

Ideias em Destaque

Nº 49 - jan./jun. 2017

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica



Edição

INCAER

Editor Responsável

Maj Brig Ar Refm Wilmar Terroso Freitas

Projeto Gráfico, Revisão, Diagramação de Textos e Impressão

INGRAFOTO

Nossa Capa

Novas aeronaves da Força Aérea Brasileira

Ficha Catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da
Aeronáutica.

v. – Quadrimestral até dez. 2014; a partir, semestral.

ISSN 2175 0904

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histórico-Cultural
da Aeronáutica. II. INCAER.

CDU 354.73 (05) (81)

*Os artigos publicados nesta revista são de responsabilidade exclusiva de
seus autores e não representam, necessariamente, o pensamento do editor
de Ideias em Destaque e da Direção do INCAER.*

*É permitida a reprodução, total ou parcial, dos artigos aqui publicados,
desde que seja citada a fonte.*

Apresentação

Esta edição de *Ideias em Destaque* traz assuntos contemporâneos e temas que transcendem épocas mais antigas e chegam aos dias atuais. São antigos e consagrados pensamentos sobre a arte militar e histórias de “antanho”, bem como artigos sobre a modernidade da tecnologia e a ciência no século XXI.

Uma palestra clássica do Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, primeiro Diretor do INCAER, ministrada durante vários anos na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, é apresentada com transcrição e comentários, lembrando gerações de um tema que até hoje é estudado. O “pensamento do comandante” nos leva igualmente aos tempos passados, onde o homem e a missão se confundiam e se complementavam, fortalecendo o caráter e a dedicação à carreira militar.

A mídia e a informação são analisadas na busca constante da verdade. Há o questionamento quanto às definições de um “pensamento brasileiro”. Existe ou não existe? Já os princípios filosóficos que opõem guerra total e pacifismo são confrontados em um triângulo jurídico, político e ético. Há também narrativas e histórias que foram vividas nos anos 1960, pesquisa e ilustração sobre aviões de oito décadas, sempre com informação clara e precisa, leitura agradável e prazerosa.

Mais uma vez, aos caros leitores, reafirmamos o nosso objetivo de divulgar colaborações que contribuam para aprimorar a cultura e a crítica, estimulando a pesquisa e o hábito salutar da leitura.

Ten Brig Ar R/1 Ailton dos Santos Pohlmann

Diretor do INCAER

Ideias em Destaque

Nº 49

jan./jun. 2017

Sumário

1. Renovação com atualização – nossa capa7
Marcos Ferreira de Carvalho
2. Da guerra ao cidadão – militar9
Araken Hipólito da Costa
3. Superação..... 13
Aileda de Mattos Oliveira
4. 1964 – Por que não a verdade? 17
Sérgio Pinto Monteiro
5. O pensamento do Comandante de uma
Unidade Aérea de antanho 23
Adilton Ferreira Campos
6. Estou velho!... 28
Pedro Luis de Araújo Braga
7. A Era das Navegações Aéreas: o século XX e Santos-Dumont 34
Henrique Lins de Barros
8. Oriente Médio, um preocupante imbróglio geopolítico..... 44
Manuel Cambeses Júnior
9. A saga dos candidatos paraenses até a EPCAR – 1965..... 47
José Cidade do Nascimento
10. A interdependência entre energia e água..... 53
Leonam dos Santos Guimarães

11. A análise do Tenente-Brigadeiro Deoclécio sobre a Batalha de Midway	56
<i>Carlos Eduardo Valle Rosa</i>	
12. Como sobreviver em um mundo de mentiras?.....	67
<i>Jobber Rocha</i>	
13. Biblioteca José Garcia de Souza – Museu Aeroespacial.....	73
<i>Louise Pereira Maia</i>	
14. Algumas histórias do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália	78
<i>Marcus Vinicius de Lima Arantes</i>	
15. Brasil: reformas, tributos e leis.....	84
<i>Afonso Farias</i>	
16. Os VOUGHT O2U-2A, V-65B e V-66B CORSAIR: Seu emprego no Brasil	86
<i>Aparecido Camazano Alamino</i>	
17. Biblioteca Ten Brig Moreira Lima	98
<i>Nair de Laia</i>	
18. Coleção Aeronáutica do INCAER.....	103

Renovação com atualização — nossa capa

Marcos Ferreira de Carvalho

A sociedade brasileira vem passando por profundas transformações. Aspectos antes não explorados ou pouco atentados pela população trabalhadora, como política, cidadania, respeito, fraternidade, honestidade e modernidade, passaram a fazer parte do cotidiano, sendo tema das mais diversas camadas sociais.

Nossa Força Aérea, como um dos pilares desta sociedade organizada, também vem mudando, tanto em seu *modus operandi*, quanto em seus meios e equipamentos. A fim de se atualizar no que há de mais moderno em aviônicos e em processos de condução de metas no mundo, a FAB vem desenvolvendo mudanças em sua estrutura, com o intuito de apresentar ao contribuinte, em curto e médio prazos, otimização da atividade fim. Para tanto, diversas Unidades estão em fase de desativação ou de extinção e, outras, de criação.

Contudo, o maior legado para as novas gerações já se encontra em pleno funcionamento: nossos meios aéreos, adquiridos ou modernizados. A Aviação de Transporte, com a entrada em operação da aeronave KC-390, alinhar-se-á ao que existe de mais completo em termos de reabastecimento em voo e em missões de transporte de tropa; os Gripen NG, da Aviação de Caça, farão com que a superioridade aérea seja mantida e consolidada; os P-3 BR, da Aviação de Patrulha, já nos colocam em posição de destaque frente às novas ameaças e aos desafios do além mar; os Amazonas, em suas versões Transporte e SAR, realizam suas missões com plenitude; os helicópteros de combate AH-2 atuam na vigilância da fronteira seca, elevando o nível de nossas Asas Rotativas. Nossa capa bem representa a entrada em operação desses novos equipamentos, no pleno “estado da arte”.

Outros vetores, não menos importantes, têm sido modernizados ou incorporados à frota. Todavia, o aspecto mais significativo é o de que a Força Aérea Brasileira continua trabalhando, diuturnamente, no cumprimento de sua missão institucional: a defesa de nossa soberania!

Marcos Ferreira de Carvalho é Coronel-Aviador da Reserva da FAB, ex-Comandante do 3º/7º Grupo de Aviação e Chefe da Divisão de Comunicação Cultural do INCAER.



Da guerra ao cidadão-militar

Araken Hipólito da Costa

O filósofo pré-socrático Heráclito de Éfeso, que viveu entre os séculos V e VI a.C., descreve, em um de seus fragmentos: *A guerra é mãe de todas as coisas e de todas as coisas é rainha.*

Para Heráclito, o devir ao qual tudo está destinado caracteriza-se pela contínua passagem de um contrário ao outro. Mas, ao mesmo tempo, nota-se tratar-se de guerra que é paz. Um contraste, que é harmonia, ao mesmo tempo. O perene correr de todas as coisas e o devir universal revelam-se como harmonia de contrários.

Depois da queda do muro de Berlim, em 1989, acreditou-se que começava o fim da História. Com a derrocada do comunismo, todas as nações adotariam o liberalismo democrático, relações reguladas por um estável comércio, leis de câmbio e um quadro jurídico aceito por todos. Ledo engano. Heráclito estava certo, as guerras continuam a eclodir, embora, muitas vezes, em estados de violência em que o inimigo não é mais estruturado num exército nacional.

Para o filósofo francês Frédéric Gros, a guerra apresenta três dimensões: ética, política e jurídica. A guerra é um conflito armado entre grupos, sustentado por uma tensão ética, um objetivo político e um quadro jurídico. Por detrás destas três categorias, o que é preciso pensar é: a troca de morte como experiência crucial para pensar a ética; o Estado (ou toda outra unidade política: a cidade ou o Império) pensado como aquilo cuja consistência própria a guerra deve assegurar; enfim, a busca armada da justiça. A guerra é a troca de morte que dá consistência a uma unidade política e é sustentada por uma reivindicação de direito.

A guerra, sob o ponto de vista moral, apoiado no pensamento cristão, pode enumerar as seguintes considerações:

– É lícita a guerra de legítima defesa que tende a assegurar legítimos direitos violados. Ao contrário, é ilegítima a guerra de conquista,

que somente visa a ampliar o poder de determinado grupo social à custa de outro;

– O princípio do pacifismo absoluto só contribuiria para favorecer a ousadia dos malvados, como notava o Papa Pio XII em sua alocução de Natal de 1948;

– A guerra há de ser sempre o recurso extremo, só aplicável depois de terem se esgotado todos os meios para chegar a uma solução pacífica do problema.

– Dado que esteja em curso uma guerra justa, é preciso que não utilize estratégias injustas. Assim, são ilícitos todos os atos de violência não necessários para atingir os objetivos justos dos beligerantes. São condenáveis, também, o bombardeio de populações civis inocentes e indefesas, que são especialmente ameaçadas pelas armas nucleares, bem como o fuzilamento de reféns, a morte de prisioneiros pela fome ou por maus tratos e a tortura.

No Brasil, o sentimento da nacionalidade vai aflorar de forma marcante nos movimentos nativistas, inicialmente, com a Insurreição Pernambucana, que culminou com a expulsão dos holandeses em 1654.

Na formação do Brasil, era necessária a unidade das Forças Armadas. A Marinha nasceu com a chegada da Corte de D. João VI, em 1808. Ao ser criada a Real Academia Militar, em 1810, nasceu o Exército.

A tomada de consciência de ser brasileiro é sensivelmente alavancada pela Guerra do Paraguai (1865-1870), além de surgir um novo Exército e uma nova Marinha.

A Aeronáutica foi criada em 1941 e teve o seu batismo de fogo com o 1º Grupo de Aviação de Caça, nos céus da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), participando junto da Força Expedicionária Brasileira, em defesa da liberdade contra os regimes totalitários.

Todavia, durante o período de paz, a cultura militar faz parte da cultura brasileira, mormente pela sua força na formação da integração e da identidade nacional. A exemplo da sua importância, destacamos algumas ações das Forças Armadas relativas somente à Amazônia, extensão de terra correspondente a 60% do território nacional, visando

ao seu desenvolvimento e segurança o que, por consequência, inibe a cobiça internacional:

– O Projeto Amazônia Azul da Marinha, que protege a imensa bacia fluvial desta área;

– O Projeto Calha Norte do Exército, com seus pelotões de fronteira garantindo a segurança dos nossos limites territoriais;

– O Correio Aéreo Nacional (CAN), que permitiu integrar núcleos de populações indígenas e caboclas, perdidas na vastidão do nosso país;

– A Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), implantando cerca de 150 aeródromos pavimentados;

– O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), configurando o controle e a vigilância do espaço aéreo.

Assim, na criação do nosso Estado Democrático, é promulgada, sob a proteção de Deus, a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, que, em seu *capítulo V – Da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas*, rege, no seu artigo 142: *As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, Exército e Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.*

A defesa da pátria significa dizer o sentimento a respeito da *terra de seu pai*, onde se fala a língua de sua mãe materna, e a palavra terra deve ser compreendida, em sentido amplo: o país.

Neste amor à pátria, aflora o patriota, oriundo da língua grega *patriôtês*, que significa também cidadão, pois não se pode imaginar cidadania sem patriotismo.

Desse modo, concebe-se a cidadania num espírito do serviço do bem comum e o exercício da ação política sobre o Estado e, ao mesmo tempo, esta afirma a identidade nacional. A cidadania só é possível num povo soberano no interior e no exterior.

Assim, o militar brasileiro, ou, mais corretamente, o cidadão-militar formado em valores morais, sólida base humanística, com conhecimentos

da ciência militar, espírito de corpo, preparado para arriscar sua vida, com respeito à disciplina, aos aspectos institucionais e coletivos, constitui poderoso fator de desenvolvimento de uma nova consciência ética e política, adequando as necessidades do ser humano e da sua dignidade a uma pátria livre e democrática.

*Araken Hipólito da Costa é Coronel-Aviador Reformado da EAB,
Editor da Revista Aeronáutica do Clube de Aeronáutica, graduado em
Arquitetura e Urbanismo e Conselheiro do INCAER.*



Superação

Aileda de Mattos Oliveira

Nem sempre o peso da confiabilidade de uma instituição está relacionado ao número de anos de sua existência. Quantas se tornam um nome gravado na mente coletiva, mas permanecem estacionárias na rigidez administrativa, sem um histórico de ações que as engrandecem ou justifiquem sua antiguidade?

