posto de lado até 1938, quando Hughes o vendeu ao Visconde Forbes que planejava atravessar o Atlântico. A essa altura, o DC - 1 já acumulara 1300 horas de vôo e continuava em perfeito estado. A travessia nunca foi realizada e Forbes, por sua vez, transportou-o para a Inglaterra, onde recebeu o registro G-AFIF, com o qual voou por toda a Europa. Finalmente, Forbes o vendeu para uma Companhia de aviação francesa. Durante muito tempo, não se ouviu mais falar nele.



Repentinamente, o DC - 1 é localizado na Espanha, camuflado de guerra, voando como transporte de tropas e avião de reconhecimento das Forças Republicanas espanholas. Quando a guerra estava perdida para o governo republicano, seus chefes partiram nele para a França. Os aviões nacionalistas o perseguiram sem, contudo, lograr êxito.

Quando a poeira da guerra assentou, o DC - 1 foi devolvido à Espanha e reiniciou seus vôos na recém formada Sociedade Anônima de Transporte Aéreo, que viria a ser, mais tarde, Líneas Aéreas Ibéria. A pintura de guerra foi removida. Agora, nos seus antigos trajes, recomeçava a voar, desta vez entre Sevilha e Málaga. Batizado com o nome "Negrón", em homenagem a um ás nacionalista, morto em ação, ele operou até 1940, quando sobreveio um acidente que o impediria, definitivamente, de voar. Apesar de ser um avião com tantas inovações, não era equipado com freios. Estes foram adotados somente a partir dos DC - 2. Durante uma decolagem em Málaga, as rodas já fora do chão, houve a perda de um motor. O piloto não dominou a emergência e o aparelho se desmantelou após a cabeceira oposta. A perda foi apenas material. A Companhia recolheu dos destroços aquilo que poderia, eventualmente, interessar.

O novo Vice-Presidente da Douglas, encarregado do setor europeu de vendas, visitou várias vezes o lugar do acidente. Conta ele que, monges que habitam um mosteiro nas proximidades da catedral de Málaga, serviram-se dos destroços abandonados do DC - 1, usando-os como material para a construção de um andor destinado a transportar, em dias festivos, a imagem da Virgem Maria.

BIBLIOGRAFIA

- 1 DAVIES, R. E. G. *Airlines of Latin America since 1919*. Divisão de Imprensa do Smithsonian Institution.
- 2 DIMITRI, Ivan. *Flight to everywhere* New York/London, McGraw-Hill Book.
- 3 FLYING, set. 1977. Número especial; edição do 50^o aniversário.
- 4 FRANCILLON, René J. *Mc Donnell Douglas aircraft since 1920*. London, Putnam & Company. p. 230-63.

Ambivalência Política do Ministério da Defesa

Cel Av JOSÉ CARLOS PEREIRA

O momento constituinte brasileiro nos tem proporcionado fascinantes oportunidades para observar o mais puro surrealismo político a que pode chegar uma tentativa imaginária de processo revolucionário. Para os não-marxistas, este é um momento revolucionário, na medida em que Revolução seja compreendida como um processo decisivo de alterações de valores. Para os marxistas, o quadro constitui apenas uma situação tática transitória, de onde se deve buscar adquirir posições favoráveis à verdadeira Revolução idealizada.

A visão marxista, consubstanciada por rígida e clara doutrina, parece bem mais adequada e coerente com a realidade vivenciada do que a simples crença de que valores precisam ser alterados, embora não haja qualquer entendimento definido quanto ao universo e dimensão desses valores.

No entanto, apesar dessa nebulosidade, extrai-se um ponto comum dos diversos discursos relativos aos valores "revolucionários": a implantação de uma Democracia sólida e pluralista. Dessa temática originou-se a extraordinária mobilização que conduziu Tancredo Neves à vitória e a Nova República ao atual "status", com a convocação da Assem-

bléia Nacional Constituinte.

O valor democrático sólido e pluralista, base da grande mobilização popular, convergiu, naturalmente, para o foro próprio e adequado da Assembléia, convivendo, lado a lado, com miríades de interesses, anseios, ilusões e desilusões. No entanto, o valor democrático e pluralista parece ser o ponto de convergência no qual se escora a ideologia maior da Assembléia.

A operacionalização da idéia, em termos de Carta Magna, é, contudo, o que tem proporcionado intensos momentos de ambivalência sociológica por parte de nossos Constituintes, tanto marxistas, como não-marxistas.

Essa ambivalência é aqui entendida no conceito clássico, onde o mesmo Objeto gera sentimentos tanto positivos, quanto negativos, onde o conflito interior de desejos torna difícil ou impossível uma decisão, e onde idéias contraditórias são defendidas como função das relações sociais.

O que fascina, na profunda ambivalência de nossos Constituintes, é a tragicidade dos equívocos, em que se destaca o falso maniqueísmo "Democracia versus Forças Armadas".

A origem deste equívoco tem como pressupostos, entre outros, os seguintes enganos:

- as Forças Armadas constituem ameaça permanente à Democracia pela possibilidade que têm de “dar um golpe”, a qualquer momento, e assumir o Governo;

- as Forças Armadas aceitam o pluralismo político, desde que os comunistas estejam fora;

- todo Oficial-General tem pretensões políticas;

- os militares formam uma casta que se autoprotege com vigor;

- os militares intrometem-se, sistematicamente, em assuntos que não são de sua competência;

- os militares apresentam, de maneira geral, raciocínio precário e nível intelectual abaixo da média;

- não existem ameaças externas que justifiquem Forças Armadas poderosas no Brasil; e

- os gastos militares são incoerentes com a realidade econômica nacional.

A partir da aceitação dessas “verdades”, instalou-se uma fobia que tem produzido propostas tão inócuas quanto desprovidas de qualquer senso de realidade e que, se concretizadas, poderão trazer graves prejuízos à vida nacional.

Desde a idéia de colocar as Forças Armadas sob Comando direto do Presidente da Assembléia Nacional Constituinte, as propostas passam da retirada de responsabilidade das Forças Armadas pela Segurança Interna, da redução de efetivos, até a criação do Ministério da Defesa, eliminando-se os atuais Ministérios Militares.

A matéria enseja muitas laudas sobre os diversos pontos de vista em ebulição, mas nos restringiremos, apenas, a um deles: a criação do Ministério da Defesa.

Subjacente a esta proposta reside a idéia de que os militares seriam afastados do centro de decisões políticas, sobretudo, se o

Ministro fosse um civil. Em consequência, teriam diminutas oportunidades e, até mesmo, menos interesse para agirem no campo político nacional, prevenindo um eventual “golpe militar”.

Vejamos os graves enganos desse raciocínio:

- um “golpe militar” no atual “status” exige, no mínimo, a concordância de três homens, sem o quê o “golpe” poderia terminar em fracasso. Com o Ministério da Defesa, bastaria que um homem decidisse pelo “golpe” e, possivelmente, ele se concretizaria;

- os militares têm uma característica exacerbada: a lealdade. Hoje, essa característica é dirigida ao Presidente da República, a quem os Ministros devem lealdade e compromisso político. Essa mesma lealdade seria transferida ao Ministro da Defesa, porém, apenas com o compromisso operacional, o que tornaria o Ministro elemento excessivamente poderoso pela capacidade de acionar toda a máquina militar, sem contestação política das Forças, uma vez que seu compromisso é operacional e seu Comandante, o Ministro. O argumento é chauvinista, na medida em que todos os membros do Executivo não estão sujeitos ao mesmo juramento e às penas decorrentes do perjúrio;

- embora fale-se muito em ditadura militar, convém lembrar que a pior-época de autoritarismo ocorrida no Brasil foi a de Getúlio Vargas - um civil. Mesmo que seja verdadeira a hipótese de que Oficiais-Generais aspiram ao poder máximo, deve-se admitir que o número de civis aspirantes ao mesmo poder é infinitamente superior. E, decididamente, não existem razões lógicas para se supor que um indivíduo seja um democrata convicto, apenas pelo fato de ser civil ou militar. Qual a certeza de que um Ministro Civil, no Ministério da Defesa, não seria tentado a empregar toda a máquina militar sob seu comando, em proveito próprio, ou de seu Partido, ou de seu grupo ideológico ou econômico? Não deixariam as Forças Armadas de zelar pela defesa da Pátria,

para cuidarem da defesa do Ministro? Não se pode esquecer que estamos no Brasil;

— o fato de que inúmeros países adotaram a fórmula Ministério da Defesa, não faz sentido para o caso brasileiro. Nações que assim o fizeram, venceram guerras, e outras, com a mesma fórmula, perderam-nas. Estados Unidos e Alto Volta possuem Departamentos de Defesa, e nada há de semelhante entre as duas Nações quanto ao poder militar ou engajamento político-militar;

— a noção de que a existência de um Ministério da Defesa daria às nossas Forças Armadas maior economia e integração é absolutamente ilusória, uma vez que estes aspectos já existem e, em grau até superior, ao de Nações bem mais desenvolvidas. Isto foi adquirido através de soluções tipicamente brasileiras, das quais o EMFA é um exemplo marcante. Embora integradas operacionalmente, as Forças mantêm suas identidades através de seus Ministros, integrados politicamente apenas ao nível de Presidente da República: parece uma solução inteligente contra aventureirismos;

— admitida como correta a solução brasileira, então qual o “porquê” de tantas intervenções na História do Brasil? Simplesmente porque uma coisa nada tem a ver com a outra. As intervenções sempre ocorrem diante de grande respaldo popular e em situações de evidente perda de controle da nação por parte do poder político. Deve-se ter em mente que as Forças Armadas, por sua organização, treinamento, disciplina e equipamento podem operar e sobreviver em ambiente caótico, quando quase todas as outras estruturas já tenham desmoronado ou desistido. E clamor popular ou incompetência política independem de qualquer tipo de organização militar;

— as intervenções militares no Brasil duraram excessivamente. Esta é uma verdade indiscutível, porém com raízes sociológicas e não estruturais-militares. Na medida em que uma instituição, um grupo ou um Partido assumam o poder, tenderá a nele permanecer. É muito conhecido na Sociologia o fato de de-

mocratas autênticos se transformarem em autoritários rudes como consequência do tempo excessivo em que lutaram pela Democracia, ou do tempo excessivo em que a exerceram. Todo grupo, ainda que fielmente democrático, porém com excessiva permanência no poder, tende a autoperpetuar-se, com o abandono gradual dos ideais democráticos originais;

— O Ministério da Defesa reduziria a ingerência dos militares em assuntos fora de sua competência. Essa é uma ilusão que, também, apresenta erro de raiz. Os militares interferiram sempre, como qualquer grupo de pressão, nas áreas específicas de seu interesse operacional. No caso do monopólio do petróleo, porque conhecem o valor do combustível nas operações militares; na construção de grandes rodovias, pelo conhecimento que possuem da estratégia e da logística necessárias aos movimentos de Forças; na construção de aeródromos na Amazônia, por terem consciência da vulnerabilidade dessa parte de nosso território; na indústria bélica, pelo fato de saberem o significado da dependência tecnológica. Tantas outras intervenções poderiam ser citadas e em nenhuma delas revela-se algo danoso à Nação. Pelo contrário, o que se observa é o atendimento não só ao conceito estratégico-militar, como aos anseios de desenvolvimento, traduzidos em empregos, integração nacional, soberania, aumento de renda, divisas, progresso;

— há o pensamento de que, com o Ministério da Defesa, seria possível reduzir os efetivos e o poder das Forças Armadas. Esse conceito é dominante sobretudo entre os marxistas, o que nos revela, de maneira enfática, o estágio infantil e a falta de visão estratégica da nossa esquerda mais radical. É por demais óbvio que a eventual instalação, no Brasil, de um regime marxista iria exigir Forças Armadas extremamente poderosas, uma vez que teríamos de enfrentar os “contras”, ou seja, os Estados Unidos. Não entendem nossos marxistas que, hostilizando ou reduzindo as Forças Armadas, eles jamais chegarão ao poder, ou a lugar algum. A visão estratégica lógica indica como

caminho garantir, desde já, uma lealdade futura, fator indispensável para se manter no poder.

Todos os equívocos aqui comentados têm suas raízes, conforme já vimos, em pressupostos enganosos.

Apenas com o propósito de possível reorientação de raciocínio, vejamos uma tentativa de recompor os fatos:

— a última coisa que os militares desejam é o poder político, principalmente, pelo fato de que esta situação sempre foi altamente danosa ao aperfeiçoamento e evolução profissional das Forças Armadas;

— os militares nunca usaram armas contra a ideologia comunista. As guerras foram iniciadas contra a metodologia aplicada. Deve-se entender que os militares são, em última análise, profissionais da violência ordenada, e não profissionais da Ciência Política. Qualquer estado diferente da paz aguça o instinto militar, da mesma forma que qualquer estado diferente de saúde aguça o instinto médico. O maior desejo militar é, sem dúvida, o estado de paz em todos os seus aspectos, não importando muito a ideologia dominante, desde que assumida, em paz, pela indiscutível vontade nacional;

assumida, em paz, pela indiscutível vontade nacional;

— os militares têm, claramente, profundo espírito de corpo, que se traduz, sobretudo, no mal-estar e constrangimento que se abate sobre os quartéis, sempre que um elemento exhibe comportamento incompatível com o Corpo. E o Corpo tende a rejeitar comportamentos estranhos, e os Regulamentos e a Justiça Militar são muito mais implacáveis do que a opinião pública julga;

— as Forças Armadas sempre estiveram na vanguarda tecnológica nacional, repassando e abrindo seus conhecimentos aos demais segmentos da sociedade. No momento atual, a tecnologia de ponta, em áreas tão sensíveis quanto eletrônica, nuclear e aeroespacial, é desenvolvida pelas Forças Armadas,

com operacionalidade e eficiência, voltada para seus próprios objetivos e aplicação civil. No entanto, deve-se admitir que, de maneira geral, militares opinando sobre Economia podem ser comparados a geólogos opinando sobre Obstetrícia. Os geólogos, como os militares, não estão “abaixo da média”, apenas há que se distinguir as funções específicas de cada universo;

— o Brasil, malgrado todas as crises e problemas, está inexoravelmente na trilha que o levará a ser fator de desequilíbrio regional e mundial, pelas posições que vier a assumir nos cenários futuros. O peso econômico, territorial, populacional, energético e ideológico, aliado à privilegiada posição geoestratégica, necessita do respaldo da Força contra competidores que abduquem da paz e decidam interferir em nossa economia, território, população, energia ou ideologia. A ameaça externa não é algo tão simples e mensurável como os próprios militares gostariam que ela fosse. Ela é um exercício abstrato de possibilidades até que, repentinamente, torna-se algo real, cruel e assustador. Quase tudo é perdoável na administração de um Estado, menos ser surpreendido pela força humilhante. O antídoto para a Surpresa é a Prevenção, e a Dissuasão é a melhor forma de prevenir. Forças Armadas coerentemente dimensionadas e poderosamente dissuasoras são o melhor seguro contra surpresas, além de uma garantia relativa de paz e entendimento.

O exposto pretendeu contribuir para melhor apreciação e avaliação da ambivalência de nossos Constituintes que tendo como principal pilar a Democracia, vêem como obstáculo as Forças Armadas. Como disse há pouco tempo um eminente jornalista, trata-se de “puro desperdício de medo”.

Mas o medo é grande gerador das fortalezas falsas, e a ambivalência de nossa Assembleia Nacional Constituinte pode gerar um artigo “Maginot” — belo, bem construído, forte e bem intencionado, porém fatal em seus efeitos, por ter desprezado a lógica social e a própria essência do Brasil e de seu povo.

Temas para Meditação e Desenvolvimento



MAJ BRIG R/R LAURO NEY MENEZES

I – CÓDIGO PESSOAL DO OFICIAL

A mais intuitiva das verdades a respeito das pessoas é que estas não são idênticas.

Existem, isso sim, indivíduos cujos atributos pessoais ajudam ou reforçam a capacidade de atingir padrões profissionais considerados como desejáveis e necessários.

Os mais valorosos Oficiais da nossa História são lembrados, não por haverem sido perfeitos, mas por haverem elevado suas qualidades acima das comuns a todos os homens.

A essência de um código pessoal, porém, é que ele é "pessoal". Cada Oficial deve decidir o que seu próprio código conterà e até onde ele orientará sua vida. Entretanto, isso não significa que cada Oficial escolherá seu pró-

prio caminho, em matéria de procedimentos, deixando-se levar por inclinações e caprichos pessoais. Haverá elementos de controle que serão, sempre, as necessidades da profissão escolhida. Isso limita, de uma certa forma, a liberdade individual do Oficial, que compreende, à medida que adquire experiência e maturidade profissional, que o código moral de sua profissão é uma forma de vida de padrão já estabelecido.

II – O CARÁTER OFICIAL

Durante séculos o "Código de Cavalaria" foi uma força viva e tangível na Europa Medieval: sob uma legenda romântica, embelezada por sucessivas gerações, o código dos cavaleiros andantes era muito simples. Ao lado do seu valor intrínseco de homem-de-armas, o cavaleiro devia condizer-se segundo padrões em que demonstrava virtudes tais como: bondade para com todos, especialmente para com as mulheres, os fracos e os mendigos; lealdade ao Chefe e à Pátria. Exposto tão resumidamente, o "Código dos Cavaleiros" parece quase ingênuo, atualmente. Mas a Cavalaria, em seu apogeu, foi expressão do mesmo idealismo que, no fervor religioso, produziu as grandes catedrais da Europa, preciosas relíquias daquela época.

Uma norma de conduta, que utiliza algumas das idéias do "Código da Cavalaria", convém ser cultivada pelos Oficiais. Com isso permanecem presentes em suas ações conceitos e virtudes tais como a honra, a bravura, a decência e outras que a vertigem do materialismo vai expulsando dos homens deste século.

Há certo número de virtudes universalmente aceitas como desejáveis para um Oficial. As que serão aqui examinadas são, talvez, as de maior relevância, pois abrangem a significação de vários termos de sentido mais restrito, e sempre encontrados nas Fichas de Conceito, como desejáveis ou essenciais à personalidade do Oficial.

Ao encarecer a integridade, a lealdade, a dignidade, a decência e a coragem, como qualidades de um Oficial, seria leviandade afirmar que não existem outras qualidades. Há outras ou, pelo menos, outras formas de encarar essas mencionadas.

Nosso objetivo é enfatizar qualidades fundamentais, indispensáveis a um Oficial. Os termos usados não são tão importantes quanto as virtudes que eles realmente querem definir.

1) Integridade

A integridade, no sentido de honestidade e de sinceridade no trato dos negócios da caserna, é um requisito essencial para todo Oficial. Mas, a integridade abrange muito mais do que isso.

Uma pessoa pode ser inteiramente honesta e sincera e, mesmo assim, ser deficiente em sua "integridade profunda", que é a marca dos *melhores* Oficiais. O cuidado metuculoso com o dinheiro e as propriedades da Nação é mandatório. Mas, o Oficial, que é honesto *unicamente* para evitar aborrecimentos, evidencia uma espécie de integridade técnica e superficial. Isto não é o suficiente para as situações críticas que o Oficial encontra, inevitavelmente, no cumprimento de suas obrigações profissionais.

A integridade do Oficial deve ter raízes mais profundas que o mero desejo de evitar punições por falta de exação ou de honestidade. Quais, então, as raízes profundas da integridade que devem ser a característica dos *melhores* Oficiais?

A espécie de integridade de valor para a profissão militar tem raízes em conceitos como os de: flexibilidade, decisão, exatidão,

adaptabilidade, equilíbrio, persistência, coragem moral, firmeza de propósito e tenacidade. Tudo isso combinando-se e ajustando-se, para que, com personalidade íntegra, ele enfrente os testes que a profissão a cada momento lhe reserva.

Em todas as profissões, a integridade é desejável e merece ser respeitada, mas, para Oficiais, o "desejável" transforma-se em "indispensável". Falhas de caráter que podem acarretar tragédias pessoais, em algumas profissões, podem contribuir para tragédias nacionais, quando ocorrem na profissão militar.

2) Lealdade

Na concepção de fidelidade à Pátria, a lealdade é tão obviamente essencial a um Oficial, que maior discussão a respeito é supérflua. Outra espécie de lealdade é, porém, igualmente fundamental na profissão militar: a lealdade do Oficial em suas relações com os superiores, os camaradas e os subordinados.

Somente o Oficial que é leal pode desempenhar, integralmente, sua função no conjunto de ações que mantêm as Forças Armadas como um todo e as tornam capazes de agir com sucesso. A lealdade deve-se estender por toda a cadeia-de-comando, nos dois sentidos. Cada indivíduo, nesse elo humano, deve ser leal para com todos na cadeia-de-comando.

A lealdade para com os superiores consiste no apoio entusiástico às decisões e ordens destes, a despeito dos pontos de vista pessoais e dificuldades da missão. A lealdade para com os camaradas e os subordinados consiste em estar sempre pronto para assumir a inteira responsabilidade das próprias decisões e ordens e das conseqüências decorrentes delas. A falta de lealdade em um sentido acarreta, imediatamente, a falta dessa qualidade no outro sentido, pois os efeitos se fazem sentir ao longo de toda a cadeia-de-comando.

3) Dignidade

A dignidade é a exteriorização de crenças e atitudes do indivíduo que revelam, não somente o que ele pensa de si mesmo, mas, também, dos demais. A dignidade real

não é um disfarce para encobrir fraquezas; não é traduzida por gestos ou atitudes superficiais. Somente uma pessoa de caráter íntegro tem dignidade genuína.

Se a dignidade pode ser relacionada com alguma regra, é com esta: - "Seja você mesmo; seja sincero e distinto e a dignidade aparecerá, por si mesma". Se o caráter de uma pessoa é basicamente íntegro, nenhuma norma-padrão de conduta é necessária.

Existem, porém, algumas demonstrações de dignidade que têm particular importância na profissão militar. Os cuidados com o vestir e a aparência, em geral, denotam satisfações consigo próprio. Em um Oficial, esses cuidados demonstram, ao mesmo tempo, essa satisfação íntima e o orgulho pela instituição a que pertence. As variações no vestuário - que são normais entre os civis - não podem ser toleradas em um Oficial, uma vez que o uniforme o identifica como um Chefe, dentro da Aeronáutica. A maneira de vestir o uniforme é assunto que interessa ao Oficial, mas, igualmente, à Aeronáutica.

A cortesia é uma prova de dignidade que tem especial significação para os Oficiais, não somente no seu sentido formal de etiqueta, mas, também, no sentido mais geral de consideração e distinção para com os demais.

Espera-se que o Oficial da Aeronáutica seja cortês e cavalheiresco, no grau apropriado, em todas as circunstâncias. A cortesia não é virtude que deva ser reservada para o Clube de Oficiais ou reuniões sociais. Todo Oficial tem relacionamento com superiores, subordinados e camaradas. No que concerne à cortesia, essas relações se confundem em um único padrão, dentro do qual nunca há justificativa para falta de polidez, desrespeito ou outras formas de ofensa à dignidade pessoal.

A cortesia militar inclui certos atos formais e habituais e procedimentos peculiares à Aeronáutica ou às Organizações Militares em geral. A observância das formas exteriores da cortesia militar é mais significativa, quando traduz uma verdadeira dignidade interior; sem

aquelas tendem a ser nem verdadeiras, nem corteses. A sinceridade, portanto, é a alma da cortesia militar.

4) Decência

A decência é um dos mais marcantes e, talvez, o mais difícil de definir entre os atributos de um Oficial. Ela significa, em sentido mais estrito, responsabilidade e decoro.

Normalmente, a sociedade encara os padrões morais de uma pessoa como assunto inteiramente de foro íntimo. Se um indivíduo prefere comprometer a saúde, o futuro ou a reputação por uma conduta imprópria, isso constitui, geralmente, uma questão pessoal. Seus vizinhos podem discordar da situação, sem discutir abertamente seu direito de viver a própria vida. Desde que o indivíduo não prejudique a comunidade, nem ponha em perigo o bem-estar de outras pessoas, sua conduta não pertence ao âmbito das coisas públicas.

Entretanto, diferente é a situação de um Oficial. Seu afastamento dos padrões de respeitabilidade e decoro é um assunto sério e suas fraquezas morais não são inteiramente uma questão pessoal.

Se elas acarretam uma conduta em desacordo com os padrões de decência estabelecidos, tanto o público, quanto a instituição estão verdadeiramente e gravemente afetados.

Os padrões de decência são elementos de controle que as sociedades civilizadas criam, tendo em vista o bem-estar geral; é importante que os militares os cultivem.

5) Coragem

A Coragem sempre foi considerada por todos como a virtude militar por excelência. Isso é explicável, pois é no campo de batalha que ela é mais necessária e onde se mostra mais vigorosamente caracterizada. Daí servir para estabelecer o valor de um militar, critério ainda bem atual, embora a guerra moderna tenha criado tipos de coragem que se revelam fora dos campos de batalha.

O verdadeiro corajoso é aquele que, embora sentindo medo, enfrenta aquilo que o atemoriza.

Coragem é, portanto, um estado de espírito que leva alguém a enfrentar conscientemente um perigo. "Coragem é a obediência da carne ao espírito".

III—O CHEFE MILITAR

As Forças Armadas constituem a expressão do Poder da Nação, pois não só garantem a Soberania do Estado, mas, também, asseguram o exercício de sua vontade, através das armas.

A estrutura das Forças Armadas, desde os tempos mais remotos, assenta em princípios de hierarquia e disciplina.

A História mostra que nos clãs e tribos que se agrupavam para guerrear, os Chefes surgiam selecionados pelas leis naturais que regem a liderança dos grupos: a força física, a astúcia, a coragem, a inteligência e a ascendência moral, capazes de responder eficientemente às expectativas do grupo.

Nas Forças Armadas contemporâneas, os Chefes são previamente preparados e exercitados, dia a dia, nos seus misteres, galgando postos sucessivamente.

Os tipos de chefia democrática e autocrática definem as maneiras de exercício do mando, diferenciadas fundamentalmente no que concerne à posição do subordinado em relação à do Chefe.

Assim:

O Chefe democrata coordena e usa as ordens como definição de tarefa comum a ser realizada, enquanto o autocrata controla e emprega as ordens como imposição de sua vontade.

O primeiro explora a delegação de atribuições, o segundo abusa da centralização daquelas atribuições.

O democrata usa normalmente a sugestão, ocasionalmente a persuasão e excepcionalmente a coação, enquanto o autocrata faz uso normal da coação, ocasional da sugestão e, somente em casos excepcionais, da persuasão.

A chefia democrática convence o subordinado de que o cumprimento do dever satisfaz, em última análise, os próprios interesses dos executores; a autocrática exige a obediência em face das sanções correspondentes.

O Chefe democrata emprega, como instrumento predominante de ação, o moral do grupo, alicerçando sobre ele a indispensável disciplina, compreensiva, sólida e conseqüente; o Chefe autocrata utiliza, como instrumento predominante de direção, a disciplina e, sobre a mesma, procura (quando o faz) alicerçar o moral do grupo.