Ao contrário, outras já nascem com o traço da impetuosidade e não se limitam ao passo a passo inicial e empreendem, de saída, com força vigorosa, a sua trajetória a outros planos mais elevados. Assim ocorre com a Instituição Aeronáutica e a sua maior representação, a Força Aérea Brasileira.

A criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, foi o ato governamental de autonomia de que precisava o grupo de ases que se tornou um dos melhores da Aviação de Caça, assim reconhecido tanto pelo inimigo como pelos aliados na Segunda Guerra Mundial –batismo de fogo e sangue que lhe conferiu os dísticos de “Excelência” e de “Bravura”.

Mas o passado da aviação brasileira registra outras histórias que não podem se perder nos escaninhos da memória. Seis anos antes, em 1935, um projeto iria criar formas, saltar da planta arquitetônica, tornar-se concreto e inaugurar uma nova etapa de crescimento do futuro complexo aeronáutico.

A competência do engenheiro calculista Andyara Rodrigues foi a credencial que o levou a ser convidado por Getúlio Vargas a pôr-se à frente do empreendimento que viria a se tornar, algumas décadas depois, o grande centro de inteligência tecnológica aviatória.

Lançava-se, então, em 1º de setembro do referido ano, a pedra fundamental da Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa, Minas Gerais.¹ Díficeis cálculos estruturais, como confessara o próprio

1. *Hangar T-6 Video Magazine* – N.º 02/2005 – Brasil

Engenheiro, deram sustentáculo à monumental obra, mas foram a competência e o denodo de homens dispostos a dar personalidade à Instituição que a elevaram a centro de referência, tornando-se a cidade partícipe, já que em volta da qual passaram a circular seus habitantes, em grande maioria, famílias dos próprios militares.

O salto qualitativo, portanto, não ficou restrito à transferência da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos para a Academia da Força Aérea em Pirassununga, onde continuam sendo forjados jovens aviadores, no silencioso, mas profícuo trabalho intelectual e de aprimoramento da ciência aeronáutica. Outros elos da cadeia do desenvolvimento da aviação brasileira foram sendo acrescentados para, afinal, transformá-la na respeitada Força sempre a postos neste vasto território.

Que o digam as populações de regiões longínquas aonde não chega o atendimento do poder público e que são atendidas, transportadas, amenizadas nas suas aflições por homens que vêm do ar, solidários com brasileiros esquecidos em terras inóspitas. Nessa atividade humanística, inclui-se o Correio Aéreo Nacional (CAN) que já desenvolveu um papel social de grande relevância.

É reconhecida a notável cooperação com a Força Terrestre, nos transportes de suprimentos, pessoas e toda a sorte de material indispensável ao cumprimento das missões em todo o território nacional.

Andyara, falecido aos 93 anos, acompanhara atento as transformações por que passaram as máquinas voadoras, que exigiram modificações estruturais na sua antiga obra, modificações indispensáveis às novas concepções de poder aéreo

Assistira, também, à transformação da Fábrica em Parque e Material Aeronáutico de Lagoa Santa (PAMA LS), e testemunhou a dedicação dos sucessivos militares que ali pontificaram, e continuam pontificando, transformados em grandes profissionais cuja competência, seriedade e amor à arte da manutenção, revisão, controle e reparo de aeronaves estão sobejamente comprovados.

De maneira célere, mudam-se conceitos, tornam-se obsoletos os equipamentos, razão por que a tecnologia é devoradora de cérebros e de dinheiro. Não havendo suficientemente o segundo para alimentar as

necessidades sempre crescentes da Instituição, usa-se com mais afinco o cérebro, o que fez do PAMA LS um centro de formação de técnicos de alto gabarito, onde são ministrados cursos de manutenção de aeronaves e de equipamentos, pondo em prática os mais atualizados métodos de análise e de remodelação de grande parte de aeronaves da Força Aérea e daquelas que se destinam ao treinamento dos cadetes da AFA.

É a esses profissionais, altamente responsáveis, incluindo os especialistas na dobragem de paraquedas, que cabe o desempenho da máquina que fará retornar ao solo o seu piloto.

Essa conjunção de espíritos entre o técnico, perito no trabalho de lidar com as peças da matéria bruta e o aviador, com a sua perícia em fazê-la voar, consolida a unidade da Força pela coesão de todos, pela comunhão de objetivos que resultam num clima de confiança mútua. Ambos, especialistas e aviadores, são cultores na arte de melhor desempenhar as suas respectivas funções.

Talvez seja esse o segredo: considerar arte (no sentido grego do termo) todo fazer técnico, e a aplicação da habilidade desse fazer em tudo o que expressa a capacidade humana na sua notável empresa de sempre exceder-se na competência e destreza.

No pensamento coletivo e até mesmo na área do magistério, costumam-se considerar “técnicas” as matérias cujo aprendizado está circunscrito ao que diz respeito somente a máquinas de quaisquer naturezas ou aquelas que não estejam no domínio das Letras. “Arte”, portanto, passa a confinar-se no estreito painel dos estudos humanísticos e à reprodução do Belo nos seus mais variados estilos.

Mas, para os gregos antigos, técnica era a arte de pôr em execução qualquer atividade por meio da capacidade cognitiva do homem e que lhe traria os resultados esperados, desde que fizesse bom proveito na utilização das ferramentas existentes, ou por ele mesmo criadas, a fim de satisfazerem as exigências do seu trabalho. Readaptar os instrumentos, dar a eles novas formas exigidas pelas sempre renovadas situações de uso, é um demonstrativo da vontade humana em superar-se em relação aos resultados anteriores.

E foi o superar-se nas onze missões de guerra, num único dia, 22 de abril de 1945, que fez do 1.º Grupo de Aviação de Caça uma legenda dentro da Força Aérea. Essa data, justamente escolhida para homenagear, anualmente, os heroicos caçadores que participaram da ofensiva contra os alemães, faz volver ao mito do eterno retorno, à lembrança daqueles que se tornaram arquétipos dentro da Corporação. As solenidades militares têm esse cunho mítico: o de renovar os fatos marcantes do passado, na data de seu acontecimento, como forma de reviver, simbolicamente, as suas ações.

Menos de um mês após, em 8 de maio, era retransmitida ao mundo a notícia do término do conflito e das missões guerreiras, mas permanecia indelével, em cada componente do Grupo, a satisfação interior de: Missão Cumprida!

Por isso, o peso da confiabilidade de uma instituição, repetindo-se aqui o que no início já foi afirmado, não se relaciona com o tempo de existência de uma entidade, mas com o que fazem dela os seus integrantes; se são imutáveis seus ideais pelos quais combatem na guerra ou na paz, sem esmorecer em momento algum; e quão abnegados são em tornar a sua Instituição um modelo dentro de sua área profissional; enfim, fazê-la reflexo da personalidade dos homens que por ela passaram, dos que lá estão e dos que virão.

A Força Aérea não se fez por si mesma, mas no desejo contínuo de superação de seus componentes, superação do que já foi realizado, do que já foi conquistado, do que já foi atingido, da mesma forma que a águia se supera a cada voo, alcançando alturas cada vez mais elevadas em relação ao teto anteriormente atingido.

*Aileda de Mattos Oliveira é Dr.ª em Língua Portuguesa, Acadêmica
Fundadora da Academia Brasileira de Defesa (ABD) e membro do Centro
Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES).*



1964 – Por que não a verdade?

Sérgio Pinto Monteiro

*O primeiro dever de um historiador é não trair a verdade,
não calar a verdade, não ser suspeito de parcialidades ou rancores.*

Cicero, Marcus Tullio, 103aC - 43 aC

O mês de março, de há muito, se transformou num período onde fatos da história recente de nosso país têm sido abordados à revelia da verdade, sob forte componente ideológico. Nos próximos dias, assistiremos, na mídia, à habitual apresentação de matérias que, ao reverso do que prega o sadio ideal jornalístico do culto à verdade, irão, mais uma vez, desfigurar os fatos relativos à tomada do poder civil pelos militares, em 1964.

O tema é bastante conhecido e tem sido objeto de uma vasta literatura, nem sempre confiável. Este artigo visa a levar, em especial aos mais jovens – aqueles que, nas universidades, são vitimados pelo engodo – alguns aspectos que consideramos relevantes do cenário nacional daquele período.

Há 53 anos, as Forças Armadas, apoiadas pela imensa maioria da população brasileira, interromperam um processo político-institucional que ameaçava instalar, no país, uma ditadura do proletariado, alinhada com a União Soviética e seus “satélites”. Esse é o ângulo fundamental para uma melhor compreensão dos episódios que geraram a intervenção das forças armadas em 1964, em especial para aqueles que não viveram o período. *Ou seja, estaria mesmo sendo gestada pelo governo de João Goulart – e por seus apoiadores da esquerda – a queda do regime democrático brasileiro? Seria essa, como afirmam os adeptos do movimento de 64, a real e decisiva motivação para a intervenção militar? E os que se opuseram ao chamado regime militar defendiam, verdadeiramente, a democracia, como proclamam seus seguidores?*

As respostas que iremos apresentar são absolutamente insuspeitas, eis que foram elaboradas por integrantes destacados dos grupos que combateram, até literalmente, os governos militares:

Em 1990, foi publicada *A Revolução Faltou ao Encontro*, tese de doutorado em História de Daniel Aarão Reis Filho, professor titular de História Contemporânea na Universidade Federal Fluminense, ex-dirigente da Dissidência da Guanabara, que ficou mais conhecida como MR-8, Movimento Revolucionário 8 de Outubro, nome que assumiu no sequestro do embaixador dos Estados Unidos no Brasil. Para o autor, *o sentido essencial da luta armada não estava na resistência à ditadura militar; era anterior a ela: tratava-se antes de um projeto político de combate à ordem política e econômica vigente antes de 1964.*

O Professor Daniel, em 23/09/2001, entrevistado pelo jornal O GLOBO, declarou:

“... o projeto das organizações de esquerda que defendiam a luta armada era revolucionário, ofensivo e ditatorial. Pretendia-se implantar uma ditadura revolucionária... as esquerdas radicais se lançaram na luta contra a ditadura, não porque a gente queria uma democracia, mas para instaurar um socialismo no país, por meio de uma ditadura revolucionária, como existia na China e em Cuba.”

Prossegue a matéria de O GLOBO:

*“... outro participante da luta, o professor de História da UFRJ, **Renato Lemos**, acha que é responsabilidade ética, social, política e histórica da esquerda assumir suas ideias e ações durante a ditadura... Cada vez mais se procura despolitizar a opção de luta armada numa tentativa de autocrítica por não termos sido democratas. Nossa atitude foi tão válida quanto qualquer outra. Havia outros caminhos, sim. Poderíamos tentar lutar dentro do MDB, mas achávamos que a democracia já tinha dado o que tinha de dar”*

Ainda na mesma reportagem, Denise Rollemberg, mestre em História na Universidade Federal Fluminense, destaca:

“... o objetivo da esquerda era a ditadura do proletariado e a democracia era considerada um conceito burguês. Não se resistiu pela democracia, pela retomada do status quo pré-golpe. Ninguém estava pensando em reconstituir o sistema partidário ou reempossar João Goulart no cargo de presidente.”

Na tese *Esquerdas Revolucionárias e Luta Armada*, também de Denise Rollemberg, historiadora de notório posicionamento esquerdista, vale destacar:

“Também no início dos anos 1980, René Dreifuss publicou sua tese de doutorado sobre o golpe de 64. Através de farta documentação, comprovou a participação decisiva de segmentos da sociedade civil no movimento que derrubou o governo institucional de João Goulart, que assumiram um lugar igualmente relevante no regime instaurado. Assim, Dreifuss o chamou de golpe civil-militar; mais esclarecedor ainda seria vê-lo como um movimento civil-militar. A pesquisa de Dreifuss teve grande impacto e foi bastante divulgada na mídia e no meio acadêmico. Apesar disto, é interessante notar a dificuldade que as esquerdas ainda mantêm no sentido de reconhecer as relações de identidade de segmentos da sociedade com o projeto político que se tornara vitorioso em 1964. Se o movimento que derrubou o governo institucional foi repudiado por parte da sociedade civil, por outro lado, foi saudado com entusiasmo por parcelas sociais – não exclusivos das classes dominantes – que com ele se identificaram.”

“...A relação das Ligas Camponesas com Cuba, por exemplo, traduzida no apoio material, logístico e ideológico evidencia a definição de uma parte das esquerdas pela luta armada no Brasil, ainda no governo democrático, antes da ditadura civil-militar.”