O democrata coloca os subordinados em situação de participação ativa nos empreendimentos a realizar, orientando-os para um objetivo digno; ao contrário, o autocrata, considerando os subordinados simples peças de um mecanismo, os mantém em posição passiva, manejados ao seu talento.

Finalmente, a chefia democrática é aquela que orienta, dirige, educa e estimula os subordinados, obtendo deles cooperação voluntária e simpatia, ao mesmo tempo em que desenvolve neles, ao máximo, a capacidade de trabalho. A Chefia autocrática se caracteriza pela imposição da vontade do Chefe, limitando a ação dos subordinados através de regras rígidas e minuciosas.

Dentro dessas considerações, inclinamo-nos, incondicionalmente, ao "teor" que caracteriza o chefe democrata, cujo desempenho está afinado com os princípios de liderança.

A posição do militar como chefe dá-lhe as prerrogativas hierárquicas e funcionais para:

- influir sobre os atos dos subordinados;
- exercer sua ação por meio da autoridade;
- unir seus subordinados em decorrência dos imperativos do dever;
- determinar, coordenar e impor, pela obediência à hierarquia.

Porém, não bastam essas prerrogativas para o êxito do exercício da Chefia Militar. É preciso que os Chefes sejam os autênticos líderes de seus subordinados, o que, obviamente,

não se obtém por legislação, mas pelas qualidades pessoais. O Chefe-líder é aquele que consegue:

- influir sobre as idéias dos subordinados;
- exercer sua autoridade pela admiração;
- unir seus comandados pela força de um ideal;
- solicitar, catequizar e conduzir pelo coração, pela fé, pelo entusiasmo, pela compreensão e pelo exemplo.

A satisfação desses requisitos, típicos do líder, tem necessariamente que ser atingida, pois, nas Forças Armadas, não cabem líderes fora da escala hierárquica.

Todos esses aspectos doutrinários visaram tentar arrolar as qualidades do bom Chefe Militar, classificadas segundo os aspectos da personalidade e respectivas manifestações.

É assunto deveras apaixonante para nossos misteres profissionais, cuja ampla bibliografia permitiria estudo muito mais extenso e completo. Há, também, os casos históricos, particularmente da II Guerra Mundial, nos quais muitos ensinamentos poderiam ser colhidos.

IV—O CASAMENTO

Escolhe bem tua companheira: além do

amor que ela te dedica, faz com que conheça a tua carreira e os teus deveres. Procura encontrar equilíbrio entre o amor (do lar) e a devoção (da carreira).

Não te esqueças de que a Força Aérea te vem preparando, há vários anos, para ascender-te na escala social, para te transformar em cavalheiro, Oficial e futuro General.

A tua noiva ou esposa deve estar à altura de um cavalheiro e de um futuro General. Procura uma jovem de boa educação, estofo moral e cultura. A Força Aérea não poderá prepará-la para ser tua esposa. Portanto, tua escolha é importante.

A esposa de um Oficial participa ativa, profunda e decisivamente na vida do profissional. Não deixes que uma escolha impensada ou imatura venha a toldar o teu futuro.

Não transformes uma aventura amorosa descomprometida em uma opção séria (e desastrosa)!

Procura tomar a decisão de constituir um lar, quando já estiveres materialmente equilibrado e emocionalmente ajustado à nova situação de Oficial. A pressa é inimiga da perfeição. Além de causadora de desajustes catastróficos, no futuro, e que intervêm no desempenho na carreira.

AVIAÇÃO CIVIL NO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

O Ministério da Aeronáutica

Para se tratar desse tema, faz-se necessário mostrar o que é, realmente, o Ministério da Aeronáutica.

Ao contrário dos demais, não se pode classificá-lo de uma maneira por demais simplista como MILITAR ou CIVIL; na realidade, é tão CIVIL, quanto MILITAR.

O Ministério da Aeronáutica não é Ministério da Força Aérea; a ele estão afetas três atividades básicas:

- Força Aérea;
- Aviação Civil;
- Pesquisa, Desenvolvimento e Indústria.

Com o surgimento da Aviação, no início deste século, os brasileiros sentiram suas possibilidades e anteviram sua importância para um País com as dimensões do nosso.

Essa sensibilidade foi a base em que se alicerçou uma Doutrina Aeronáutica, que impulsionou, e ainda impulsiona, as atividades aviatórias.

Ao longo do tempo, graças àqueles que souberam interpretar o pensamento, a vontade e a visão de nosso povo, o Brasil tem dado ao mundo magnífico exemplo de bom senso, racionalidade, equilíbrio e inteligência no trato de seus assuntos de Aviação.

Aquela Doutrina Aeronáutica, hoje Doutrina Aeroespacial, consubstancia-se na objetiva legislação que tem regido a Aviação, resumindo-se na integração de todas as atividades ligadas ao espaço numa entidade única: o Ministério da Aeronáutica.

O Brasil logrou congregar aquelas atividades sob o controle de um só órgão administrativo, enquanto outras nações esvaem-se e desgastam-se em supérflua duplicidade de gastos e esforços.

Os Componentes Civis

É de se notar que os Componentes Civis — Aviação Civil, Pesquisa, Desenvolvimento e Indústria — congregam-se com o Componente Militar no âmbito do Ministério da Aeronáutica, no que se refere ao exercício de atividades, operações, pessoal envolvido e recursos.

Aviação não é apenas Transporte Aéreo.

Além de Transporte Aéreo é, também, a Aviação dos Serviços Especializados, a Aviação Geral, o recrutamento, a formação e o controle de Recursos Humanos, o controle da Manutenção, a Infra-estrutura Aeronáutica e o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

São reconhecidos, nos âmbitos nacional e internacional, a eficiência e o alto grau de competência das organizações que constituem os outros Componentes Civis do Ministério da Aeronáutica, embora suas atividades estejam voltadas para a Aviação Civil e Militar:

- Centro Técnico Aeroespacial (CTA) - este civil e militar;
- Companhia Eletromecânica (CELMA);
- Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER);
- Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO);
- Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (TASA).

Ressalte-se o êxito empresarial da CELMA, da EMBRAER, da INFRAERO e da TASA, fato auspicioso não muito comum no universo das Empresas Estatais. Tal sucesso, como o do CTA e o da Aviação Civil brasileira, é decorrente de uma correta Doutrina Aeroespacial, em vigor por mais de quarenta anos.

Aspectos de Ordem Econômico-Financeira

Há alguns anos, e muito particular-

mente no momento atual, a necessidade de se controlarem os gastos governamentais tem-se constituído em condição imprescindível para a estabilidade econômico-financeira do País.

Tendo adotado a solução de concentrar os meios para fazer baixar os custos, nosso País encontrou a solução ideal para as operações comuns da Aviação Brasileira: temos as mesmas pistas para aviões civis e militares, dispomos dos mesmos serviços, dos mesmos socorros, da mesma proteção ao vôo; seguimos uma só direção, uma só política.

Mantendo lado a lado a Aviação Civil e a Aviação Militar, aproveitando ao máximo a infra-estrutura de implantação e manutenção dispendiosas, ficou unificada a base em que opera a Aviação, com maior economia, maior eficiência e mais inteligência.

Além da infra-estrutura comum — aeroportuária e de proteção ao vôo — as atividades unificadas de prevenção de acidentes aeronáuticos, controle médico de aeronavegantes, controle de manutenção, indústria aeronáutica, pesquisa e desenvolvimento contribuem para tornar viável uma Aviação segura, eficiente, com gastos públicos aceitáveis, mercê da mais racional aplicação de recursos nas atividades comuns, civis e militares.

Segurança de Vôo

São comuns, também, os Sistemas de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e de Proteção ao Vôo. Os dados estatísticos são relevantes: o ano de 1985 ficou conhecido, internacionalmente, como o “Ano Negro da Aviação Comercial”, com dezenas de acidentes e cerca de 1.800 vítimas no cenário mundial. Naquele ano, seguindo uma tendência decrescente, a Aviação Comercial Brasileira teve 5 acidentes, com 19 vítimas. No ano seguinte - 1986, os números foram ainda menores: 2 acidentes e 1 fatalidade.

O Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENI-

PA) tem formado especialistas em Investigação e Prevenção, tanto civis como militares; além da formação de pessoal especializado, outros cursos, conferências, seminários e ações diretas daquele órgão têm sido instrumentos eficazes na prevenção de acidentes, o que interessa a todos: autoridades aeronáuticas, empresas aéreas, aeronautas, proprietários de aeronaves privadas e usuários.

O Sistema de Proteção ao Vôo, através do qual é exercido o Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, atende às operações aéreas civis e militares.

Os órgãos de controle são comuns, à exceção de alguns específicos para certas operações tipicamente militares, como as de Defesa Aérea, por exemplo.

O controle comum da maioria das operações é um fator determinante para um alto grau de segurança dos vôos.

Os países que separam as Aviações Civil e Militar possuem estruturas diversificadas, com graves problemas de coordenação entre órgãos de controle de tráfego aéreo, além de gastos públicos mais elevados.

A separação da Aviação Civil da Militar, no Brasil, implicaria em redução dos padrões de segurança de vôo.

Aviação Civil Internacional

A Aviação brasileira ocupa lugar de destaque no conceito internacional, tanto no que diz respeito à Aviação Civil, quanto à Aviação Militar, e à própria Pesquisa e Desenvolvimento no campo aeroespacial.

Na Organização de Aviação Civil Internacional, desde 1946 até os dias de hoje, o Brasil vem sendo guindado com expressiva votação pelos demais Países Contratantes - hoje em número de 156 - como participante do Conselho da Organização, no destacado grupo dos dez Membros que mais têm contribuído para a Aviação Civil Internacional. Além disso, por vários anos, nossos representantes têm di-

rigido os destinos da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, compondo o Comitê Executivo, quer como Vice-Presidentes, quer na Presidência da Organização.

Aspectos Práticos

Do ponto de vista prático, tem-se discutido o posicionamento da Aviação Civil na estrutura governamental.

Se a Aviação Civil for retirada do Ministério da Aeronáutica, o novo Ministério a que ficar vinculada terá que estruturar-se de maneira a incluir em sua organização, órgãos e serviços acima mencionados. Como esses órgãos e serviços são, também, indispensáveis à Força Aérea, esta não poderia abrir mão deles e muito menos do pessoal disponível que, além de necessário é, em grande parte, constituído de militares que, em decorrência de dispositivos legais, não poderiam ser simplesmente transferidos para organizações civis. Ainda que essa transferência fosse viável, estaríamos apenas "despindo um santo para vestir outro".

Dessa forma, na eventualidade da desvinculação da Aviação Civil, o fato iria provocar, forçosamente, a duplicação de atividades já mencionadas, o que contraria os princípios fundamentais de qualquer Reforma Administrativa: economia de meios e racionalização. O País não está em condições de aceitar maiores despesas para os cofres públicos; somente os países altamente desenvolvidos dispõem de meios suficientes para dispersar recursos em diversos organismos autônomos, com atividades afins, em quantidade e qualidade necessárias a manter a eficiência de cada um desses organismos.

Além disso, aquele que invoca o argumento da homogeneidade para situar a Aviação Civil no Ministério dos Transportes, por exemplo, utilizando apenas a sua estreita conotação com o Transporte Aéreo Civil, há de reconhecer que o mesmo argumento aconselha a permanência de tudo o que se refere à Aero-

náutica, no Ministério da Aeronáutica.

Neste caso, o ponto que se deve enfatizar é que o Transporte Aéreo Civil é, no Sistema de Aviação Civil, apenas um elo executivo, dos muitos existentes, e representa, tão-somente, uma parcela diminuta de todo o conjunto, ainda que seja a mais visível, a mais discutida.

Na prática, seria um manifesto contra-senso trocar uma experiência bem sucedida por outra, que pode levar o Transporte Aéreo, juntamente com toda a Aviação Civil, à situação hoje enfrentada pelo Transporte Ferroviário e pelo Transporte Marítimo.

Outro argumento muito usado é o de que as atividades de Aviação Civil não devem ficar subordinadas à Força Aérea. Como foi dito, e com alguma insistência, o enunciado desse argumento manifesta o desconhecimento, ou o propósito de confundir, por parte de quem o apresenta. A Força Aérea é uma das três atividades básicas do Ministério da Aeronáutica, e não o seu todo.

Por fim, vem o argumento da analogia: a maioria dos países tem a Aviação Civil integrada no Ministério dos Transportes. Em primeiro lugar, a Aviação Civil, em outros países, nem sempre está sob o Ministério dos Transportes. Na Inglaterra, por exemplo, é vinculada ao Departamento do Comércio; na União Soviética se constitui em um Ministério à parte: o Ministério da Aviação Civil; nos Estados Unidos da América, um setor fica no Departamento de Transportes, e outro no Departamento de Estado; no Paraguai, é subordinada à Força Aérea; na Argentina, tem vin-

culações com a Força Aérea, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa.

O fato é que cada país tem suas peculiaridades próprias, problemas específicos, interesses nacionais e dimensão territorial diversa. Portanto a tese da analogia não pode ter pretensões de verdade, e carece de valor probante.

A solução baseada no "Cliché" importado está muito desvalorizada. O Brasil já é maduro o suficiente para estabelecer soluções suas, para problemas seus.

CONCLUSÃO

Há 46 anos vivemos uma política de integração, em entidade única, de tudo aquilo que se refere ao espaço. E deu certo! Mudar, por mudar, sem uma avaliação das consequências de ordem legal, econômica, técnico-administrativa e mesmo de segurança? Medida prematura, intempestiva e impatriótica!

Separar, hoje, a Aviação Civil da Militar, para experimentar exatamente velhos rumos que, de há muito tempo, se procura mudar em outras Nações?

A Aviação Civil brasileira, que não é somente Transporte Aéreo, está muito bem no âmbito do Ministério da Aeronáutica: segura, eficiente e atendendo à sua finalidade. Por que mudar?

O SUCESSO NÃO COMPORTA CONTESTAÇÃO

A AVIAÇÃO DO MEU TEMPO - A Antiga

TenBrig R/R Carlos Alberto H. de O. Sampaio

Instado a colaborar na elaboração de um artigo para a REVISTA DA UNIFA, quero esclarecer, inicialmente, que me encontro afastado do Serviço Ativo há mais de 10 (dez) anos e, por isso mesmo, desatualizado no que concerne à moderna Aeronáutica. O pouco que ainda conservo vem dos contatos que me são oferecidos obsequiosamente por antigos ajudantes-de-ordens, hoje Brigadeiros, para vôos diversos, dando-me oportunidade de conhecer os avanços dos últimos anos, o que muito me desvanece.

Feito este prêmbulo, quero, assim justificar o assunto por mim escolhido: A AVIAÇÃO DO MEU TEMPO - A ANTIGA.

Será uma exposição simples de como era encarada a 5ª Arma: a novel Aviação Militar.

Não sou dos pioneiros do tempo de SANTOS DUMONT e dos destemidos vencedores da Travessia do CANAL DA MANCHA, e nem tampouco do notável feito de CHAR-

LES LINDBERG, na sua famosa viagem solo entre Nova Iorque e Paris.

Reporto-me à época mais recente, quando iniciei minha carreira de aviador naval - o ano de 1931.

A instrução, então, era dividida entre duas corporações: o Exército, que seguia a orientação francesa, e a Marinha, que seguia a Escola de Gosport, inglesa.

Perseguiu-se durante anos a idéia da fusão, originando-se em 1941 o Ministério da Aeronáutica.

Já então, o CAN (Correio Aéreo Nacional) se estruturava e várias linhas existiam, algumas para o exterior.

Reporto-me, particularmente, a uma delas: a do PARAGUAI. A navegação de então era precária e toda visual. Não havia rádio, radar, rádio-compasso; apenas "ponteiro e bolinha". Os aviões utilizados eram: WACO CSO e CABINE (o velho CJC e o novo EGC 7, este com comando de passo variável, constituin-

do-se num grande melhoramento).

Nesta rota - PARAGUAI, totalizando 1.975 Km, as escalas eram:

Rio - São Paulo	360 km
São Paulo - Bauru	288 km
Bauru - Penápolis	142 km
Penápolis - Três Lagoas	135 km
Três Lagoas - Campo Grande	305 km
Campo Grande - Ponta Porã	255 km
Ponta Porã - Concepción	215 km
Concepción - Assunción	225 km

Logo na 1ª etapa - Rio-São Paulo - quando o tempo fechava em São Paulo, fazia-se um pouso em São José dos Campos, onde havia um pequeno campo, um hangar para abrigar planadores (porque ali estava sediado um Clube de Planadores) e, numa baixada próxima, o sítio de um alemão, onde encontramos um telefone, que usávamos para obter informações sobre a melhoria do tempo em São Paulo.

E imaginar que ali se acha atualmente instalada a EMBRAER!!! Havia "macetes" para todas as rotas mas, se me estou reservando a esta, é porque tenho anotações feitas num caderno de apontamentos, datado de 18 de agosto de 1941, quando ainda no posto de Capitão Aviador.

(INÍCIO DOS APONTAMENTOS)

Os rumos são da rota de ida:

Dia 20/08/41

Rio 07:50 Alt 1200 m SP 09:35

SP 11:20 Emergência ITÚ, ao sul da cidade de JAHU

(S. Pedro)

(Botucatu)

Alt 1500 m (Avaré)

(S. Manuel)

Depois de ANHEMBY, rumo em cima de dois morros (310°)

Bauru - 13:10

Bauru - 13:15 alt. 1000 m

Pirajuhy - 20 min - tem campo

Cafelândia - 10 min - tem campo junto cemitério

Cafelândia-Lins - 15 min-tem campo junto à linha da E.F.

Penápolis - 14:30 alt. 1000 m

Biriguy - 10 min - tem campo -uma pista

Araçatuba - 5 min - campo bom

Fazenda Guanabara } campos bons

Andradina }

Três Lagoas - 15:30

Decol. - 15:40

Rios Pomba e Verde - 25 min

Rio Pardo - 48 min

Água Clara - # 45 min da partida-campo em frente à cidade-BOM retangular, nos fundos da estação.

Rio Pardo tem campo bom junto à linha-formato quadrado

Fazenda Ligação (bom campo marcado)

Campo Grande - 17:25 - 170 lts.

Nota: # sinal significativo de "través", na navegação marítima.

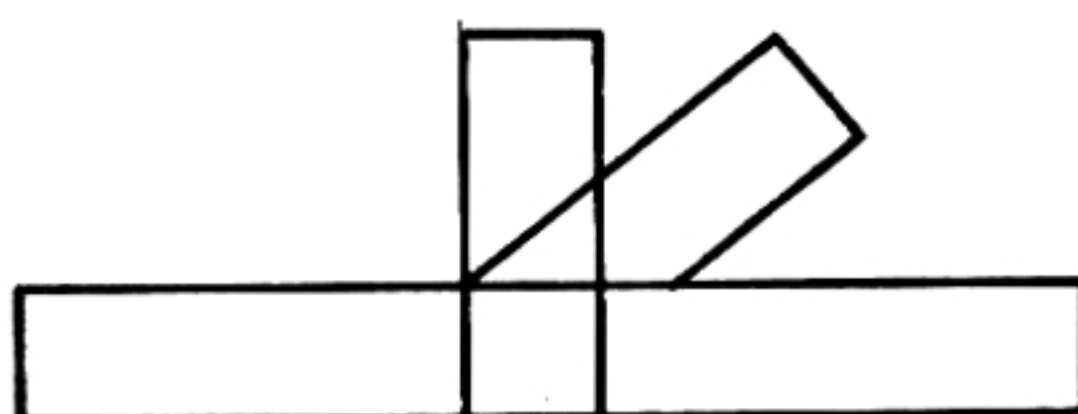
Dia 21/08/41 - CAB EGC7 - 5251

Decolagem Campo Grande 09:25 alt. 1200 m

09:40 - Encruzilhada das 3 (três) estradas de rodagem (Entre Rios-Ponta Porã-Bela Vista)

09:45 - Casa em U, com Curral em círculo (na estrada de rodagem).

09:47 - Fazenda Boavista, que fica um pouco depois e à direita da casa em U (3 pistas)



Ponte do Ribeirão Serrote - 10:20

Depois da ponte do Rio Brilhante, a estrada se bifurca: uma vai a Maracaju (a da esquerda) e a outra para Ponta Porã (a da direita)

Campo de Maracaju em T à E da cidade, junto à estrada de rodagem, um pouco afastado da cidade. Com tempo bom nesta altura devem ser visíveis os morrotes, antes do rio Santa Maria, que ficam no rumo.

Nesse trecho a estrada de rodagem abre para a direita, deixa os morrotes à esquerda.

Rio Santa Maria - 10:15

Ponte Rio Dourados - 10:25

Fazenda Santa Virgínia na beira da estrada (bom tempo) - 10:30

Ponta Porã - 10:40

Gas. 140 l

Óleo 1 l

Decol. 13:55 alt 1100 m

Campo de aviação junto à margem do rio Aquidaban, onde há uma forte volta do mesmo com desbarrancado da rua do povoado para o rio.

Pouso em Concepción - 14:55

Decol. 15:25 alt 1200 m

Poroto (em frente a S. Pedro), na margem do rio 15:30

Rosário 15:35 - campo bom - seguir a estrada que vai da margem para o interior (na 1ª curva à direita, fica o campo)

Arroyos Esteros # BB 15:53

Assunción - Pouso 16:15

Gas. 180 l

Óleo 2 l

(FIM DOS APONTAMENTOS)

E, assim, se navegava naqueles tempos, que já vão longe; quanta coisa ainda se poderia recordar dessa época tão distante!!!

Como era bom ter o contato com o chão, deslumbrando nossas vistas com paisagens as mais diversas.

Complementando esses dados, lembro-me dos antigos campos, tanto o de Campo Grande, como o de Ponta Porã. O primeiro, situado em terreno afastado da cidade, pertencia ao Exército, com área acanhada, pois não fora previsto para campo de aviação. Exigia muita atenção e perícia na aterrissagem; foi abandonado quando da mudança para as atuais instalações.

Quanto a Ponta Porã, o pouso era feito no pátio de exercícios da Cavalaria do 11º RCD, também de dimensões reduzidas, se levarmos em conta que não se tratava de um campo de aviação propriamente dito. A aproximação se fazia tomando como referência a caixa d'água elevada que se via à distância, e situada na estada do campo de exercícios. Ao sobrevoar a área, às vezes era necessário realizar vôo rasante, para afastar os cavaleiros que ali se exercitavam.

Quanta "pelada" e quanta saudade desse atraso!!!....

(Os apontamentos são cópia autêntica das anotações de um jovem Capitão Aviador)



MESTRADO EM AERONÁUTICA...

POR QUE NÃO ?

MAJ AV ELTON VIEIRA BOZZA

Em 1984, finalmente se concretizou uma antiga idéia, a criação da Universidade da Força Aérea (UNIFA), com todas as dificuldades naturais de uma nova Organização. As vantagens da unificação dos cursos de pós-graduação da FAB eram tantas, e tão fortes, que todos os obstáculos foram superados.

Temos hoje um único comando, uma única filosofia, para este tipo de ensino, evitando a superposição de assuntos e facilitando a troca de informações entre as Escolas. Muitos frutos estão aparecendo, como a criação de uma Biblioteca Central especializada em Poder Aeroespacial e a Revista da UNIFA, um autêntico "caldo de cultura" para novas idéias. A UNIFA é, sem dúvida, o campo ideal para o desenvolvimento do pensamento acadêmico sobre aeronáutica. A expressão deste pensamento pode ser resumida no trabalho

monográfico que os alunos da EAOAR e ECEMAR realizam durante o curso, onde são desenvolvidos a pesquisa e o pensamento inovador.

Monografia em seu sentido lato é "todo trabalho científico de primeira mão, que resulte da investigação científica" (Délcio Vieira Salomão, *Como Fazer Uma Monografia*). No seu sentido estrito, é a dissertação a respeito de um único assunto.

A Tese é a monografia mais antiga e tradicionalmente mais solene. Sua origem remonta às primeiras universidades. A "Defesa de Tese", ou simplesmente "Tese" representava o momento culminante de quem aspirava ao título de Doutor, ou Mestre.

Muitas das monografias realizadas na UNIFA têm as características da defesa de tese: esgotam um determinado assunto, são ori-

ginais e muito bem defendidas perante a banca. São excelentes trabalhos que nem sempre são reconhecidos por não termos como comparar o seu conteúdo, pois são assuntos ímpares.

Outras Universidades têm onde buscar inspiração para seus cursos de mestrado ou doutorado, mas como mencionamos acima, a Universidade da Força Aérea é ímpar; somos os únicos especialistas brasileiros em Poder Aeroespacial, talvez seja por isto que bons oficiais com conhecimento a nível de mestrado, por exemplo, ainda têm o seu currículo limitado ao curso de graduação. Mas por que, se temos Escolas de pós-graduação muito boas, algumas até na vanguarda do ensino?

A nossa UNIFA está nos seus primeiros anos; não possuímos ainda um sistema de pós-graduação definido. Esta é a proposta deste artigo: como desenvolver esta qualificação.

Poderíamos criar a opção de defesa de tese nos cursos da UNIFA, especificamente na EAOAR e ECEMAR. O aluno interessado realizaria a sua monografia com características de tese, o que, além de fornecer a sua contribuição ao Poder Aeroespacial, tão importante e necessária em virtude de sua posição profissional e hierárquica, aprofundar-se-ia na pesquisa do seu trabalho. Ao incrementar o nível

de pesquisa, não haveria influência na avaliação final dos respectivos cursos: a tese seria voluntária, e sua utilização limitada aos objetivos propostos neste artigo.

Como consequência, as bancas examinadoras, que hoje são compostas só de instrutores acadêmicos, receberiam o concurso de especialistas nas respectivas áreas abordadas, como armamento aéreo, emprego aerotático, instrução de vôo, emprego de compostos, entre outras. O tempo de exposição oral seria dilatado, tendo em vista a nova dimensão do trabalho. Porém, considerando que apenas alguns se prontificariam a defender tese, não haveria necessidade de grande quantidade de tempo adicional. Na EAOAR, por exemplo, apenas com alguns poucos arranjos internos, os alunos que optassem pela tese teriam o seu "forum".

A aeronáutica é atividade de vanguarda; quase todas as idéias novas cresceram nesta área. À UNIFA, agora, compete continuar estimulando o pensamento inovador, para mantermos este "status quo"; a tese é um dos caminhos. Ganha a Força Aérea, e ganha o aluno ao receber um título que já era seu de fato. Quem sabe não teremos em breve o nosso militar com mestrado em Aeronáutica, pela Universidade da Força Aérea. Por que não?

O 1º vôo do "14 BIS" e as falsas primazias

Marcio B. Cezar

Em 23 de outubro de 1906, precisamente às 16:00h, no campo de Bagatelle, na França, Alberto Santos Dumont, com o seu "14 BIS", elevava-se do solo e percorria uma distância aproximada de 60 metros, a cerca de 2 metros de altura.