“...Como vimos, a opção pela luta armada já estava presente em parte da esquerda brasileira, ainda no período do governo institucional de João Goulart, quando as Ligas Camponesas receberam apoio de Cuba para montar campos de treinamento guerrilheiro no Brasil visando à preparação de militantes para o confronto armado. Estes sítios foram descobertos e amplamente divulgados na grande imprensa.”

No livro *Combate nas Trevas*, de Jacob Gorender, conhecido historiador marxista e fundador do Partido Comunista Brasileiro Revolucionário – PCBR – podemos encontrar algumas afirmações que contradizem o discurso “democrata” da esquerda:

“Em 29 de março de 1964 (dois dias antes da eclosão do Movimento de 64), um grupo de dez membros do Partido Comunista do Brasil (partidários da chamada Linha Chinesa) viajou para a China a fim de realizar curso político-militar na Academia Militar de

Pequim. Até 1966, duas outras turmas foram a Pequim com o mesmo objetivo. A Ação Popular, AP, em 1967, também enviou militantes à China, com idêntica finalidade.” Antes, portanto, do atentado ao Aeroporto de Guararapes, que marca o início da luta armada contra o regime e da edição do Ato Institucional nº 5.”

O autor confirma o caráter **preventivo e contrarrevolucionário** do Movimento de 64:

“... do regime político construído no Brasil a partir do golpe de 1964, decorre a compreensão da sua dinâmica e, portanto, a sua periodização. A que apresento a seguir tem como ponto de partida o paradigma da contrarrevolução. Parte da premissa de que o golpe de 1964 foi contrarrevolucionário preventivo, para alguns, certamente os portadores de uma visão sutil da conjuntura; reativo, para outros, que temiam ou encenavam temer uma suposta revolução ou golpe esquerdista em andamento –, assim como contrarrevolucionário foi o regime que a partir dele se estabeleceu.”

Muitas outras manifestações de membros da esquerda poderiam ser acrescentadas ao texto. Por oportuno, vale, também, assinalar que, em documento recentemente divulgado no *WikiLeaks do Movimento de 1964 – The National Security Archive* – o Embaixador dos Estados Unidos no Brasil **teria** afirmado a seus superiores, em Washington, quatro dias antes da eclosão do Movimento de 1964:

“1. Desde que retornei ao Rio em 22 de março tenho estudado profundamente a situação brasileira com assessores civis e militares daqui, convocando os chefes de missão em São Paulo e Brasília para ajudar e fazendo alguns contatos com brasileiros bem informados.

*2. Minha conclusão é de que João Goulart está definitivamente engajado em uma campanha para assumir poderes ditatoriais, aceitando a colaboração do Partido Comunista Brasileiro e outros grupos revolucionários da esquerda para esse fim. **Se ele for bem sucedido é mais do que provável que o Brasil caia sob controle completo dos comunistas**, ainda que Goulart possa ter a esperança de se voltar contra os apoiadores comunistas e adotar um modelo peronista, o que pessoalmente acredito que ele prefere.”*

O Movimento Civil-Militar de 1964 está novamente na mídia, quase sempre sem a isenção que se espera de um jornalismo criterioso e responsável. Há pouco mais de meio século, um grupo de opositores – sem o apoio da população – optou pela luta armada contra os chamados governos militares. Rebeldes e legalistas se enfrentaram duramente. O Estado, através de seus mecanismos de segurança e proteção – órgãos policiais e forças armadas – defendeu a ordem jurídica vigente; militantes da parcela mais radical da esquerda buscaram, a todo custo, a tomada do poder pelas armas.

Seria utópico e ingênuo imaginar um confronto armado onde direitos humanos sejam preservados. Juntamente com a verdade, são eles as primeiras vítimas da guerra. Infelizmente, a história guarda inúmeros registros onde se constata que, mesmo nos conflitos entre irmãos, a luta mantém a característica de que do outro lado está o inimigo que precisa ser derrotado e, por isso, muitas vezes, abatido.

Assim, excluídas inverdades e exageros, é notório que ocorreram, de ambos os lados, episódios reprováveis de violação de direitos humanos, cujas sequelas ainda não foram superadas, em especial por alguns dos derrotados em 1964.

A Lei nº 6.683, editada em 28 de agosto de 1979 e convalidada pelo Supremo Tribunal Federal, foi responsável pela pacificação nacional. Conhecida como Lei da Anistia, amparou ambos os lados e teve como principal corolário o restabelecimento da plenitude democrática em nosso país e, em última análise, proporcionou a muitos dos antigos guerrilheiros e militantes esquerdistas, a oportunidade de, livremente, e pela vontade popular, assumirem postos importantes no cenário político-administrativo brasileiro.

Há 53 anos, a nação esteve muito próxima de ser lançada numa aventura socialista, decadente e totalitária. O Movimento Civil-Militar de 1964, deflagrado com o apoio da esmagadora maioria da população brasileira, proporcionou ao país um período de comprovado desenvolvimento econômico e nos conduziu à normalidade democrática dos dias atuais, onde não deveria haver mais espaço para sectários,

revanchistas ou revolucionários de plantão. O tempo que se foi é inexorável e sua história, definitiva. **Ao reverso do amanhã, que depende fundamentalmente das nossas ações.** A liberdade e a democracia são valores insubstituíveis. Ao longo de nossa história, muitos derramaram seu sangue e até mesmo tombaram em sua defesa. E outros tantos brasileiros estarão sempre prontos a fazê-lo.

Sérgio Pinto Monteiro é professor, Oficial R/2 do EB, Presidente do Conselho Nacional de Oficiais da Reserva e titular da Cadeira Especial Major Apollo Miguel Rezk, da Academia de História Militar Terrestre do Brasil.



O pensamento do Comandante de uma Unidade Aérea de antanho

Adilton Ferreira Campos¹

A análise da história de diferentes sucessos obtidos por Chefes, Diretores e Comandantes tem evidenciado a presença de certos traços constantes formando um desenho de fundo. Um destes traços parece predominar: o “Pensamento do Comandante”, a sua concepção sobre o cumprimento da Missão que lhe é atribuída ou em que base doutrinária assentar-se-á a pedra angular de sua administração.

Na medida em que é formulada esta diretriz pelo Comandante e lhe é dada ampla divulgação para os diversos níveis de assessores, cria-se uma relação de compromisso entre o estado de espírito de cada um e a vontade real de alcançar os grandes objetivos identificados como razão de ser da Organização.

Este é o primeiro passo e representa o balizamento das ações. Mas o que voga mesmo, o que sustenta o processo de evolução e garante o sucesso, não será outra coisa senão a aceitação de desafios constantes e o emprego consciente e determinado do tirocínio, do bom senso, do raciocínio, da criatividade e, sobretudo, da retidão de caráter, para, enfim, superar todas as dificuldades. Nosso caminho será construído ao longo de três suportes: o homem, a missão e o júbilo.

O homem

O Ten Brig Ar Cherubim da Rosa Filho, referindo-se à profissionalização do militar na Aeronáutica, escreveu:

A pronta resposta está fundamentalmente sedimentada no homem, e não na máquina... A mais simples das armas são as mãos humanas, das quais partem os comandos físicos de qualquer ação. Contudo, elas só reagem sob comando cerebral. Se desejamos mãos prontas, temos que condicionar os cérebros que as comandam.

1. Escrito em fins de 1989, ao ter sido designado para comandar o 6º Esquadrão de Transporte Aéreo.

Assim, deveremos perseguir o atendimento irrestrito, não tanto dos interesses e aspirações longamente acalentadas por todos, como dos seus direitos e de suas possibilidades abertas com o passar do tempo, consentâneo com uma postura correta de comportamento e de dedicação ao serviço, traduzidos pelos registros em Folhas de Alterações e Fichas de Conceito.

Será uma preocupação constante a atualização dos processos de medalhas e de condecorações a que fizerem jus, a realização de cursos de carreira, as promoções, a reclassificação de especialidades, a licença especial, as férias atrasadas etc... Isto se torna vital para que haja um reconhecimento objetivo por parte de seus superiores, pares e subordinados, estimulando cada um a ser melhor do que já é, e a merecer melhores condições de vida, aprimoramento profissional e ascensão na carreira que abraçou.

Ênfase será dada aos endoutrinamentos e às ações educacionais, visando basicamente a fortalecer o moral, a coesão em torno das diretrizes e normas oriundas do Comandante e de Comandos Superiores, e a convicção de que a consciência tranquila é o aplauso maior que cala na certeza da missão cumprida, a qualquer custo.

Ocupa lugar de destaque, neste contexto, o acompanhamento das condições de saúde, preparação física e atitude mental favorável, não só dos próprios militares como também de seus dependentes, uma vez que isto propiciará um campo fértil para que brote a segurança, a operacionalidade consciente e a disposição espontânea para o cumprimento da missão.

A missão

Esperamos que cada um tenha sempre em mente que, antes dos interesses individuais, está o propósito da Unidade. Este pensamento é refletido na postura singular e quase romântica de se submeter, com humildade, às normas, ordens e critérios existentes.

Na medida em que cada um torna-se exemplo digno de ser imitado pelo outro, o desdobramento das ações passa a ser uma sequência ininterrupta de eventos que se fundem num todo harmônico de aprimoramento constante, fazendo brilhar, de forma intensa, o nosso Esquadrão.

Uma Unidade Aérea não é apenas constituída de um punhado de homens, aviões, normas e regulamentos; é, antes, uma coletividade devotada para o cumprimento de uma missão que toda uma Força inspira e apoia. Portanto, Unidade Aérea é um corpo inspirado por uma mística. A mística do próprio “Espírito de Corpo” que ela representa e encarna.

Esta mentalidade é de tão grande influência, que, ao meditarmos sobre a convicção de chegarmos ao final com as nossas metas e missão cumpridas integralmente, nós sentimos que isso faz pulsar mais forte os nossos corações e enobrece os nossos sentimentos. Para que isto se transforme em realidade prática, aqui vão alguns lembretes:

- atendimento irrestrito às normas, ordens e critérios;
- planejamento e execução precisa de manutenção programada;
- execução precisa de manutenção imprevista a qualquer hora do dia ou da noite (tirada de panes);
- preservação de alto índice de disponibilidade média, explorando todos os recursos ditados pela nossa imaginação e criatividade, sem, contudo, infringir as normas técnicas;
- buscar o máximo de motivação para tornar o voo mais atraente para as tripulações, através de um maior capricho dispensado aos lanches de bordo, à limpeza e apresentação da aeronave; ao brifim de missão para os pilotos; ao bom atendimento de condução por parte da SCOAM²; à guarda atenta e pronto encaminhamento de objetos pessoais esquecidos na aeronave, etc...
- buscar maior transparência possível na confecção das escalas de tripulantes, cujas alterações terão aprovação prévia do Comandante, ou, na sua ausência, do Chefe da Seção de Operações;
- não abrir mão da qualificação operacional da equipagem, exigida para o tipo de missão, quer seja por NPA, ou por julgamento do Setor de Operações ou Instrução;

2. *Seção de Coordenação de Operações Militares*

- ter sempre em mente que qualquer descuido ou ausência de informação, por mais bisonha que nos possa parecer, é prenúncio de acidente ou incidente; e
- primar pela rigidez na padronização de cabine e ressaltar todos os itens que impliquem em maior segurança de voo.

O júbilo

Este item relaciona-se diretamente com a dose de autoestima, autoafirmação, autoconfiança e orgulho que se pode desenvolver em cada um, através do reconhecimento pelo esforço despendido em prol do inarredável sentido de responsabilidade, voltado para o cumprimento irrestrito da missão.

Nós acreditamos que de nada adiantaria montarem-se planos, conceberem-se estratégias, tomarem-se decisões importantes para a condução de uma guerra se, antes, não se dotar o homem de uma estrutura psicofisiológica capaz de superar as tensões, suportar as pressões, e, por fim, vencer o desconforto de um estado de prontidão e emergência generalizado e imprevisível. Desta forma, é imprescindível que procuremos um estado de equilíbrio entre a dedicação e o estímulo ao serviço, para que a dinâmica motivacional proporcione, cada vez, melhores resultados.

Isso será posto em prática, no dia a dia, através dos seguintes procedimentos, dentre outros:

- prática livre de esportes individuais ou coletivos em horários disponíveis;
- concessão de dispensas individuais em ocasiões especiais, tais como: data de aniversário natalício, de casamento, nascimento de filhos, natalício de esposa, etc.;
- concessão de prerrogativas e de destaques em formaturas internas;
- concessão de prêmios, placas, diplomas e outras menções honrosas para os que se destacarem dos demais, constituindo-se em exemplos a serem imitados;

- realização de almoços festivos de confraternização no hangar e/ou jantares alhures (em ambiente social externo, estranho à Unidade);
- comemoração de datas significativas para o Esquadrão, com realização de competições esportivas e participação notável em eventos de mesma natureza; e
- preparação para participação destacada na RATT (Reunião de Aviação de Transporte de Tropas).