Era a primeira vez que o HOMEM vencida a lei da gravidade, voando no "mais pesado que o ar".

Entretanto, a partir deste notável fei-

to, várias questões surgiram com referência à primazia da Aviação, todas elas procurando roubar a Santos Dumont a glória de ter sido o "Pai da Aviação".

Pretendemos expor, de maneira clara e concisa, as falsas primazias decorrentes do feito do nosso genial patrício pois, na expressão de um de seus biógrafos, foi Santos Dumont "quem deu asas ao mundo e glória ao Brasil".

Todos os jornais do mundo noticiaram, e fotografias autênticas perpetuaram a ocorrência. Um monumento foi erguido no local do vôo, para comemorá-lo.

A prioridade do vôo em favor dos irmãos Wright (Wilbur e Orville) é a que atualmente tem provocado maiores controvérsias. Os americanos reconhecem ter sido Santos Dumont o primeiro homem que voou no "mais pesado que o ar", na Europa, entretanto, não o admitem como autor do primeiro vôo realizado no mundo inteiro.

A argumentação levantada pelos americanos é de que os irmãos Wright "voaram", pela primeira vez, em 17/12/1903, ou seja, 2 anos e 10 meses antes do famoso vôo de Santos Dumont, em 23/10/1906.

Já que o assunto é muito vasto, citaremos alguns quesitos, nos quais está evidenciado, de maneira clara e insofismável, que os americanos não possuem provas oficiais para reivindicarem a paternidade da Aviação.

Citaremos abaixo um trecho da obra "O que eu vi, o que nós veremos", livro escrito pelo próprio Santos Dumont, seguido de alguns comentários:

"Um público numeroso assistiu aos primeiros vôos feitos por um homem, como tais, reconhecidos por todos os jornais do mundo inteiro. Basta abri-los, mesmos os dos Estados Unidos, para se constatar essa opinião geral.

Podia citar todos os jornais e revistas do mundo, todos foram, então, unânimes em glorificar "esse minuto memorável na História da Nevegação Aérea".

No ano seguinte, o aeroplano Farman fez vôos que se tornaram célebres; foi esse inventor-aviador que primeiro conseguiu um vôo de ida e volta. Depois dele, veio Blériot, e só dois anos mais tarde é que os irmãos Wright fazem os seus vôos. É verdade que eles dizem ter feito outros, porém as escondidas.

Eu não quero tirar em nada o mérito dos irmãos Wright, por quem tenho a maior admiração; mas é inegável que, só depois de nós, se apresentaram eles com um aparelho superior aos nossos, dizendo que era cópia de um que tinham construído antes dos nossos.

Logo depois dos irmãos Wright, aparece Levasseur com o aeroplano "Antoinette", superior a tudo quanto, então, existia; Levasseur havia já 20 anos que trabalhava em resolver o problema do vôo; poderia, pois, dizer que o seu aparelho era cópia de outro construído muitos anos antes. Mas não o fez.

O que diriam Edison, Graham Bell ou Marconi se, depois que apresentaram em público a lâmpada elétrica, o telefone e o telégrafo sem fios, um outro inventor se apresentasse com uma melhor lâmpada elétrica, telefone ou aparelho de telegrafia sem fios, dizendo que os tinha construído antes deles?!

A quem a humanidade deve a navegação aérea pelo mais pesado que o ar? Às experiências dos irmãos Wright, feitas às escondidas (eles são os próprios a dizer que fizeram todo o possível para que não transpirasse nada dos resultados de suas experiências) e que estavam tão ignorados no mundo, que vemos todos qualificarem os meus 220 metros de "minuto memorável na história da aviação", ou é aos Farman, Blériot e a mim, que fizemos todas as nossas demonstrações diante de comissões científicas e em plena luz do sol?"

Dessas declarações deduz-se, claramente, que Santos Dumont não acreditava no alegado pelos irmãos Wright.

Exibe-se como única prova do "vôo" dos irmãos Wright em 1903, uma fotografia que só foi publicada cinco anos mais tarde. Trata-se de documento discutível. É o que se

conclui dos seguintes dizeres incertos na "Illustration", de Paris, de 6 de julho de 1908: "este documento é uma prova em papel fotográfico. Mas será uma fotografia? O aspecto é bastante equívoco, e nele se notam todas as características de um truque".

Em 1904, os irmãos Wright requeriram, na Inglaterra, patente para um planador (sem motor) de sua invenção. Fato estranho para quem alega ter voado com motor (devidamente catapultado) um ano antes.

Essa patente tomou o número 6732, conforme consta na revista "Flight", nº 774.

Do jornal "O Globo" de 27 de maio de 1973, transcrevemos o seguinte trecho de discurso proferido por Pierre Clostermann, herói da aviação francesa na R.A.F. durante a 2ª guerra mundial: "A história, que às vezes é injusta, escreveu que numa parte da costa deserta do Atlântico, dentro da clandestinidade, sem testemunhas, dois jovens americanos tinham conseguido, em 1903, efetuar um vôo em planador motorizado lançado por catapultas. Mas finalmente, o primeiro vôo de um mais pesado que o ar que se eleva no espaço pelos seus próprios meios, oficialmente controlado e homologado, e foi este, sem discussão possível, o de Santos Dumont".

No seu vôo de 220 metros, realizado em 12/11/1906, uma companhia cinematográfica filmou a cena. Este filme é uma das diversas provas oficiais que dão a primazia do vôo, em avião, ao brasileiro Santos Dumont.

Os irmãos Wright afirmam que todos os seus "vôos", efetuados em 1903, eram registrados no seu diário. Diga-se, de passagem, que o referido "diário" não é encontrado em nenhum museu americano e, mesmo que fosse, não poderia tal "diário" ser considerado como prova concreta em seu favor.

Os vôos de Santos Dumont sempre foram testemunhados e amplamente noticiados.

O Aero clube da França sempre os homologou e o inventor nunca escondeu nem, tampouco, patenteou as suas inúmeras cria-

ções.

Os Estados Unidos possuíam a sua representação diplomática em Paris, para a qual não deveria ser segredo o "êxito" proclamado pelos seus patrícios. Entretanto, em face dos inúmeros sucessos alcançados, na época, por Santos Dumont, nunca chegaram a reclamar, perante o Aero clube da França, a primazia norte-americana do vôo.

É de causar espécie, que os irmãos Wright, tomando conhecimento dos êxitos de Santos Dumont, não reclamassem, desde logo, a paternidade de suas experiências.

Os Wright escreveram ao Capitão Ferdinand Ferber (aeronauta francês e seu agente em negociações) e pediram uma "descrição minuciosa e esquemas" do avião de Santos Dumont (14 BIS), cujos feitos notáveis já eram amplamente divulgados:

"Caro capitão Ferber:

Meu irmão e eu tomamos conhecimento, por uma correspondência de Paris publicada no "New York Herald", que o público francês apreciou grandemente um vôo de 220 metros em linha reta de Santos Dumont, num aeroplano de sua construção. Ficariamos muito satisfeitos de conhecer notícias exatas sobre essas experiências de Bagatelle, e estamos certos de que fareis para nós um relatório fiel dos ensaios e uma descrição da máquina voadora, acompanhada de um esquema. Já tivemos a oportunidade de ver, numa gravura do "New York Herald", que o aeroplano repousa na terra sobre três rodas, e deduzimos então que necessário se faz, a Santos Dumont, uma corrida prévia para decolagem, isto realizado sobre um campo extenso e bem uniforme. Com a catapulta de lançamentos que entregamos, Orville e eu saltamos diretamente no ar, com a velocidade adequada, de uma forma mais prática. Desde que os franceses julgam "sensacional performance" um vôo em linha reta de apenas 220 metros, estamos certos de encontrar um excelente ambiente se chegarmos a fazer exhibições na França. Entretanto, a viagem e o transporte da máquina e da catapulta obriga-

rão a despesas demasiado elevadas para os dois pobres mecânicos de Dayton. Por isto, caro Capitão Ferber, se técnicos franceses, escolhidos por vós, desejarem vir a Dayton, para eles fariamos a exibição da máquina no campo vizinho, com um vôo de cinco minutos, em circuito completamente fechado, cedendo-lhes opção para a performance e venda da máquina, mediante o pagamento de 50.000 dollars-cash.

Yours Truly
Wilbur Wright."

Esta missiva é um documento curioso sob vários ângulos. Revela a estupefação dos Wrights diante do meio empregado por Santos Dumont, a fim de alçar vôo. Ambos desejam obter "notícias exatas" a respeito das "experiências de Bagatelle". E ainda solicitam "um relatório fiel dos ensaios e uma descrição da máquina voadora, acompanhada de um esquema". Todavia, o detalhe que mais os preocupa, que os deixa mortos de curiosidade, é o processo de o "14-bis" efetuar a decolagem sem o auxílio de catapultas e de torres providas com discos de metal. Eles não afirmam, na carta, que são capazes de fazer o mesmo, que o avião no qual executam vôos, pode subir, realizar o deslocamento através da atmosfera, e finalmente aterrissar, tudo isto pelos próprios recursos do aparelho. Outro pormenor importante: Wilbur Wright não assegura, nestas palavras dirigidas ao Capitão Ferber, que ele e Orville foram os primeiros que voaram num "mais pesado que o ar". Quanto a este fato, silenciam de modo completo; não apresentam nenhuma reivindicação.

Finalmente, em 8 de agosto de 1908, fazem os Wright a primeira exibição, em público, na França. Verificou-se, então, que eles precisavam, para levantar vôo, de uma catapulta, torre, trilho, "pilone", etc.

Somente o "pilone" pesava 700 kg, e o trilho de madeira tinha o comprimento de 24 metros.

Nenhum jornal norte-americano publicou, antes do dia 23 de outubro de 1906,

qualquer fotografia oficial das experiências dos Wright. As primeiras fotografias apareceram somente em 1908, na "Century Magazine".

Na grande sessão realizada em dezembro de 1910, no Aeroclube da França, ficou registrado na ata "ter sido Santos Dumont o primeiro aviador do universo que subiu em aeroplano com motor".

Evidencia-se, assim, que a França nunca esqueceu os feitos do notável brasileiro, apesar da intensa propaganda desenvolvida por ocasião dos vôos realizados pelos irmãos Wright naquele país, a partir de 8 de agosto de 1908.

Nota-se, outrossim, que poucos meses antes do célebre vôo de 23 de outubro de 1906, Santos Dumont fora recebido pelo Presidente Theodore Roosevelt que lhe pediu informasse às classes armadas norte-americanas quanto à utilização do dirigível como aparelho de defesa, observação e ataque a submarinos.

Vejam-se no quadro abaixo, os dados publicados pela revista norte-americana "National Aeronautics", órgão oficial da "National Aeronautics Association" de Washington:

PILOTOS	LOCAIS	DATAS	TEMPO
Santos Dumont	Bagatelle	23.10.1906	21"
Henri Farman	Issy le Moulineaux	26.11.1907	52"
Léon Delagrangé	Champs de Mars	11.04.1908	6' 30"
Henri Farman	Issy le Moulineaux	06.07.1908	29' 53"
Léon Delagrangé	Issy le Moulineaux	06.09.1908	20' 19"

Durante muitos anos foram publicados estes dados de caráter oficial sem que tenha havido qualquer contestação.

Na revista norte-americana "Reader's Digest", de dezembro de 1942, encontramos um artigo intitulado "Santos Dumont, Pai da Aviação", condensado da revista "Air Facts". Da página 54 transcrevemos o seguinte trecho: "em 1906 deu ao mundo a primeira demonstração pública de vôo num aparelho mais pesado que o ar (os irmãos Wright só vieram a voar publicamente em 1908).

Conclusão: fatos não mentem. A primazia do vôo mecânico é, incontestavelmente, do nosso Santos Dumont. Entretanto, para roubar essa glória, os americanos desencadearam uma grande campanha, em favor dos irmãos Wright.

A culpa não cabe, propriamente, aos norte-americanos, e sim, aos brasileiros que não souberam aproveitar a oportunidade do sucesso alcançado por Santos Dumont.

Devemos realçar, também, que não se pode considerar como resolvido o problema do vôo mecânico (mais pesado que o ar) por um aparelho incapaz de, por seus próprios meios, erguer-se do solo (os Wright dependeram da catapulta até 1910).

É necessário que a vida e a obra do grande brasileiro saiam do elemento especializado e penetrem nas escolas, faculdades e fábricas; no povo enfim.

Render homenagem à memória desse grande aviador, é obrigação moral nossa.

Não nos esqueçamos de que "Santos Dumont deu asas ao mundo e glória ao BRASIL".

Estados Unidos

versus

Líbia

Tradução livre

ANTECEDENTES

As relações norte-americanas com a Líbia estão em crise há alguns anos; essa crise iniciou-se em 1979 com o incêndio provocado na Embaixada estadunidense em Trípoli. Em agosto de 1981, teve lugar o primeiro incidente aéreo sobre o Golfo de Syrte, quando foi abatido um SU-22/FITTER líbio, após este ter disparado mísseis teleguiados do tipo AA-2/ATOLL contra aviões norte-americanos. A represália se fez, através de uma medida política: suspensão da importação de petróleo líbio. Em fevereiro de 1983, o navio aeródromo NIMITZ surgiu próximo a Bengasi e Tobruck numa demonstração-força. Imediatamente, Kadafi determinou a mobilização e protestou contra essa "provocação" americana. Seguiu-se o seqüestro do navio de passageiros italiano ACHILLE LAURO e, no dia 17 de dezembro de 1986, dois sangrentos atos de terror foram

praticados supostamente por líbios nos aeroportos de Viena e Roma. A resposta dos Estados Unidos veio, ainda, na forma de represálias econômico-financeiras.