Não se pode esquecer, em momento algum, que estas ações e outras que podem ser levadas a efeito, em coordenação com a Base Aérea, têm como único objetivo a elevação do moral do Esquadrão para que a nossa missão seja sempre cumprida com profissionalismo, precisão e entusiasmo.

Ao tomarmos consciência do nosso papel, como responsáveis que somos por uma parcela da soberania nacional, nos aperceberemos, de pronto, da importância que cada um, de *per si*, representa dentro do contexto da Força Aérea e, assim, poderemos atribuir um peso correto às nossas atitudes e ações isoladas.

O que esperamos, finalmente, é que, ao regressarmos aos nossos lares, quer da rotina diária, quer de uma longa viagem, cada um de nós possa ler claramente, no semblante de quem nos espera, o que sobre a figura de Enéas, certa vez, Virgílio proclamou de seu herói:

Enquanto os rios correrem para o mar;

Enquanto a sombra das florestas circundar as montanhas;

Enquanto o céu sustiver os astros,

Durarão a tua glória, teu nome, teus louvores.

*Adilton Ferreira Campos é Coronel-Aviador
Reformado da FAB.*



Estou velho!...

Pedro Luis de Araújo Braga

“O quê, velho? Velho é trapo!”, costumava dizer minha piedosa sogra, potiguar de Macaíba, mas filha de um engenheiro sanitarista alemão, de uma conhecida e tradicional família da Bavária que, jovem ainda, emigrou para o Brasil, na segunda metade do século, XIX, a fim de trabalhar na região Nordeste. Lá ele constituiu família e, mais tarde, veio a falecer.

Mas não quero, aqui, referir-me a idade física, a anos de vida. Estou utilizando outro significado popular do vocábulo, como “carioca da gema” que sou, nascido e criado em Vila Isabel, então, o bucólico bairro canção da zona norte do Distrito Federal, habitado essencialmente por famílias da classe média. É no sentido de farto, cansado, aborrecido. E, em outra gíria mais recente, “careca”...

Mas, velho, cansado, aborrecido, careca por quê? Ou de quê? De tanta mentira, desfaçatez, embuste. De tanto cinismo! Da fuga à responsabilidade, da falta pública de vergonha e honradez, de tanta “cara de pau”...

Volto décadas no tempo, para trazer à lembrança, do meu período de estudante, aqueles colegas contumazes mentirosos, “sem maldade, a maioria”, que logo ganhavam apelidos pelos quais passavam a ser conhecidos e chamados, como “mentirinha”, “Pinóquio”, “sonhador” e outros. Havia um, verdadeiro mestre, que mentia com tanta convicção que dava a nítida impressão de acreditar, ele próprio, piamente, em suas invencionices...

E nos dias atuais, em nosso País, a julgar pelos inúmeros e constantes noticiários da imprensa, em geral, a mentira está presente na vida pública e em todos os níveis... Que vergonha!

“Eu não sabia”, é o que se ouve hoje, comumente, por parte de pessoas que deviam dar exemplo, mas cujos nomes aparecem no topo de investigações sobre malfeitos, desvios de conduta, recebimento de propinas, lavagem de dinheiro etc. Os corruptos pensam que podem enganar o povo, fazendo com que ele creia que o acusado está acima de qualquer suspeita, que continua a merecer o voto do eleitor. Imaginam que alguém vai acreditar

que uma alma caridosa abriu, em nome do insuspeito, uma conta-corrente em um paraíso fiscal, conta essa que foi alimentada durante muito tempo, benevolmente, por fantasmas... Quem sabe, fruto de milagre? Ou que imóveis foram ampliados, reformados, adaptados e mobiliados para atender às necessidades e ao gosto de um misterioso personagem, o qual acompanhou, de perto, todas as obras, interferindo em tudo o que era feito durante a execução dos serviços, apenas “pro bono publico”... Pasmem: o imóvel em questão não lhe pertence!... E quem pagou as despesas, ou executou diretamente tudo o que o misterioso personagem decidiu? Uma empreiteira de obras públicas! Mas isto, asseguram os envolvidos, não é propina, nada tem a ver com um conluio entre corruptores e corruptos... “Me engana que eu gosto”, diz o cancionista popular...

Subterfúgios não faltam na tentativa de justificar ou de julgar tal procedimento. Às vezes, são invocadas falhas na legislação ou brechas deixadas nela, não raro propositadamente, pelo legislador. Em outros casos, alega-se que dispositivos, até da Lei Magna, não são claros e admitem interpretações. Só que estas, em geral, são feitas visando a apenas interesses pessoais, e não, ao bem público.

Há quem classifique a mentira como “pequeno pecado”, não como pecado capital, como se fosse possível fazer tal divisão. Já ouvi até cristãos assim procederem, e o motivo para tanto, “argumentam”, deve-se ao fato de que “não mentirás” não figura entre os Dez Mandamentos ... Não? E como interpretar o nono deles, que reza: “Não dirás falso testemunho...”? Não significa isto “não mentirás”?

A Bíblia Sagrada, aceita pelos cristãos, em geral, como a inerrante Palavra de Deus, contém diversos textos com incentivos à verdade, abominações à mentira e à sua prática, e exemplos de castigos disto decorrentes. Uns pequenos exemplos:

Davi, em seu Salmo 101.7, afirmou: *Não há de ficar em minha casa o que usa de fraude; e quem profere mentiras não permanecerá ante os meus olhos;*

Salomão, o rei sábio e filho de Davi, no Provérbio 14.5, legou-nos: *A testemunha verdadeira não mente, mas a falsa se desboca em mentiras.*

O grande Paulo de Tarso, apóstolo dos gentios, escrevendo aos Efésios, em 4.25, recomendou: *Por isso, deixando a mentira, fale cada um a verdade com o seu próximo...;*

E Lucas, o médico amado, no livro histórico de Atos dos Apóstolos, em 5.1 a 11, relata-nos a história de Ananias e Safira, que mentiram ao Espírito Santo, no que resultou a morte de ambos.

Então, é a mentira condenada ou não?

É de Homero, o grande poeta grego, o seguinte pensamento: *Detesto o homem que esconde uma coisa no fundo do coração e diz outra* ou, em outras palavras, o homem que ilude, que falseia a verdade, que mente!

Na maior potência do mundo, hegemônica, de população majoritariamente cristã, ainda em tempos recentes, no terceiro quartel do século passado, um Presidente da República democraticamente eleito viu-se forçado a renunciar para fugir de pena maior, porque mentiu! E agora mesmo, em nossa terra, durante a realização das Olimpíadas do Rio 2016, um vitorioso nadador daquele mesmo país do Norte urdiu uma trama para dissimular comportamento reprovável que não desejava que viesse a público. Menosprezando a competência da polícia tupiniquim, mentiu! E acabou sendo desmascarado! Resultado: teve de reconhecer o erro, pedir desculpas por tal procedimento, perdeu alguns de seus patrocinadores e foi suspenso, por certo tempo, de participar de competições oficiais. Valeu a pena?

Mentira tem pernas curtas..., diz o conhecido adágio popular.

E, por falar em Olimpíadas, é justo lembrar que muitos duvidavam que o Brasil fosse capaz de realizar evento tão gigantesco e importante, com ordem e segurança. Mas foi! Exemplarmente! Pensavam no caos, na oportunidade de ocorrerem ações terroristas, que são praticadas à larga, alhures. Mas a principal razão de tal sucesso foi estarem as Forças Armadas, silentes, por trás de tudo, nos mínimos pormenores, além de serem integrantes delas muitos dos atletas que conquistaram medalhas. Mas isto procuram esconder do grande público, pois o patrulhamento ideológico está presente. Todavia, souberam criticar o fato de aqueles vencedores fazerem continência, reverentemente, quando nossa Bandeira era levantada e o Hino Nacional tocado. Será porque não estudaram Moral e Cívica no ensino médio?

Infelizmente, como já assinalado, a mentira torna-se um dos marcos da vida nacional de uns tempos pra cá. Mente-se sem escrúpulo, seja para enganar o povo, seja para usufruir de bens e posições, seja para

levar vantagem em alguma coisa, fugir à responsabilidade e até para beneficiar companheiros de viagem.

Estamos ainda sob os eflúvios dos 194 anos do Grito do Ipiranga, ocasião em que o Brasil tornou-se independente de Portugal. Todavia, ao falar em um evento político, quanta mentira já se ouviu acerca de Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, considerado o Protomártir da Independência e, desde o governo Castello Branco, o Patrono Cívico da Nação Brasileira? Aos 7 de setembro de 1822, tornamo-nos um país soberano, capaz de gerir seu próprio destino, porém mantendo laços culturais com a Pátria-mãe, o “jardim da Europa à beira-mar plantado”. Lá estão as nossas raízes. E, ao celebramos tal efeméride, é justo e oportuno reverenciar aqueles a quem a devemos, como José Bonifácio de Andrada e Silva, seu Patriarca, e o Príncipe D. Pedro I, seu Proclamador e primeiro Imperador do novel país.

Porém essa independência vem, ao longo de mais de cem anos, sofrendo eventuais constantes ameaças, em especial, na República. Por duas vezes, tentaram nos transformar em lacaios de Moscou. E, com insistência, há quem busque tirar-nos parte do território com essas mentiras de “nações indígenas” na região amazônica, pois visam às riquezas imensas existentes nas áreas ocupadas por silvícolas. Querem explorá-las gratuita e privativamente. Para tanto, é preciso manter seus habitantes como num verdadeiro jardim zoológico humano, sem assistência e longe do progresso.

Falar em independência é lembrar também de outros sinônimos e complementos de vocábulo tão rico e extenso. Sem dúvida, independência, soberania, para gerir seu próprio destino. Mas, como? Sendo o eterno dependente, exportador de matérias primas e importador de produtos manufaturados? Ser, sempre, o comprador de “caixas-pretas”? Ou de poder alçar voo, mas não ter condições de voar independentemente? Ter um manancial de cientistas, de pessoas criativas e não ter como aproveitá-las, deixando-as à mercê de grandes grupos internacionais que tão logo as recrutam, oferecendo-lhes, sobretudo, condições de trabalho para que, alhures, exercitem suas privilegiadas inteligências?

Vale lembrar o que fez um estadista dos EUA, o General Dwight Eisenhower, herói da 2ª Guerra Mundial, quando alçado à Presidência da Republica: certo do atraso norte-americano em relação aos soviéticos,

na corrida espacial, criou um órgão ultrassecreto, intitulado “Agência de Pesquisa e Desenvolvimento de Projetos Avançados de Defesa” e nele concentrou cientistas, homens sábios, pesquisadores. Para quê? Para criar, desenvolver, dar solução a urgentes demandas nacionais. Cérebros pagos para pensar! Que visão notável de homem público! É extensa a lista de desenvolvimentos originados de tal agência.

Ainda: o conceito de independência está naturalmente ligado ao de liberdade. Liberdade para agir, tanto internamente quanto no plano internacional, sempre respeitando alianças, limites e visando ao benefício da nação. Entretanto, liberdade tem tido interpretações restritas, às vezes, esdrúxulas, para alguns quando estão no poder. Vamos deixar isto claro por meio de dois exemplos: um histórico e outro contemporâneo, vivenciado pelo autor:

Conta-se que Espártaco, o grande combatente trácio, cujo valor era conhecido e decantado à larga, depois de longa e ferrenha luta, caiu prisioneiro das tropas romanas. César mandou que o comandante vencido fosse levado à sua presença, ocasião em que, depois de elogiar o valor dele como chefe militar, ofereceu-lhe o comando de uma legião romana. Espártaco recusou a oferta, dizendo: *Não, eu prefiro a liberdade....* César não se abalou, sorriu e respondeu: *Liberdade? Esta é uma palavra vã!...*

*Era o ano de 1976, quando os EUA celebravam o bicentenário de sua independência, o movimento que os norte-americanos chamam, errada e ingenuamente, de guerra revolucionária. Servia o autor, então Coronel, na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército daquele país, como assessor militar, lá denominado Oficial de Ligação e Chefe da Seção Brasileira, no estado-maior daquele enorme estabelecimento de ensino. Certo dia, na programação das atividades da semana, leu que haveria uma palestra para toda a Escola proferida pelo Ministro Conselheiro da Embaixada da URSS em Washington. O inusitado do evento, em plena época da Guerra Fria, do confronto OTAN x Pacto de Varsóvia, despertou a curiosidade do autor e de seus congêneres, chefes das demais seções aliadas, o inglês, alemão, canadense, francês e japonês. Fomos todos ao enorme auditório para assistir à tal palestra.

O diplomata russo começou sua fala, cumprimentando os oficiais norte-americanos pelos duzentos anos de sua “guerra revolucionária”,

afirmando que: *nós, os povos soviéticos, apoiamos todos os movimentos de libertação, como os de Cuba, de Angola...* E passou a apresentar sua palestra, durante a qual nada disse de importante. Pura perda de tempo. Seguiu-se, então, o período de debates. O primeiro debatedor foi um arguto major, que assim se expressou: *Como cidadão norte-americano, agradeço a V. Exa. seus gentis cumprimentos pelo bicentenário da independência do meu país. V. Exa. afirmou que os povos da URSS apoiam todos os movimentos de libertação. Assim sendo, considerando que Tito, da Iugoslávia, está idoso e doente, como os soviéticos encarariam, com a morte do Marechal, um movimento de libertação, daquele país, da órbita soviética?* O convidado palestrante não se abalou e respondeu: *Isso seria uma contrarrevolução inaceitável!* O auditório todo irrompeu em uma sonora gargalhada, e o evento se encerrou, uma vez que ninguém mais quis fazer perguntas.

Aqui, na Terra de Santa Cruz, o sentimento de liberdade também já foi encarado de uma forma *sui-generis*: liberdade para se manter no poder, para nele se perpetuar iludindo os eleitores, corrompendo e sendo corrompido, fazendo o Brasil andar para trás. Ao invés de mirar em países do 1º mundo, nos quais a lei funciona e os direitos do povo são democraticamente respeitados, passaram a se inspirar em retrógrados países bolivarianos, nos quais a prática do gramscismo vem levando o povo a muito sofrimento. Que visão canhestra!

A História, implacável, que relata a ascensão e queda das grandes potências, há de registrar uma nova independência brasileira: da mentira, da corrupção, dos maus políticos, juristas e governantes, de ideologias não cristãs e, também, a vitória e a implantação da paz, do mérito, da democrática alternância do poder, da honradez. E da verdade, sempre!

Oxalá!

Pedro Luiz de Araújo Braga é General-de-Exército Reformado, membro Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).



A Era das Navegações Aéreas: o século XX e Santos-Dumont

Henrique Lins de Barros¹

No dia 19 de outubro de 1901, às 15h11, o dirigível *Nº6* de Santos-Dumont chegou a Saint-Cloud, após contornar a Torre Eiffel em 29 minutos e 30 segundos. Uma multidão assistia ao feito, e uma comissão do Aeroclub de França, presidida pelo príncipe Roland Bonaparte e tendo Deutsch de La Meurthe e Emmanuel Aimé como integrantes, cronometrava a viagem. Estava em jogo o Prêmio Deutsch, que oferecia a vultosa quantia de 125.000 francos para aquele que realizasse um voo de 11 km contornando a Torre Eiffel e retornasse ao local de partida, em menos de 30 minutos. Tratava-se do maior desafio proposto aos aeronautas da época.

O inventor, logo após pousar, ainda no cesto de pilotagem, perguntou: “Ganhei?” E seguiu-se um silêncio constrangedor. O público presente não tinha dúvidas de que a vitória era dele, mas alguns sócios do aeroclube mostravam-se reticentes. Segundo os cronômetros, o aparelho só parou 30 minutos e 42 segundos após a partida. A decisão, portanto, ficaria para depois de uma reunião extraordinária do Aeroclub de França que seria realizada após alguns dias.

A fotografia feita nos momentos posteriores ao voo mostra Santos-Dumont com uma fisionomia tensa. Está indignado com a posição dos colegas do Aeroclub de França.

Deutsch de La Meurthe era um dos entusiastas da aerostação e seguia, com interesse e respeito, os avanços alcançados por Santos-Dumont. Industrial, homem do petróleo, mecenas, entusiasta do automobilismo, fundou, juntamente com o conde Jules-Albert de Dion, o barão Zuylen e outros, o Automóvel Clube da França em 1895 e, em 1898, com Ernest Archdeacon, Léon Serpollet, Henry de la Vaux e Santos-Dumont, o Aeroclub de França.

1. Agradecimentos a Rodrigo Moura Visoni pela leitura e sugestões.

1898

Com apenas 24 anos, Alberto Santos-Dumont iniciou trabalhos em torno da dirigibilidade de balões. Havia estado na França em 1892, quando estudou com um preceptor espanhol. Retornou ao Brasil por breve período e, já de volta a Paris, iniciou sua carreira. Primeiro aprendendo a voar os balões de Henri Lachambre e Alexis Machuron. Realizou mais de vinte ascensões e voltou-se para a solução do problema central do voo: a dirigibilidade. Ainda em 1897, projetou e construiu um motor a explosão que seria usado em seus primeiros dirigíveis. Projetou e construiu o menor balão esférico da época, buscando soluções novas que se mostraram apropriadas. Em 1898, testou o primeiro dirigível e espantou o mundo aeronáutico ao conseguir utilizar o seu motor a explosão num balão cilíndrico de hidrogênio. Mostrava, assim, que o motor da aeronáutica seria movido a petróleo, o que logo despertou interesse daqueles empresários ligados à exploração petrolífera.

Nos anos seguintes, Santos-Dumont construiu mais uma série de dirigíveis, conseguindo, a cada novo invento, introduzir inovações que seriam usadas pelos demais inventores.

1900

Em 1900, Deutsch de La Meurthe fez um desafio tentador: daria a quantia de 100.000 francos para aquele que realizasse um voo com percurso e tempo preestabelecidos. O voo seria certificado por uma comissão do Aeroclube da França e precisaria ser anunciado com antecedência. E teria que ser um voo público. Nada de feitos realizados na surdina.

Assim que o desafio foi anunciado, Santos-Dumont iniciou a construção de um novo aparelho, o seu quarto dirigível. Já sabia como resolver os problemas que haviam sido detectados nos anteriores e estava seguro de que conseguiria obter a velocidade necessária. Com o N^o3, ele já conseguia um bom controle da aeronave, mas para disputar o prêmio, teria que aumentar muito a velocidade do aeróstato. O N^o4 trouxe novas soluções, e Santos-Dumont apresentou-o aos participantes do Congresso Aeronáutico Internacional, que estavam em Paris, em 1900. O ano terminou, e ninguém conseguiu realizar a prova. O

Aeroclube da França deu-lhe um prêmio de incentivo de 4.000 francos pelos avanços que ele havia conseguido. E Santos-Dumont criou um prêmio, com esse dinheiro, para aquele que conseguisse realizar o mesmo trajeto, sem a exigência de tempo. Ninguém disputou, pois não existiam dirigíveis de outros inventores.

1901

Apesar de tantas inovações, o *Nº4* não era satisfatório, e Santos-Dumont construiu, em 1901, um novo dirigível, um pouco maior e mais potente, o *Nº5*. Testou-o em várias ocasiões. Voou nos céus de Paris, e estava claro que era capaz de ganhar o prêmio. Outros concorrentes se apresentaram, mas nenhum havia sequer construído um aparelho voador. Os voos de Santos-Dumont mostravam a toda Paris que ele era o único dos inventores capaz de realizar, com sucesso, o desafio. Foi nessa hora que o Aeroclube começou a mudar alguns itens do regulamento, e Santos-Dumont protestou e foi além: não visava ao dinheiro. Iria distribuí-lo entre seus mecânicos e os operários pobres de Paris que haviam empenhado suas ferramentas.

E em 8 de agosto de 1901, após anunciar que iria realizar o voo, o imprevisto aconteceu. O *Nº5* perdeu a rigidez do invólucro em pleno voo, entrou em pane e explodiu no Trocadero, em Paris. Santos-Dumont milagrosamente saiu vivo e ajudou os bombeiros que o acudiram na remoção dos destroços. Paris parou. Ver quedas do aeronauta brasileiro não era raro. Raro, sim, era, após tão violento acidente, haver o inventor se apresentado no importante restaurante Maxim's e anunciado que faria o *Nº6*.

E em 22 dias, estava ele novamente voando e caindo, para que, no dia 19 de outubro, às 14h42, partisse de Saint-Cloud em direção à Torre Eiffel, apesar do tempo ruim. Na volta, o dirigível apresentou problemas sobre o Bois de Boulogne, e a expectativa aumentou. Ao chegar a Saint-Cloud, a certeza daquelas pessoas era que haviam assistido ao primeiro voo dirigido de um artefato voador. Um voo que era capaz de decidir aonde ir e com uma duração antecipadamente anunciada. Uma demonstração de que a navegação aérea era possível.

Uma dúvida levantada pela comissão julgadora criou mal-estar. O N^o 6 passou sobre Saint Cyr, no tempo previsto, mas não pôde parar por causa das atividades de “atracação”, com os mecânicos correndo para segurar as cordas e paralisar o movimento. Certa indignação reinou no ambiente.

O resultado do prêmio só foi divulgado no dia 4 de novembro, após um período de grandes discussões no Aeroclub. Não houve unanimidade: alguns defenderam que tão vultosa quantia devia ser dada a algum aeronauta Frances, e não a um estrangeiro.

No dia seguinte à divulgação do resultado, Santos-Dumont apresentou carta de afastamento do aeroclub. Daí até 1922, ele não contaria com o Aeroclub da França. De la Meurthe, em homenagem ao amigo, publicou a música *Santos-Valse*.

1902

Agora Santos-Dumont era uma celebridade conhecida no mundo inteiro, e não faltaram convites. Ainda em novembro, viajou para Londres, registrou a sua imagem num filme com o honorável Charles Rolls e discutiu detalhes de seu dirigível vencedor. Recebeu o convite do príncipe de Mônaco, Alberto I, para fazer demonstrações sobre a água, em Monte Carlo, e para lá ele seguiu em janeiro de 1902. Após cair na baía de Mônaco, Santos-Dumont seguiu para a Inglaterra e Estados Unidos. Nos Estados Unidos, foi recebido pelo presidente Theodore Roosevelt, por Thomas Edison e despertou o interesse da imprensa e da sociedade americana. Discutiu a ideia de uma competição de balões a ser realizada na *St. Louis World's Fair* que se realizaria em 1904. Mas ouviu críticas severas. Thomas Edison, por exemplo, disse que o invento de Santos-Dumont era engenhoso, mas não tinha qualquer utilidade prática ou comercial.

A resposta do inventor foi bastante clara: os dirigíveis de sua invenção poderiam ser importantes veículos esportivos, como o N^o 7; o N^o 8, cópia do aparelho vencedor, foi vendido ao Sr. Boyce, vice-presidente do Aeroclub dos Estados Unidos, que realizou um único voo próximo a Nova Iorque, e é o primeiro voo de um dirigível em solo americano, mostrando, assim, o valor comercial do aparelho; o N^o 9, que recebeu

o nome de *Baladeuse*, um dirigível pequeno, prático, para uma única pessoa, é um exemplo de transporte individual, e o *Nº 10, Omnibus*, um dirigível para transportar dez passageiros, mostrava a importância de tal invento para fins comerciais.

1903

Com o *Nº 9*, Santos-Dumont começou a realizar demonstrações que chamaram a atenção do invento. Em 14 de junho de 1903, desceu em Longchamps, durante uma corrida de cavalos; noutro dia, foi à sua residência, na Avenida Champs Elisées 114, no coração de Paris; em 24 junho, dia de São João, fez uma ascensão noturna usando um farol da firma Blériot, mostrando que era possível voar à noite; dois dias depois, levou um menino de dez anos, o americano Clarkson Porter, para um curto passeio; em 27 de junho, permitiu que a americana-cubana Aída d'Acosta se tornasse a primeira mulher a pilotar um dirigível, voando sozinha desde Neuilly até o campo de Bagatelle, no Bois de Boulogne; em 29 de junho, visitou o Parque de Aerostação em Saint-Cloud; no dia 5 de julho, num voo até o Prado de Corridas de Auteil, teve que apagar o início de incêndio no motor do *Nº 9*; em 11 de julho, foi almoçar no restaurante *La Cascade*, no Bois de Boulogne e conversou com militares franceses sobre o uso militar dos dirigíveis; no dia 14, Dia Nacional da França, passou em revista as tropas francesas e saudou o presidente, Émile Loubet, com uma salva de 21 tiros.