Após a partida de cerca de mil cidadãos americanos residentes na Líbia, a 6ª Frota iniciou manobras no Golfo de Syrte, ao sul do paralelo 32 (exatamente 32° 20'), a chamada "linha da morte", decretada por Kadafi. Este embarcou, de imediato, numa lancha da classe SHARARA (modelo francês, do tipo COMBATTANTE II G), observou a situação e, em seguida, refugiou-se no seu posto de comando central no quartel AL AZZIZIYAH, em Trípoli.

PRIMEIRO CONFRONTO

Em 23 de março de 1986, uma força-tarefa composta de vinte-e-sete belonaves, entre as quais os navios-aeródromos AMÉRICA, CORAL SEA e SARATOGA, iniciou uma segunda manobra na mesma área. Escoltando o navio capitânea CORONADO, singravam dois dos novos cruzadores da classe TICONDEROGA, armados com o moderno sistema de defesa aérea AEGIS, que assim seria testado em condições reais de combate.

No dia 24 de março, às 13:52, as baterias AA líbias do tipo SA-2/GUIDELINE e SA-5/GAMMON no porto de Syrte abriram fogo contra os navios - aeródromos. O primeiro par de mísseis SA-5, lançados contra dois F-14, erraram o alvo, provavelmente pela ação das contra-medidas eletrônicas e, após o alerta de bordo, pelas manobras evasivas. Entre 18:45 e 19:14, as baterias antiaéreas de mísseis voltaram a ser disparadas, ainda sem sucesso.

Durante os dois dias de ação, caças líbios voaram 19 sortidas (simuladas) contra aviões

americanos.

Às 20:05, um contra-torpedeiro da vanguarda da 6ª Frota informa à força-tarefa a aproximação de uma lancha torpedeira; uma aeronave A-6 INTRUDER decola do navio-aeródromo AMÉRICA, conduzindo mísseis anti-navios do tipo MARROON, localiza o alvo, atingindo-o com os dois artefatos. A extensão dos danos não pode ser confirmada.

– 21:06 – os americanos lançam um contra-ataque, de acordo com uma ação pré-planejada. Inicialmente, um A-7 CORSAIR de cada um dos navios-aeródromos (SARATOGA e AMÉRICA) atacam os radares de Syrte e Bengasi, neutralizando-os com mísseis HARM.

– 22:19 – aproxima-se uma corveta líbia de fabricação soviética da classe NANUCHMKA II que é incontinentemente atacada e afundada por aviões A-7 CORSAIR, do SARATOGA.

Por volta das 22:00, chegam as primeiras notícias sobre a intranquilidade reinante no Ministério de Defesa Italiano, em Roma. A razão está nas ameaças de Kadafi de bombardear alvos da NATO em solo italiano, isso em janeiro de 1986, caso seu país viesse a sofrer “agressão” armada; em consequência, uma série de medidas defensivas foram adotadas pelos italianos.

Em 25 de março, outros seis mísseis foram disparados contra aviões americanos, em treinamento, sem contudo atingir os alvos. O cruzador YORKTOWN e aviões do tipo A-7 CORSAIR afundam, em contrapartida, uma corveta do tipo ASSAD AL TADJER e, pelo menos, mais uma lancha torpedeira. No mesmo dia, as estações de radar de Syrte voltaram a ser atacadas por aviões americanos, com mísseis HARM; deduz-se que, ou o primeiro ataque tivera êxito parcial, ou os líbios haviam conseguido recuperar e devolver a operacionalidade do equipamento. Até esse momento a Líbia tivera um atrito de cerca de setenta marinheiros; um navio espanhol desembarca no dia 26, em Trípoli: dezesseis naufragos líbios, alguns ferimentos.

No dia seguinte, a força-tarefa americana

encerra a sua manobra ao Sul do paralelo 32. Durante a mesma foram realizadas pelos americanos 1546 sortidas, das quais 188 ao sul do paralelo.

A resposta líbia não se fez esperar: no dia 2 de abril, uma bomba colocada num avião comercial da TWA explode durante o voo Roma-Atenas-Cairo. Em 5 de abril, ocorre a ação terrorista contra a discoteca “La Belle”, em Berlim Ocidental. As pistas desta ação conduzem à embaixada Líbia, em Berlim Oriental. No dia 10 de abril, uma força-tarefa da 6ª Frota americana, desta vez de menor porte, toma novamente o rumo do Golfo de Syrte.

A RETALIAÇÃO

Sob o codinome “Salty Nation”, decolaram, na noite de 14/15 de abril, aviões F-111 de suas bases na Grã-Bretanha e outros de seus navios-aeródromos para uma ação concentrada contra a Líbia. Cinco objetivos foram selecionados:

- a – o quartel AZZIZIYAH, em Trípoli (PC central de Kadafi e uma de suas residências”);
- b – o quartel AL AJUMAMIRIYA, em Bengasi (PC alternativo e segunda “residência”);
- c – as instalações portuárias militares de SIDI BILAL (provável centro de treinamento da Marinha e de “homens-rã”);
- d – o setor militar do aeroporto de Trípoli (base aérea de transporte aéreo, com aeronaves IL-76/CANDID);
- e – a base aérea de Benina (base de caças e caças-bombardeiros. Base de apoio para as ações líbias no CHADE).

O plano original teve que ser alterado, tendo em vista a negativa dos governos da França e Espanha em autorizarem o sobrevôo de seus territórios, e somente foi definido após a concordância da “Dama de Ferro”, Margaret Thatcher, para a operação partindo das bases na Grã-Bretanha. Essa alternativa

havia sido considerada, embora aumentasse de 6000 para 10.300 Km o trecho a ser voado pelos F-111. Ao anoitecer do dia 14 de abril, decolaram da Grã-Bretanha:

- a – 24 F-111F da Ala de caças táticos, de "Lekenheath";
- b – 5 EF-111A "Eletronic Fox" de "Lepper Heyford"; e
- c – 28 KC-10/KC-135, de reabastecimento de "Fairford" e "Mildenhall".

Após o reabastecimento em voo, retornaram a suas bases de origem seis F-111 F, um EF-111A e todos os reabastecedores. Os F-111 F constituíam a reserva tática e, paralelamente, a escolta para os "KC".

Cerca de 20 milhas da costa da Sardenha, a formação foi plotada pela defesa aérea italiana e interrogada: a resposta através do código da OTAN permitiu que o voo prosseguisse sem problemas. Entre 00:45 e 01:15 de 15 de abril, ocorreu o "rendez-vous" com a força de ataque proveniente dos navios-aeródromos (6 A-6E e 6 F-18 do CORAL SEA, 6 F-6E e 7 A-7E da AMERICA), e foi tomado o rumo em direção à costa líbia. À 01:54, foram iniciadas as contra-medidas eletrônicas por três EF-111A (a aeronave número 6 foi mantida de reserva). Às 02:00, foram atacados simultaneamente o aeródromo de Benina e o QG de Bengasi por doze A-6E, enquanto oito F-111F atacaram o QG de AL AZZIZYAH e Sidi Bilal. Entre 02:06 e 02:11, outros treze F-111F atacaram o setor militar do aeroporto de Trípoli. A reação líbia consistiu num fogo de barragem das baterias antiaéreas (FLAK). Sobre o emprego das baterias de foguete e/ou mísseis terra-ar, as informações são pouco claras. Provavelmente as contra-medidas eletrônicas afetaram radicalmente a ação dessas baterias. Ao que tudo indica, nenhum caça de interceptação líbio chegou a decolar, embora a Líbia dispusesse de:

- a – cerca de 50 MIG-25/FOXBAT;
- b – 140 MIG-23/FLOGGER E;
- c – 55 MIG-21/FISHBED; e
- d – 25 MIRAGE F 1/ED.

Enquanto as perdas líbias corresponderam a três ou quatro, o IL-76/CANDID e cinco MIG-23/FLOGGER (todos destruídos no solo), somente 24 horas mais tarde os americanos deram por encerradas as buscas a um F-111, confirmando a sua perda. Os líbios anunciaram como um acerto alcançado por um 5A-3/60A; uma comprovação, naturalmente, não pode ser constatada.

No início da tarde de 15 de abril, Kadafi concretizou suas ameaças, mandando disparar dois SCUD-B contra a estação de LORAN, situada na ilha italiana de "Lampedusa". Aparentemente, os líbios desconsideraram certas influências meteorológicas especiais ou efetuaram cálculos errados; o fato é que ambos os mísseis terra-terra caíram no mar não muito distante do alvo.

A retaliação levada a efeito pelos poderes aéreo e aeronaval dos Estados Unidos da América teve sua justificativa nas ações apoiadas por Kadafi. Pode, também, ser encarada como uma ação preventiva contra uma possível ação líbia contra a 6ª Frota dos EEUU. Conclusivamente, tem-se a registrar a excelência do planejamento para a realização de uma operação complexa, envolvendo elementos da força aérea e da força aeronaval, devendo ser levada em conta a enorme distância a ser coberta pelos vetores (F-111) da Força Aérea, baseados em solo britânico, e o excelente trabalho de equipe realizado pelos reabastecedores KC-10 e KC-135. Os efeitos não se fizeram esperar: Kadafi recuou e se tornou menos arrogante e mais cauteloso. Até quando será possível manter esse estado de aparente tranquilidade no Mediterrâneo, ninguém se aventura a prever.

* Tradução livre de: Die USA gegen Libyen. Soldat und Technik. Frankfurt, 30 (1): 48-9, jan. 1987.

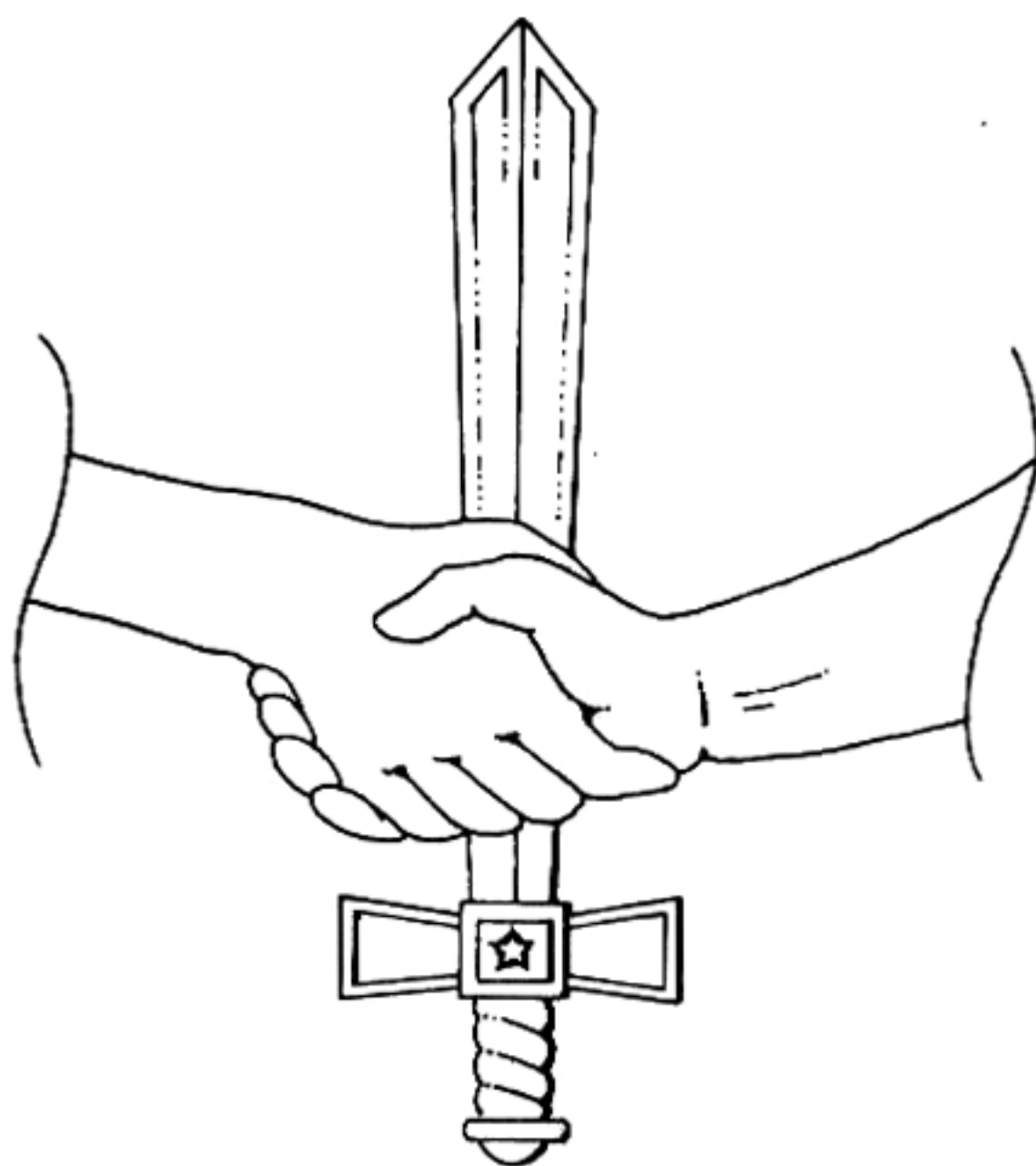
ÉTICA MILITAR

“mutatis mutandis”

MAJ AV ELTON VIEIRA BOZZA

É dinâmica a ética militar? Até que ponto este conceito influencia a capacidade de combate de uma Força? Estas, sem dúvida, são algumas das perguntas que devemos fazer periodicamente. Este questionamento deve atingir todos os níveis da hierarquia militar e objetiva, não só melhorar aspectos da Força, mas, situar a ética militar dentro dos padrões morais vigentes. Aqui, e agora, através deste artigo, pretendemos levantar tais questionamentos, não com o objetivo de esgotar o assunto, mas, principalmente, como estímulo à reflexão e ao pensamento inovador, relativos ao caminho ético do militar no futuro.

O homem é um ser social. Quase todas as teorias afirmam que temos uma necessidade íntima, inata, intrínseca à nossa natureza, de viver em sociedade. Os desejos de auto-realização e de estima, desenvolvidos por Maslow (1) para satisfação das necessidades do homem, exigem a existência de uma sociedade. Mas, historicamente, têm surgido conflitos entre as pessoas e entre os grupos, fazendo nascer, como uma necessidade de sobrevivência do sistema, regras que possibilitem a coexistência pacífica. Ao conjunto dessas regras que permitem a vida em grupo chamamos de Moral.



A Moral passa a ser uma necessidade; são regras segundo as quais a sociedade busca o bem comum, onde os indivíduos têm que ceder em benefício da coletividade, para que haja harmonia. E, para manter a harmonia entre os indivíduos, surge a ação do Estado. E para manter a harmonia entre os Estados? A História nos tem ensinado quão difícil é esta tarefa. As guerras e os litígios, ainda que a sociedade queira esquecer, são uma constante na vida do ser humano. Então, numa redução simplista, porém eficiente, podemos dizer que, como fator ponderador entre as sociedades, surgiu o poder militar. As “Forças Armadas” podem ser empregadas para a realização de necessidades ou desejos de uma sociedade ou,

também, como a maioria dos pensadores militares aceitam, como instrumento de equilíbrio, possibilitando a coexistência pacífica entre os povos, cujo objetivo final continua sendo o bem comum.

Os integrantes das Forças Armadas, como indivíduos, devem estar perfeitamente sintonizados com a Moral vigente em seu Estado, onde temos valores como a pátria, coesão da família, não-violência, entre outros. Porém, o militar tem, também, outra Moral: a de relação entre Estados, da qual é instrumento, onde o emprego da violência e outros atributos parecem conflitantes com a Moral da sociedade. Deste aparente conflito surge a importância da Moral Militar.

O conceito de Moral é muito próximo ao conceito de Ética, que estuda os princípios que devem governar a ação humana, princípios esses que têm por objetivo a formação e a manutenção do equilíbrio social, ou seja, preservação da vontade "mater" do homem - viver em grupo. Assim, a Ética é mais complexa que a Moral, pois esta é a regulamentação do comportamento dos indivíduos e das sociedades, baseado nos costumes estabelecidos pelos homens, enquanto aquela é uma reflexão axiológica (2) dos princípios nos quais a Moral deve fundamentar-se. Ao analisarmos a Ética Militar, estamos indo às raízes do assunto, buscando os princípios que justificam a Moral Militar.

A análise da Ética Militar não pode estar dissociada da palavra profissão, pois o militar profissional é uma realidade desde há muitos anos; então, temos a Ética Militar Profissional que exprime certos paradoxos e é também influenciada pela sociedade civil, se não vejamos:

- O militar profissional é um funcionário do Estado, cuja missão é defendê-lo ou estar sempre pronto a defendê-lo, estando, em consequência, sujeito às regras e à moral do Estado a que pertence. A sociedade não deve temê-lo como a "criatura que engolirá o seu criador". O militar brasileiro é um membro

desta sociedade. Mas, além disto, ele tem que ter uma ética própria para cumprir a sua função, pois é o único a poder empregar a violência legalmente.

O militar trabalha para um monopólio de profissão, pelo menos o militar patriota. Um médico pode trocar de hospital, um administrador, mudar de empresa, um engenheiro civil mudar de construtora, mas o militar não... não pode mudar, deixar as Forças Armadas, sem deixar de ser militar:

A profissão militar é uma vocação especial, que exige habilidade específica promulgada por especialistas, muitas vezes auto-didatas, de dentro da profissão. A vocação obedece a um código de ética.

A sua função de guardião do Estado exige valores mais evidenciados do que os do cidadão civil; o amor à pátria deve ser inquestionável bem como a sua vontade de lutar para manter os indivíduos e a sociedade a que pertence:

"... a guerra é, antes de tudo, um combate interior; é na alma de cada soldado que a batalha é ganha ou perdida." (A. Bessiéres)

Também por ser um homem do combate, onde os limites da vida e da morte se confundem, onde a dependência do companheiro é vital, a honra, a lealdade e a coragem são valores tão incorporados à Ética Militar que são estendidos aos inimigos nos campos de batalha, chegando às raias do cavalheirismo, como o cumprimento entre os pilotos da 1ª Guerra Mundial antes de iniciar o combate, ou a manutenção do "posto" do prisioneiro de guerra, entre outras.

Mas, sem dúvida, o sentimento do dever transcende aos outros; dever é uma palavra de sentido abrangente: qual é o dever do mili-

tar? Este é, sem dúvida, um assunto amplo e, assim como a Moral se modifica com os costumes, com o passar do tempo, o dever militar se transforma e, em consequência, a Ética Militar também. As Constituições dos Estados limitam o dever do militar de acordo com a Ética vigente na sociedade. Este é um assunto para reflexão.

A geração militar do ano 2000 vem crescendo dentro de uma realidade muito distinta de anos anteriores. Somos envolvidos pela grande festa da comunicação; a cobertura dos fatos acontecidos em qualquer parte do mundo é instantânea, através dos satélites. Graças às comunicações e à eletrônica, hoje sabe-se muito mais e com maior rapidez o que se passa no mundo. A capacidade dos meios de comunicação não pode ser subestimada. Da mesma forma, a ausência de guerras clássicas tem deteriorado os valores militares convencionais: heroísmo, patriotismo, dever. As guerras de baixa intensidade, ou como também são chamadas "as guerras sujas", não têm contribuído efetivamente para a avaliação da Ética Militar.

O Recente conflito do Vietnam é um exemplo clássico das mudanças citadas no parágrafo acima. Os filmes documentários, os trabalhos jornalísticos etc... não têm valorizado, salvo raros casos, a figura do herói militar, como por exemplo, uma tripulação que arrisca sua vida ao atravessar a área de influência da aviação de caça inimiga, resistir à artilharia antiaérea, atingir o alvo e regressar à sua Base em condições marginais; ao contrário, busca-se valorizar a vítima, o fraco, ou seja, é realçado o aspecto de desumanidade e agonia do combate a tal ponto que o objetivo fundamental da guerra é negligenciado e mal compreendido, influenciando a sociedade e mudando a Ética Militar. O Brigadeiro Ralph, da Força Aérea americana, em seu livro "Educating The American Military Officer", é bem incisivo ao comentar sobre este tema: A televisão tem evitado essa ênfase sobre o aspecto heroico. O po-

der de criar imagens está na câmera e o drama moderno focaliza o sofrimento, não o aspecto heroico. Essa dicotomia intensifica o dilema do militar ao ter que combater".

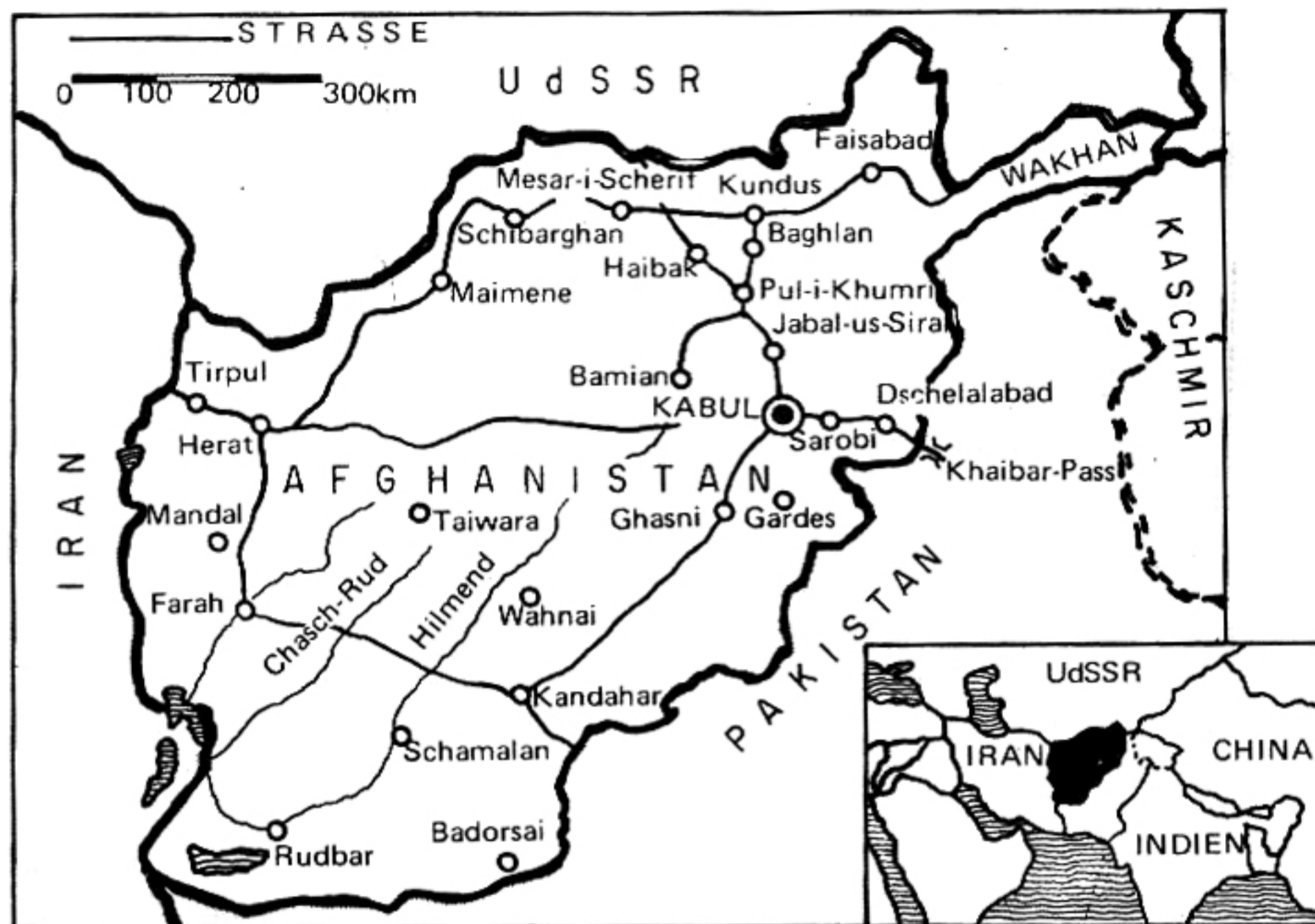
O mesmo Vietnam ensinou a importância da Ética Militar, mostrando que os soldados devem lutar por objetivos bem definidos. Uma das soluções para aumentar a eficiência dos soldados americanos, que tinham alta rotatividade nos pelotões, foi desenvolver o espírito de camaradagem e amizade, fazendo o homem permanecer mais tempo na mesma Unidade, aumentando a integração, a lealdade e por extensão a vontade de lutar; é o espírito de corpo.

A tecnologia do ano 2000, sem dúvida, tomará o combate mais frio e mais distante; as figuras da guerra de posições, de trincheiras, do corpo-a-corpo pertencem definitivamente ao passado; a geração do ano 2000 fará a guerra das máquinas, da distância e do constante questionamento. É este questionamento que revela o valor ético-militar.

Qual é o papel do militar nas Forças Armadas? Qual o limite do seu profissionalismo?... O impulso central do militar é servir à sua sociedade, dentro dos padrões morais vigentes. A sua profissão deve focalizar a destruição das propriedades, da vida e dos símbolos de sociedades externas, os mesmos símbolos tão caros à sociedade que ele serve. Por isso será lícito a sociedade temer o seu militar? A resposta a essa indagação exige muita reflexão sobre a profissão militar, mas uma questão é real: a Ética Militar está mudando com a mesma rapidez que a Moral e a Ética da sociedade têm mudado. "Mutatis Mutandis."

(1) Hierarquia das necessidades que influenciam o comportamento humano formuladas por Maslow em 1943.

(2) Axiologia: estudo ou teorias de alguma espécie de valor, particularmente os valores morais.



AFEGANISTÃO

Tradução livre

Poucos são os países cuja História e cujo desenvolvimento tenham sido tão afetados pela sua posição geográfica quanto o Afeganistão. Seu território, localizado no coração da Ásia Central, foi durante milênios trânsito de exércitos, caravanas de comércio, novas religiões e idéias transformadoras entre a Ásia e a Europa.

Em nossos dias e de maneira trágica, o país voltou ao noticiário como pólo de grave crise internacional. Em 27 de abril de 1978, os comunistas afegãos usurpara o poder, após um golpe cruento em Cabul, sua capital. Desde o final de 1979, tropas da União Soviética ocuparam a região com o objetivo de garantir a existência do fraco regime comunis-

ta. Como consequência, a maioria populacional se contrapôs à servidão estrangeira e vem travando uma luta de resistência quase sem esperança, mas com extraordinária coragem e persistência.

Cerca de sete anos - período superior ao da 2ª Guerra Mundial - dura essa guerra e o mundo observa, com espanto, como esse povo, desprovido de recursos, vem se batendo por tanto tempo contra a superpotência oriental.