E no dia 24 de agosto, viajou para o Brasil, chegando à capital federal no dia 7 de setembro de 1903. No Rio, ouviu a modinha patriótica *A conquista do ar! Cântico ao arrojado aeronauta Santos-Dumont*, de Eduardo da Neves, composta em sua homenagem, e que seria sucesso no carnaval do ano seguinte.

1904

Em 1904, viajou para participar da competição de balões na feira de Saint Louis, mas seu dirigível *N-7* foi rasgado criminosamente, impedindo que ele disputasse a prova, ganha pelo balonista americano Roy Knabenshue pilotando o *California Arrow*, de Thomas Baldwin. Um aparelho semelhante ao *N-9* de 1903.

Santos-Dumont deixou os Estados Unidos e fez sérias críticas ao que viu. Reclamou, em artigos, de que o que havia sido combinado não fora realizado e que a destruição do *N-7* ficou sem apuração. Os americanos, por sua vez, o viam como um latino-americano de modos afrancesados. Até final de 1903, ele era o *King of the air*. Apareciam notícias na imprensa falando de possível casamento com uma bela americana, Edna Powers. Em uma carta, falou estar apaixonado por uma americana. Fotografias dele em companhia de Lurline Spreckels, filha de Claus Spreckels, importante industrial no Havá e nos Estados Unidos, também fazem parte do acervo de Santos-Dumont.

Em 1904, começaram a aparecer notícias de que dois irmãos, Orville e Wilbur Wright, conseguiram realizar um voo com um aparelho mais pesado que o ar, porém nenhuma informação trazendo detalhes técnicos foi divulgada pelos dois inventores americanos.

A viagem aos Estados Unidos foi frustrante. Procurando espaço em solo americano, propondo realizar voos em Nova Iorque, competir em Saint Louis, envolver-se com americanas de grandes fortunas, o saldo não foi positivo. Já em 1904, surgiam notícias, embora sem informações concretas, de que os Wright estavam avançando. Agora a competição ficava mais difícil. Com possíveis heróis nativos, quem era Santos-Dumont?

Santos-Dumont percebeu que os ventos estavam mudando, e o interesse dos aeronautas se inclinava para a solução de um aparelho mais pesado que o ar, o avião. Voos planados já estavam sendo realizados com razoável sucesso, mas nenhum aparelho motorizado, capaz de levantar voo pelos próprios meios, tivera sucesso. Exceto os dirigíveis que ele demonstrava.

1905

Em 1905, Santos-Dumont iniciou estudos sobre os mais pesados que o ar. Estudou o voo de modelos reduzidos de planadores, projetou um monoplano com duas hélices e iniciou a construção de um helicóptero. Fez um dirigível híbrido, com balão de hidrogênio acoplado a um balão de ar quente (Montgolfier). Foi o *Nº13*, que nunca realizou um voo. E voou com o dirigível *Nº14* em Deauville, na Normandia francesa.

Inscreveu-se com o helicóptero para ganhar o prêmio Archdeacon para quem conseguisse atingir a marca de 25 m num aparelho mais pesado que o ar.

Em 14 de outubro de 1905, foi criada, com representantes da França, Bélgica, Alemanha, Grã-Bretanha, Itália, Espanha, Suíça e Estados Unidos, a Federação Aeronáutica Internacional (FAI) nos moldes das Olimpíadas. Ela definiu o que era considerado um avião segundo os padrões da época: o aparelho teria que ser capaz de decolar, voar e pousar pelos próprios meios levando a bordo um piloto; o voo deveria ser realizado em tempo calmo, sem ventos, na presença de uma comissão oficial e do público.

Nenhum desses critérios foi satisfeito pelos irmãos Wright. Em 16 de outubro de 1905, eles comunicaram que pararam de voar, apesar de haverem anunciado um voo de quase 40 km. E na Alemanha, o conde Zeppelin ainda não havia realizado, com sucesso, um voo com o seu dirigível rígido.

1906

Santos-Dumont abandonou o helicóptero e construiu, em pouco tempo, um avião usando o que tinha de mais revolucionário na época: para as asas, usou as células do australiano Lawrence Hargrave; para o motor, usou o *Antoinette* de seu amigo Léon Levavasseur; para a configuração *canard*, com o leme profundo colocado na frente da aeronave, utilizou os planadores dos Wright como inspiração; a potência do motor foi estimada pelos experimentos de Voisin no rio Sena com um planador Archdeacon, rebocado por uma lancha.

Acoplou o seu aparelho ao balão do dirigível *Nº 14* e realizou pequenos saltos. Deu o nome ao novo invento de *14-bis*. Depois, em um cabo inclinado de 60 m de comprimento, desceu com o *14-bis* e testou a estabilidade e os comandos. Então começaram os testes no campo de Bagatelle.

E, surpreendendo a todos, se inscreveu na Taça Gordon-Bennett de balões que se realizou em 30 de setembro. Construiu um novo balão, o *Deux Ameriques*, e percorreu 134 km. Mas feriu-se com o sistema de hélices horizontais para impedir uma subida rápida.

Em 23 de outubro de 1906, conseguiu fazer decolar o avião e voar 60 m. Ganhou a Taça Archdeacon e paralisou o mundo aeronáutico. Realizou um voo sem qualquer auxílio externo e mostrou que era possível decolar com um avião.

Em 12 de novembro, novamente em Bagatelle, realizou um voo de mais de 100 m homologado pelo Aeroclube da França e reconhecido pela Federação Aeronáutica Internacional. São os primeiros recordes da história da aviação. Distância: 220 m. Tempo: 21s e 1/5.

1907

Em 4 de abril de 1907, ele caiu com o *14-bis*, mas já estava com o novo projeto pronto para teste. O *Nº15* tinha os lemes na parte posterior, mas não decolou. Preocupado com o peso, fez o *Nº16*, juntando um balão de hidrogênio a uma estrutura com asas e lemes. Também não voou. Partiu para o *Nº17*, um avião com motor maior. Nem chegou a testá-lo: abandonou-o.

Respondendo a um desafio, construiu um deslizador aquático com hélice aeronáutica, o *Nº18*. Testou-o no rio Sena sem ligar o motor. Em poucos dias, se apresentou com um diminuto avião, o *Nº19*, que recebeu o nome de *Demoiselle*, uma libélula de bambu, seda e cabos de aço. Voou em 17 de novembro de 1907, mas não ficou satisfeito. Enquanto isso, vários inventores começavam a decolar e a realizar pequenos voos. Aprenderam, com o *14-bis*, o mistério da decolagem. Delagrance, num avião Voisin, voou 60 m; Blériot atingiu somente 25 m; Farman percorreu 771 m; Robert Esnault-Pelteri alcançou 600 m.

1908

E o ano de 1908 iniciou-se com o primeiro voo homologado de 1 km em circuito fechado, realizado por Farman num avião de Voisin no dia 13 de janeiro. Ganhou o prêmio Deutsch-Archdeacon, no valor de 50.000 francos. Em 4 de julho, o americano Glenn Curtiss ganhou o prêmio *Scientific American*, no valor de US\$ 2.500,00, ao atingir a marca de 1.550 m.

Nesse momento, os Wright divulgaram as primeiras fotos de seus voos anteriores e se apresentaram na França com um novo aparelho, após quase três anos sem voar. Ainda dependiam de uma catapulta para decolar, mas tinham, em voo, um desempenho melhor do que os demais. Dominaram o ambiente aeronáutico constituído por pilotos que estavam dispostos a voar.

Em 1908, Santos-Dumont estava aperfeiçoando seus inventos *Nº 16*, *Nº 18* e *Nº 19* e só em 1909 ele apresentou o seu novo *Demoiselle*, o *Nº 20*. Um verdadeiro *bijou*, nas palavras de Roland Garros, que o adquiriu em 1910 do próprio inventor quando Santos-Dumont decidiu sair do campo de provas.

1909

Nos jornais ingleses, apareceu a manchete: *A Inglaterra não é mais uma ilha!* O voo de Blériot, em 25 de julho de 1909, mostrou que era possível atingir a Inglaterra pelo ar. A travessia do Canal da Mancha provava o valor militar de um avião. Blériot ganhou o prêmio de 1.000 libras oferecido pelo jornal inglês *Daily Mail*.

Em agosto, ocorreu a primeira competição internacional para aviões, em Reims, na França. Mais de vinte aviões participaram, mas Santos-Dumont assistiu do palanque de honra. Terminada a competição, Santos-Dumont realizou diversos voos com o *Demoiselle*, demonstrando que o seu invento era um avião seguro, veloz, barato e de fácil manejo.

Em setembro, inaugurou-se a Primeira Exposição Internacional de Locomoção Aérea, realizada no Grand Palais, Paris. O *Demoiselle* foi uma das grandes atrações. Chamou a atenção a beleza do primeiro ultraleve da história.

1910

Santos-Dumont disponibilizou os planos e vários inventores construíram *Demoiselles*. A firma de automóveis Clément-Bayard iniciou uma linha de montagem. Cerca de cinquenta aeroplanos *Demoiselle* foram construídos, o primeiro avião construído em série. A revista *Popular*

Mechanics publicou os planos detalhados do aviãozinho. Roland Garros, futuro herói da 1ª Guerra, aprendeu a voar nele. Audemars, Versepuy, as *mademoiselles* Hélène Dutrieux, belga, e Aboukaia, francesa, fizeram demonstrações pilotando o *Demoiselle*. Vários outros pilotos tiveram a oportunidade de experimentar o pequeno avião de Santos-Dumont.

Em 1910, os aviões já eram vistos como o meio de transporte do futuro, como Santos-Dumont havia previsto logo após o voo histórico de Blériot sobre o Canal da Mancha:

Essa transformação da geografia é uma vitória da navegação aérea sobre a marítima. Um dia, talvez, graças a você, o avião irá atravessar o Atlântico.

E recebeu a resposta de Blériot:

Eu não fiz mais do que segui-lo e imitá-lo. Seu nome para os aviadores é uma bandeira. Você é o nosso líder.

Henrique Lins de Barros é Conselheiro do INCAER, Doutor em Física e pesquisador titular do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas.



Oriente Médio, um preocupante imbróglio geopolítico

Manuel Cambeses Júnior

No tropel dos impactantes acontecimentos que ocorrem no dia a dia do acontecer mundial, por vezes não damos a devida importância a temas que merecem profunda reflexão e que são vitais para o equilíbrio do poder mundial, com inevitáveis reflexos em nosso país.

Queiramos ou não, o que vem ocorrendo atualmente no Iraque e na Síria está diretamente vinculado com o nosso futuro através, principalmente, do fio condutor do petróleo. Lembremo-nos que a região do planeta onde mais se produz hidrocarbonetos é o Golfo Pérsico, e tudo que ali ocorre tem uma influência determinante nos mercados petrolíferos, em nível mundial. Para agravar ainda mais a situação, aquela região é frequentemente castigada por persistentes ações terroristas e irreconciliáveis fricções geopolíticas que conduzem, inexoravelmente, a uma contumaz violência endêmica que, lamentavelmente, parece estar predeterminada nos genes de seus habitantes.

Os atuais acontecimentos que assolam a região têm sua origem em temas que se vinculam às três grandes religiões de cunho monoteísta: cristianismo, judaísmo e islamismo, cujas origens remontam a épocas bíblicas e a feitos transcendentais do passado, *extraídos desde o Êxodo até o Holocausto*, tal como afirmou, em impactante discurso, o então presidente estadunidense Ronald Reagan.

É de fundamental importância nos remetermos ao passado, há aproximadamente 1500 anos na História, para poder entender o que agora vem ocorrendo no Oriente Médio. No ano 570 d.C., nasce, em Meca, o Profeta Maomé. O Arcanjo São Gabriel lhe revela, de forma milagrosa, uma nova religião, o Islã, cujos princípios estão definitivamente explicitados no livro sagrado intitulado Corão. A partir daí, esta religião passaria a ter uma influência fundamental na história da humanidade.

Maomé faleceu no ano 632 d.C. sem deixar nenhum sucessor, já que não possuía filhos do sexo masculino. Entretanto, sua filha Fátima

se casa com um primo chamado Ali, que não tinha direito à sucessão por não ser descendente varão do Profeta.

Os primeiros Califas que sucederam Maomé – Abu Beckr e Umar – pertenciam à tribo dos Quaraish, provenientes da antiga aristocracia de Meca. Umar foi assassinado, derramando o seu sangue sobre o sagrado Corão.