Os soviéticos ainda não compreenderam as principais razões pelas quais, até o presente, não conseguiram "participar" do país. Estas podem ser encontradas na própria História do Afeganistão, na inabalável fé de seu povo em "Allah", nos valores e postura da sociedade afegã e do próprio indivíduo.

Ao lado da força motivadora que os

afegãos demonstram, baseada, principalmente, em suas profundas raízes islâmicas, para a sua luta contra os estrangeiros e "infiéis" comunistas, outra irresistível fonte de resistência está no seu marcante orgulho individual que faz com que cada afegão reaja contra a submissão. Crescente importância vem tendo o conceito de "vindita de sangue", dever de todo o homem afegão. Acresce-se a sua fantástica resistência física, de certa forma incompreensível para o ocidental.

O fato de que o Afeganistão jamais estivera diretamente sob domínio colonial cunhou a consciência histórica profunda desse povo. A indômita vontade de independência e a liberdade são, também, algumas das principais fontes de resistência oposta, hoje, pelos Afegãos.

A INVASÃO SOVIÉTICA

Em 24 de dezembro de 1979 iniciou-se a invasão soviética. O "Kremlin" apoiou-se no pretense apelo de auxílio do governo de Cabul (pró-soviético), baseando-se no tratado de amizade e assistência entre os dois países, celebrado um ano antes, em 5 de dezembro de 1978. Este fundamento, aliás, tem apenas uma aparente legitimidade, pois o recente detentor do poder, Babrak Karmal, somente alcançou esta posição após ter liquidado o seu antecessor, Hafieullah Amim, então chefe do governo comunista anteriormente instalado, com o apoio de pára-quedistas soviéticos, no dia 27 de dezembro.

Inicialmente, em 24.12.79, unidades da 105ª Divisão Aerotransportada ocupou o aeródromo militar ao norte da Capital Cabul, para onde, nos dias subseqüentes, 25 e 26, foi transportado o grosso daquela divisão. Seus elementos ocuparam as posições-chaves de Cabul, enquanto do norte, através da estrada anteriormente construída com base no acordo soviético de cooperação, rolavam as divisões de infantaria motorizada. Os túneis da estrada através das montanhas Hindukusch, foram ocupados por elementos pára-quedistas.

Embora a invasão tivesse se desenro-

lado, aparentemente, sem maiores problemas, logo as autoridades soviéticas, militares e políticas, tiveram que reconhecer que essa manobra fora um erro de cálculo com pesadas conseqüências. O desenrolar da operação parece-se mais uma repetição da manobra de marcha ocorrida em 1968, contra a Tchecoslováquia. Certamente as lideranças soviéticas não contavam com a crescente e encarniçada resistência da maioria do povo afegão.

É bem verdade que, de início, os afegãos revelaram-se chocados, mas esse torpor teve duração muito curta e a resistência se tornou mais e mais encarniçada, agora realimentada pelo ódio ao invasor estrangeiro.

A resistência foi-se formando gradualmente. O exército afegão reduziu-se a menos da metade com a deserção de 90.000 homens. Muitos elementos passaram para os grupos de resistência, os "Mujahedin's", com armas e equipamentos. Esse reforço em pessoal e armamento veio dar novo alento ao combate. Munição e equipamentos indispensáveis eram obtidos com a captura às tropas soviéticas ou afegãs menos "leais". Logo sobreveio o auxílio externo à resistência afegã; esse tem origem, principalmente, dos Estados Unidos da América, da China e dos ricos Estados Árabes, e chegaram às mãos dos "Mujahedin's" através do Paquistão. A invasão do afeganistão não só trouxe uma incômoda surpresa militar aos soviéticos mas, também, provocou acirradas críticas da comunidade internacional. O Afeganistão transformou-se, segundo as expressões do próprio secretário do P C Soviético, Michail Gorbatschow, por ocasião do 27º Congresso do Partido, numa "ferida sangrenta". Todas as tentativas de Moscou para a "cicatrização" dessa ferida foram, até agora, inúteis.

O efetivo das tropas soviéticas no Afeganistão perfaz um total estimado de 115.000 homens; outros 30 a 40.000 estão desdobrados ao norte da fronteira afegã em permanente estado de alerta. Entrementes, unidades especiais anti-guerrilha do exército soviético foram lançadas em combate, mas o te-

mor maior dos "Mujahedin's" está na ação dos helicópteros do tipo MI-24 (HIND), contra os quais estão praticamente indefesos. A força de combatentes da resistência está estimada entre 150 e 300.000 combatentes, dos quais 30.000 são considerados realmente combatentes duros e bem adestrados, que, no entanto, se queixam da carência de adequado armamento antiaéreo. Clamam ao Ocidente por foguetes terra-ar. O governo estadunidense decidiu no ano passado (86) fazer chegar aos "Mujahedin's" foguetes do tipo STINGER; entretanto, até o final daquele ano, os combatentes da resistência afegã negaram ter recebido aquelas armas mortíferas. Contudo, há informações de um número de helicópteros e aviões soviéticos derrubados...

Sintomático é o aumento de incursões dos "Mujahedin's" na área de Cabul, especificamente contra postos militares soviéticos e tropas afegãs leais ao governo comunista, utilizando foguetes terra-terra do tipo BM-13, de fabricação chinesa.

No entanto, o principal armamento das forças de resistência é, ainda, constituído por armas automáticas leves, metralhadoras leves e pesadas, morteiros e armas anti-carro (RPG7). Além disso, os "Mujahedin's" passaram a utilizar minas anti-carro e outros explosivos contra uma variada gama de objetivos, principalmente contra comboios rodoviários, aproveitando o seu conhecimento da topografia da região sob o seu controle.

O moral dos "Mujahedin's" é, sem sombra de dúvida, elevado, conforme atestam os observadores ocidentais que tiveram a oportunidade de conhecê-los de perto. Contudo, as pressões dos soviéticos e das forças do regime de Cabul vêm crescendo. As baixas entre os combatentes da resistência crescem. O abastecimento, inclusive de alimentos, torna-se cada vez mais difícil. Mais sacrificada, ainda, é a população civil, vítima das ações de represália dos soviéticos. Os ataques aéreos de altitude têm efeitos devastadores, principalmente, contra aldeias e reservatórios de água. Lavradores

e pastores são privados dos seus meios de sobrevivência e se vêem na contingência de abandonar o "seu" território, fugindo para países fronteiriços, o Paquistão ou o Irã, onde se conta já cerca de quatro milhões de fugitivos afegãos. Em conseqüência, os combatentes da resistência são cada vez mais prejudicados no seu apoio logístico. Este, é, sem dúvida, um dos principais objetivos a serem alcançados pelos bombardeios de área soviéticos, além de buscar a desmoralização da população não-combatente e dos próprios "Mujahedin's".

DUPLA ESTRATÉGIA DOS SOVIÉTICOS

A ação militar é, entretanto, apenas uma faceta da penetração soviética no afeganistão, a título de pacificação do país, segundo o conceito de Moscou. Paralelamente desencadeia-se uma ofensiva política; o primeiro objetivo foi alcançado com a substituição, em maio de 1986, de Babrak Karmal no cargo de Secretário-Geral do "Partido Popular Democrático", segundo se intitulam os comunistas afegãos, por Najibullah, até então chefe do serviço secreto e tido como homem de grande habilidade política e determinação. De fato, Najibullah é considerado o novo homem forte do regime de Cabul. Oferta de anistia para os membros da resistência e promessas de eleições locais são algumas ações de repercussão política engendradas, acrescidas de uma ofensiva propagandística dirigida para os países ocidentais. Este é o conceito de dupla estratégia, dirigida nos bastidores pelos soviéticos, com vistas à neutralização do conflito. Com manobras políticas e afirmações de disposição ao diálogo, tentam convencer sobre a possibilidade de se alcançar uma solução política, o que representa, na verdade, um meio para ganhar tempo e obter uma vitória militar e, possivelmente, conquistar politicamente a maior parte da população.

A declaração pública de Michail Gorbatschow, proferida em Vladivostok no dia 28 de julho, sobre a retirada de seis regimentos do Afeganistão, é parte dessa manobra, pois em nada vem reduzir a esmagadora supe-

rioridade das forças soviéticas, podendo até ser alvo de suspeição, considerando a possibilidade de ter havido, apenas, a substituição das unidades por outras recém-chegadas, conforme alertou o Secretário da Defesa dos Estados-Unidos, Weinberger, em outubro último.

Uma retirada total das forças soviéticas do território afegão não está, certamente, nos planos de Moscou. Enquanto os soviéticos mantiverem a necessária segurança nas principais cidades e localidades, linhas de abastecimento e fronteiras, utilizando sua supremacia aérea, poderão manter o seu atrito em termos aceitáveis. O mínimo de mortos do lado invasor está estimado entre dez e quinze mil homens. A se dar crédito às notícias divulgadas pela URSS, a guerra no Afeganistão está longe de ser popular entre a população soviética e o moral das tropas empenhadas é considerado baixo. Outro problema que vem crescendo é o consumo de drogas entre soldados. Tanto

o "haschich" como o ópio são facilmente encontrados no Afeganistão, havendo indícios de que os "Mujahedin's" estejam negociando aquisição de armamentos com traficantes. Contudo, todos esses problemas, acrescidos de pressões internacionais, dificilmente levarão Moscou a retirar as suas tropas daquele país antes que a sua posição esteja definitivamente estabilizada. Como sempre, o fator tempo é elemento essencial e este sistematicamente, beneficia os planos soviéticos de domínio e expansão estratégica. Na verdade, a estratégia do "Kremlin", independentemente de quem ocupa a posição de liderança no partido comunista, baseia-se fundamentalmente na estratégia estabelecida pelo Czar Pedro, o Grande (1682 a 1725).

(tradução livre de artigo publicado no periódico LUFTWAFFE, 11/86)

EAOAR - 40 anos

Ordem do Dia

Cel Av Edson Nunes

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS!
PLANTADA, AGORA, NO LEGENDÁRIO CAMPO DOS AFONSOS, CONTI-
NUAS MODELO DE ENSINO DE NOSSA FORÇA AÉREA BRASILEIRA.

DEDICASTE 40 ANOS À MAIS SUBLIME DAS ATIVIDADES HUMANAS E,
PARA HONRÁ-LA, ILUMINASTE O PENSAMENTO DE QUANTOS POR TEUS BANCOS
ESCOLARES PASSARAM, PONDO ENERGIA EM SUAS MENTES, GRANDEZA NOS SEUS
PROPÓSITOS, HARMONIA NOS SEUS AFÃS:

*“Estreitando velhos laços, confirmando amizades
 Reunindo companheiros desde muito afastados
 Numa luta incessante em procura da verdade
 Incrustando de saber, a nossa espada de soldado”*

SIMBOLIZE ESTE 1.º DE SETEMBRO DE 1987 O RECONHECIMENTO DE
TODOS AQUELES QUE, UNIDOS SOB O TEU AMPARO, ENCONTRARAM OS CAMINHOS
DA CONCÓRDIA, DO PROFISSIONALISMO, DO VERDADEIRO SENTIDO DE HIERAR-
QUIA E DE AMOR À PÁTRIA:

*“Concentrando a experiência de cada Oficial
 Nossa Escola abrilhanta o valor profissional
 Uma fonte de idéias que se ergue altaneira
 Projetando no futuro a Força Aérea Brasileira”*

QUE TUA EXISTÊNCIA NÃO SEJA EFÊMERA COMO É A DO HOMEM SO-
BRE A TERRA. POIS, ETERNO É O PENSAMENTO E ETERNA SERÁS TU, COMO ETER-
NA TE QUIS FAZER O POETA:

*“Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
 Legado de conhecimento que não se perderá jamais...”*



COLABORADORES

Tenente-Brigadeiro-do-Ar JOÃO SOARES NUNES

Aspirante de 18 Dez 47. Atualmente, é Diretor do Departamento de Ensino da Aeronáutica.

Tenente-Brigadeiro-do-Ar R/R CARLOS ALBERTO HUET DE O. SAMPAIO

Praça de 11 Abr 25, foi transferido para o Ministério da Aeronáutica em 20 Jan 41.

Possui várias condecorações, destacando-se a "Cruz Aviz" (Portugal) e a de "Oficial da Legião de Honra" (França).

Major-Brigadeiro-do-Ar R/R OSWALDO TERRA DE FARIA

Formado pela antiga Escola de Aeronáutica é, atualmente, conferencista na UNIFA.

Major-Brigadeiro-do-Ar R/R LAURO NEY MENEZES

Atual Presidente da INFRAERO, foi Aspirante de 18 Dez 47, pela antiga Escola de Aeronáutica.

Coronel Aviador EDSON NUNES DOS SANTOS

Aspirante de 21 Dez 62, da antiga Escola de Aeronáutica, atualmente, é Comandante da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais.

Coronel Aviador JOSÉ CARLOS PEREIRA

Aspirante de 14 Dez 63, serve no Comando Geral do Ar.

Major Aviador ELTON VIEIRA BOZZA

Aspirante de 1974, pela Academia da Força Aérea. Está, atualmente, servindo na EAOAR como Instrutor e Chefe da Seção de Orientação.

2º Tenente Aviador R2 MAXIMIANO PIMENTEL DE BITTENCOURT LEAL

Cursou a United States Army Air Corps para formação de Aviadores. Atualmente é Chefe da Divisão de Restauração de Aviões do MUSAL.

MARCIO BARBEDO CEZAR DA ROZA

Piloto comercial e instrutor de simulador de voo. Possui 950 horas de voo, sendo 56 horas de helicóptero.