A partir daí, se inicia uma sangrenta guerra pela sucessão do Profeta. Finalmente, Ali – genro de Maomé e esposo de sua filha Fátima –, cai também assassinado no ano 661 d.C. Seu filho Hussein, neto de Maomé, reclama para si o Califado. Seu adversário era Yezeed, filho de Muawija, que havia sido o mais amargo antagonista do Profeta.

A caminho de Damasco, que, à época, era a capital do Califado, Hussein foi emboscado e assassinado por 4.000 homens que estavam a serviço de Yezeed.

A partir desse momento, se formam duas atuantes facções dentro do Islã. Os defensores dos direitos de Hussein, que passaram a se denominar shií (xiitas), e os defensores dos direitos de Yezeed, que passaram a se chamar de sunnis (sunitas). Desde então, xiitas e sunitas não pararam de cultivar um ódio secular. Em realidade, o derramamento de sangue entre eles nunca foi interrompido.

Bem, agora façamos uma pausa para interromper o curso da antiga História e retornarmos ao Século XXI. Retomemos o nosso relato 1.331 anos mais tarde, em 2014. Encontramo-nos agora no Iraque e, para nossa surpresa, os mesmos incontidos ódios e frequentes derramamentos de sangue continuam entre aqueles homens, tal como se, no dia anterior, houvesse ocorrido o assassinato de Hussein. Desde então, têm ocorrido muitas coisas no mundo, porém os ódios ancestrais entre xiitas e sunitas lamentavelmente seguem sendo os mesmos.

Geralmente, os sunitas são ligados às populações das monarquias teocráticas como Emirados Árabes, Qatar, Arábia Saudita etc. Os xiitas, ao contrário, constituem 95% da população do Irã e 55% do Iraque.

Os sunitas costumam ser os mais radicais, os que defendem o legado de Osama Bin Laden e do grupo terrorista Al Qaeda. Agora se rebelaram no Iraque e acabam de declarar a criação de um Califado

Islâmico que engloba boa parte do território do país mesopotâmico. Também são os mesmos que estão enfrentando, na Síria, a ditadura de Bashar al Assad.

Os norte-americanos, depois de terem retirado suas forças militares do Iraque, não encontram meios para reagir efetivamente à nefasta ação dessa instituição de alto grau de fundamentalismo sunita, que degola ocidentais e extermina, implacavelmente, inimigos, inclusive muçulmanos de outras vertentes do Islã. Para surpresa geral, tudo indica que estão recorrendo a seu arqui-inimigo Irã – cujo governo reivindica o legado deixado pelo Ayatollah Kohmeini –, para tratar de restabelecer a ordem na região. Recordemos que, faz pouco tempo, o governo iraniano era acusado de estar desenvolvendo armamento nuclear e, conseqüentemente, colocando em risco o equilíbrio do poder mundial.

Diante deste instigante e curioso cenário, somos levados a crer que a geografia política da região está correndo sério risco. Não se trata somente da criação do temido Califado Islâmico, mas, também, de boa parte da população do Iraque, os curdos – que, embora sunitas, são de origem turca, e, não, árabe – que, há muitos anos, reivindicam a criação de um Curdistão independente. Se isto chegar a ocorrer, a Turquia se verá seriamente ameaçada, já que os curdos constituem uma parcela significativa de sua população.

Para complicar ainda mais esse tremendo imbróglio geopolítico, na vizinhança de todos esses países está Israel, o único país da região dotado de armamento nuclear e a quem muitos árabes aspiram, ardentemente, apagar do mapa do Oriente Médio.

Diante deste cenário complexo e preocupante, identificamos, na atualidade, o Califado Islâmico como elemento complicador e desestabilizador na geopolítica do Oriente Médio e, conseqüentemente, altamente influente no equilíbrio do poder mundial.

Manuel Cambeses Júnior é Coronel-Aviador Reformado da FAB; membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e Conselheiro do INCAER.



A saga dos candidatos paraenses até a EPCAR - 1965

José Cidade do Nascimento

No contexto das dificuldades pelas quais passaram os candidatos, após a aprovação nas provas escritas, para o ingresso à Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), em 1965, nós – os paraenses – vivemos uma verdadeira “saga” até chegarmos a Barbacena.

Divulgado o resultado, fomos convocados para comparecer à 1ª Zona Aérea, hoje I Comando Aéreo Regional (I COMAR), para as formalidades de praxe e providências relacionadas à viagem para o Rio de Janeiro, local da realização dos exames médicos, físicos e psicológicos e, aos que obtivessem sucesso nessa etapa da Cidade Maravilhosa, o próximo destino seria Barbacena, nas Alterosas da rica Minas Gerais.

Decolamos de Belém, com destino ao Rio, às 6h da manhã do dia 22 de dezembro de 1964, em uma aeronave Douglas C-54 Skymaster, que era a maior aeronave de transporte de passageiros, na frota do CAN que a FAB tinha naquela época. Os paraenses eram: Eu, Walter Lúcio, Jacob, Tenório, Jonas (Marabá), Dantas e Nuno; o Maciel, que foi aprovado para o 2º ano (agregado à turma de 1964 BQ); o Adalmilson (Pirilampo) que fez concurso para o 3º ano (incorporado à turma 1963 BQ); e os maranhenses que fizeram a prova em Belém, entre eles, o Renilson. Havia outro paraense, o Sobrinho, que não participou desse voo.

O avião fez escalas em São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife e Salvador, e companheiros destas cidades embarcaram com o mesmo objetivo nosso. Somando todos, creio que eram entre trinta e quarenta candidatos.

Exaustos e famintos, chegamos ao Rio, no Galeão, às 22h30, sem ninguém da FAB à nossa espera. Posteriormente, eu soube que havia um ônibus aguardando para nos apanhar, mas como a viagem atrasou muito, a viatura regressou ao Campo dos Afonsos. Creio que essa situação ocorreu por falha de comunicação da época. Felizmente, alguém do CAN ligou para a Escola de Aeronáutica e acionou o retorno do ônibus,

que só chegou quase à meia-noite, para, finalmente, nos transportar ao Campo dos Afonsos, onde ficamos hospedados.

Até então, nós, os paraenses, os primeiros a embarcar, só havíamos tomado o café da manhã, ainda nas nossas casas, imagino às 4h30, para chegar à Base Aérea de Belém, às 5h30, horário previsto para o embarque. Chegamos aos Afonsos, entre 1h e 1h30 da madrugada, do dia 23 de dezembro. Fomos levados para o Rancho das Praças, e nos foi servido aquele famoso mate “brochante” com pedaços de pão duro – provavelmente, sobras da ceia das praças.

Nesse dia, dormimos no alojamento das praças. A “cama” era aquele beliche de cor azul barateia, com o “colchão” de lona. Fomos acordados às 6h para tomar café, desta feita, no Rancho dos Cadetes. Foi aí que as coisas começaram a se complicar para nós.

A Escola estava vazia, pois era época de festas de final de ano, porém muitos Cadetes “laranjeiras”¹ ainda se encontravam nos Afonsos. Eram os das turmas de 1960 de Barbacena (3º Ano – último ano, já praticamente formados); os de 1961 (em plena fase de voo) e os da turma de 1962 que iam iniciar a instrução de voo. Foram esses veteranos que recebiam, mesmo por pouco tempo, os “bichos” que pretendiam compor a Turma de 1965 em Barbacena.

Sem nunca havermos ouvido uma voz de comando, o Cadete de Dia nos colocou em forma, separadamente, atrás do pelotão de Cadetes (que não paravam de olhar para nós, rindo) e ordenou, gritando:

– *Grupamento, SENTIDO!*

Eu, nos meus 15 para 16 anos, pensei comigo: *Caramba! Esse cara é louco, gritando desse jeito.*

Nós, desajeitados, imitamos, instintivamente, a mesma posição do grupamento de Cadetes e ficamos quietinhos. Achei que o cara estava nervoso, pois, naquele calor, ele estava de capacete, camisa de manga comprida, talabarte, bombacha, “bute”² e com uma arma na cintura.

1. *Laranjeira era o apelido dos Cadetes que moravam no alojamento da Escola, pois suas famílias eram de outra cidade ou Estado.*

2. *Apelido para a bota, botina ou borzeguim.*

Eu que não ia me mexer! *Vai que esse cara dá outro grito desse... aí, pensei eu, saio correndo.*

Vale salientar que estávamos há pouco mais de nove meses da eclosão do movimento de 31 de março de 1964. Então, o negócio não estava para brincadeira, com os militares com o prestígio lá em cima. Logo depois, o cara dá outro berro:

– *Grupamento, DESCANSAR!*

Foi aí que eu fiquei mais confuso ainda, porque pensei que era realmente para descansar. Afinal, depois de uma viagem daquelas e de uma noite mal dormida, o que eu mais queria era “descansar”. Mas, para minha decepção, o grupamento da frente só abriu as pernas e colocou as mãos para trás. Mais uma vez, pensei: *Pô! Se isso é descansar, imagina o que pode vir pela frente!*

Parecia estar adivinhando... Entramos no prédio do Rancho, e o comando foi:

– *Bicharal, avançar.*

Bicharal??? Pô! Que forma de tratamento é essa... Pelo menos, dentro do rancho, em princípio, tivemos uma boa impressão, já que, no balcão dos alimentos, estavam disponíveis ovos mexidos, banana, pão fresquinho já cortado ao meio, com manteiga e mingau. Nas mesas, havia uma jarra de água, bules com café, leite e açucareiro. Era um verdadeiro banquete e, com a fome que nós estávamos, parecia ser “o Nirvana”.

Depois de nos servir, à medida que deixávamos o balcão, recebíamos “convite” dos Cadetes para nos sentarmos à mesa deles. Pensei: *Os caras até que são educados ...*

Foi aí que tudo começou a acontecer. Para quem se lembra, a mesa era redonda, de oito lugares, e os Cadetes colocavam três candidatos “bicho” em cada mesa. Em uma das mesas, ficamos eu, o Renilson e o Walter Lúcio. Os Cadetes de um lado e nós do outro, e o que aconteceu naquele primeiro dia, “ainda como candidatos à EPCAR” foi um “estrago”. Logo, um deles perguntou:

– *Vocês querem comer isso tudo?*

E eu, com uma fome de mais de 24 horas, não tive dúvidas:

– *Quero!*

Ele mandou, então, pegar o ovo mexido, amassar com a banana e misturar com o miolo do pão picado, junto com o café, leite e jogar tudo no mingau dentro do prato fundo. Em seguida, ordenou:

– *Agora, pode comer.*

Eu fiquei muito revoltado e recusei. Aí a coisa esquentou. O “cara” olhou para os demais e soltou:

– *Caramba! Esse bicho é “insubordinado”.*³

Em seguida, sem que desse tempo de uma reação, mandou os três levantarem, abrirem o cinto e saiu entornando a água misturada com café e leite dentro das nossas calças.

Daí para diante, só nós e Deus sabemos o que aconteceu, pois era “trote pesado” quase que diariamente. A sorte é que, após os dias de festas de final de ano, começamos a fazer os exames médicos no ISCP, que ficava no atual prédio do Comando da Aeronáutica, no Centro do Rio, e muitos só voltavam à Escola para dormir. Entretanto, durante os finais de semana, a coisa continuava braba. Lembro-me de um dia (sábado ou domingo), eu e um colega saíamos do rancho, e três Cadetes, sentados em um dos bancos da alameda, nos chamaram e pediram para contarmos uma piada. O Jonas foi o primeiro a narrar sua anedota, muito boa por sinal. À medida que fazia o relato, ele próprio começava a rir, e eu, também. Entretanto, notei que os Cadetes continuavam sérios, balançando a cabeça como se não estivessem aprovando a piada. Quando terminou, o Jonas e eu continuávamos rindo muito, mas desconfiados, já prevendo o que poderia acontecer. Foi quando um deles exclamou:

– *A piada já acabou? Estão rindo de quê? Por acaso, aqui tem algum palhaço?*

3. O termo “insubordinado”, aqui no texto, tinha outra expressão chula usada pelos cadetes.

O que se passou depois foi que nos levaram para o alojamento deles, que tinha três fileiras de camas individuais, e nos fizeram “pagar” aquele famoso trote “fita” que consistia em passar por cima de uma cama e por baixo da outra, em sequência, sem que se pudesse desarrumar ou sujar a roupa de cama.

Concluída essa primeira fase do trote, fomos brindados com algumas cuecas e meias sujas para lavar. Ali, o garoto de quase 16 anos começava a sentir saudades da sua mamãe.

Ficamos nessa luta durante todo o mês de janeiro, até o final do carnaval, no início de março. Finalmente, seguimos juntos com grupos de outras regiões, naquele famoso trem para Barbacena (BQ), em direção à esperada Escola Preparatória de Cadetes do Ar, a futura nossa querida EPCAR. Era uma sexta-feira, dia 5 de março de 1965.

Na chegada a BQ, nos deparamos com outro “inimigo”: o frio. Para nós, vindos do calor de Belém, passando pelo Rio com, pelo menos, 40° de temperatura, encarar 15 a 20 graus ao chegar a Barbacena, sem nenhum agasalho e com camisa simples, parecia que estávamos no Polo Norte. Na saída do trem, encostei o meu braço em um tubo de bronze da entrada da Estação Ferroviária em BQ. Senti uma verdadeira geladura, de tão gelado que estava. Saímos da Estação e fomos andando para a EPCAR, encarando, no máximo, uns 15°.

Apesar da pequena distância, aquela caminhada, naquele frio, parecia não acabar nunca. Ao chegarmos, em torno de 4h, à Escola, fomos levados a um alojamento de beliches, onde alguns alunos encontravam-se dormindo. Foi-nos recomendado não fazer barulho e ocupar os beliches que estivessem vagos. Ao subir a escada de um deles, onde tinha um trompete no topo, descuidei-me e esbarrei no instrumento musical que caiu fazendo um barulhão na imensidão daquele silêncio. Dei azar, o trompete era de um aluno, da turma de 64, anterior à nossa, que estava dormindo na parte de baixo. O cara não perdoou. Levou-me para o banheiro e me mandou entrar, do jeito que estava, em baixo do chuveiro. A temperatura da água devia estar próxima a 0°.

Ao final, concluída essa epopeia da chegada dos paraenses, entramos no ritmo da Escola e passamos viver o estudo, os esportes e a camaradagem entre os colegas de todos os demais Estados, cada um com sua história de chegada a Barbacena. Felizmente, como o tempo passa, o trote passou também, e logo chegou a nossa vez, como veteranos.

José Cidade do Nascimento é Coronel-Intendente Reformado da FAB e membro da Diretoria da CFIAE.



A interdependência entre energia e água

Leonam dos Santos Guimarães

A produção de energia depende da água, principalmente, para o resfriamento de usinas termelétricas, mas também na produção, transporte e processamento de combustíveis fósseis. Além disso, cada vez mais, a água é usada na irrigação de culturas, para produção de biomassa de uso energético. Por outro lado, a energia é vital para o funcionamento de sistemas que coletam, transportam, distribuem e tratam a água, garantindo o fornecimento para diversos usos.

Tanto a energia como a água são recursos que enfrentam demandas e restrições crescentes em muitas regiões, como consequência do crescimento populacional, do desenvolvimento socioeconômico e das mudanças climáticas. Sua interdependência tende, portanto, a amplificar a mútua vulnerabilidade.

Para o setor da energia, as restrições à água podem pôr em causa a confiabilidade das operações das usinas termelétricas existentes, bem como a viabilidade física, econômica e ambiental de futuros projetos. Igualmente importante em termos de riscos relacionados à água, enfrentados pelo setor energético, o uso da água para a produção de energia pode afetar os recursos de água doce, tanto na sua quantidade como na qualidade.

O World Energy Outlook WEO 2016, lançado pela Agência Internacional de Energia (IEA) em 16 de novembro de 2016, tem um capítulo dedicado ao nexo entre energia e água e analisa como as complexas interdependências entre esses dois recursos se aprofundarão nas próximas décadas. Esta análise atualiza o trabalho anterior realizado em 2012 e avalia as necessidades atuais e futuras de água doce para a produção de energia, destacando potenciais vulnerabilidades e pontos-chave de estresse. Além disso, pela primeira vez, o WEO 2016 analisa a relação energia-água, avaliando as necessidades energéticas para diferentes processos no setor de água, incluindo abastecimento, distribuição, tratamento de águas residuais e dessalinização. Principais

conclusões foram divulgadas no Global Water Forum, na COP22, em 15 de novembro de 2016.

As interdependências entre energia e água deverão intensificar-se nos próximos anos, uma vez que as necessidades de água do setor energético e as necessidades energéticas do setor de água crescem simultaneamente. A água é essencial para todas as fases da produção de energia: o setor da energia é responsável por 10% das retiradas mundiais de água, principalmente, para o funcionamento das centrais termelétricas, bem como para a produção de combustíveis fósseis e biocombustíveis. Estas necessidades aumentam, especialmente, para água que é consumida (isto é, que é retirada, mas não devolvida a uma fonte). No setor de energia, há uma mudança para tecnologias avançadas de resfriamento que retiram menos água, mas que, por sua vez, consomem mais.

O crescimento da procura por biocombustíveis aumenta o consumo de água, e uma maior utilização da energia nuclear aumenta os níveis de retirada e consumo. No outro lado da equação energia-água, a análise do WEO 2016 fornece uma primeira estimativa global sistemática da quantidade de energia usada para fornecer água aos consumidores. Em 2014, cerca de 4% do consumo global de energia elétrica foi utilizado para extrair, distribuir e tratar água e esgoto, juntamente com 50 milhões de toneladas de óleo equivalente de energia térmica, principalmente diesel, usado para bombas de irrigação, e gás, em usinas de dessalinização.

Até 2040, a quantidade de energia usada no setor de água é projetada para mais do que o dobro disso. A capacidade de dessalinização aumenta acentuadamente, no Oriente Médio e no Norte da África, e a demanda por tratamento de águas residuais (e níveis mais altos de tratamento) cresce, especialmente, nas economias emergentes. Em 2040, 16% do consumo de eletricidade no Oriente Médio estará relacionado ao fornecimento de água.

A gestão das interdependências água-energia é crucial para as perspectivas de realização bem-sucedida de uma série de metas de desenvolvimento e de mitigação das mudanças climáticas. Há várias conexões entre os novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (SDG) sobre água limpa e saneamento (SDG 6) e energia limpa

e acessível (SDG 7) que, se bem geridos, permitirão alcançar os dois conjuntos de metas.

Existem, também, muitas oportunidades economicamente viáveis para economias de energia e água que podem aliviar as pressões sobre ambos os recursos, se considerados de forma integrada. Os esforços para combater as alterações climáticas podem exacerbar o estresse hídrico ou serem limitados pela disponibilidade de água em alguns casos. Algumas tecnologias de baixas emissões de carbono, como a energia eólica e solar, requerem muito pouca água; mas quanto mais uma via de descarbonização se baseia nos biocombustíveis, concentrando a energia solar, a captura de carbono ou a energia nuclear, mais água é consumida.

Possivelmente, a gestão combinada e harmônica da energia e da água seja o maior desafio para efetiva transição para uma economia de baixo carbono, requerida pela mitigação das mudanças climáticas. Tendo em vista que a gestão desses recursos tem um forte componente transnacional, os efeitos geopolíticos dessa transição se tornarão cada vez mais pronunciados.

Note-se, finalmente, que a água do mar é um recurso praticamente inesgotável. Seu efetivo uso, entretanto, depende da disponibilidade de energia abundante e a baixo custo, para dessalinização e posterior transporte e distribuição para os locais carentes em água doce. Isto abre um amplo campo para esta aplicação em grande escala, para a qual a energia nuclear seria uma alternativa viável. Com efeito, ela já está sendo usada para dessalinização e tem potencial para um uso muito maior, tornando-se muito competitiva em termos de custos, e somente os reatores nucleares são capazes de fornecer as copiosas quantidades de energia necessárias para projetos em grande escala, no futuro.

*O Dr. Leonam dos Santos Guimarães é Diretor de Planejamento,
Gestão e Meio Ambiente da Eletronuclear.*



A análise do Tenente-Brigadeiro Deoclécio sobre a Batalha de Midway

Carlos Eduardo Valle Rosa

Introdução

Durante vários anos, o Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira ministrou, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), uma palestra com excepcional análise, sobre a Batalha de Midway, ocorrida no Oceano Pacífico, no ano de 1942, como parte da Segunda Guerra Mundial. A palestra era um ponto alto do Curso de Comando e Estado-Maior (CCEM), fornecendo a gerações de Oficiais Superiores a perspectiva metódica e aprofundada de uma das mais importantes batalhas aeronavais da história do Poder Aéreo.



Ten Brig Ar Deoclécio durante a palestra gravada em vídeo. (Fonte: o Autor)

Várias vezes, ao longo da minha carreira de aviador, ouvi de meu pai comentários elogiosos sobre essa conferência. Em 1975, cursando o então Curso de Estado-Maior, ele teve a honrosa oportunidade de presenciar o próprio Ten Brig Ar Deoclécio ministrando tal palestra. Em algum momento, porém, esse evento acadêmico foi descontinuado, e o falecimento do Tenente-Brigadeiro, em 1998, impossibilitou, de vez, a sequência das palestras no CCEM.

Durante vários anos, a curiosidade pelo conteúdo da análise intensificou-se, especialmente, pela maturidade que necessariamente deve transformar o piloto de combate em um estrategista do poder aéreo,

percepção que adquiri com leitura especializada e ao cursar o CCEM em 2004. O destino me levou a ser designado Instrutor da ECEMAR em 2007, momento a partir do qual reforcei a expectativa de poder encontrar mais informações sobre a referida análise da Batalha de Midway. Infelizmente, nas buscas iniciais, não havia registros escritos, e o material didático não mais se encontrava disponível.

No final de 2009, o acervo bibliográfico da ECEMAR foi transferido para a Biblioteca Central da Universidade da Força Aérea (UNIFA). Na movimentação, alguns discos compactos foram identificados e, dentre eles, a palestra do Ten Brig Deoclécio sobre a Batalha de Midway, gravada em 14 de julho de 1986, pela RADIOBRAS, sob coordenação do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica. O disco, com mais de três horas de duração, contém integralmente a conferência, vídeos e imagens sobre a batalha, além de diagramas explicativos e lâminas com as principais ideias do analista.



Tela de abertura do vídeo com a gravação da palestra. (Fonte: o autor)

É de amplo conhecimento a competência técnico-profissional do autor da conferência, destacando-se como uma das personalidades da Força Aérea Brasileira.¹ Entretanto, o esforço de pesquisa empreendido pelo Ten Brig Deoclécio, na análise dessa batalha, é pouco conhecido nas gerações mais recentes (inclusive, a minha). A extensa pesquisa bibliográfica e a entrevista que Deoclécio conduziu com o piloto japonês Mitsuo

1. O Ten Brig Deoclécio é detentor da Cadeira n.º 18 de Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

Fuchida² foram esforços significativos para a compreensão dos fatos, na perspectiva de ambos os contendores. A ampla visão cultural do autor da análise, em especial, sobre as importantes batalhas da história, cuja compreensão foi enriquecida pela visita aos locais em que se realizaram os combates, completa sobremaneira a palestra, pois aprofunda a mera análise tático-operacional com ensinamentos estratégicos e de viés cultural. A análise de Deoclécio, apesar de produto dos anos 1970, reveste-se de erudição, atualidade e de importância, pelos aspectos táticos, operacionais e estratégicos levantados por seu autor e, ainda hoje, trazem ensinamentos sobre o emprego do Poder Aéreo, efetivamente, colocando-o como uma das expressões nacionais de relevância no tema.



Mitsuo Fuchida (c. 1940). (Fonte: Wikipédia)

Na tentativa de destacar o brilhantismo do trabalho, este ensaio mostrará o método desenvolvido na análise, apresentará as considerações do analista sobre o emprego do poder aéreo na referida batalha, sintetizando as lições apreendidas por ambos os lados e, por fim, as conclusões que o próprio Deoclécio pode extrair do confronto. Essas, ainda hoje, constituem-se em verdadeiros ensinamentos para as novas gerações de estrategistas do poder aeroespacial.

2. Mitsuo Fuchida estava a bordo de um dos porta-aviões japoneses, durante a Batalha de Midway. Na véspera do ataque, foi acometido de crise de apendicite, o que o impossibilitou de voar no dia 4 de junho de 1942.

O método

A conferência é uma narrativa emocionante das ações que sucederam nos dias da batalha, apresentadas de forma sistemática, didática e esclarecedora sobre os eventos que levaram Midway a ser considerado um dos “momentos decisivos da História da humanidade”,³ a mais completa das batalhas aeronavais a se tirar ensinamentos. Para Deoclécio, cabe ao profissional buscar, na História, os ensinamentos para o futuro, por meio do estudo das campanhas militares, o que diminui os riscos vindouros, aproveitando-se da experiência daqueles que nos antecederam.

O autor considera que análises como essas devam ser próprias de escolas como a ECEMAR, pois ela é o *núcleo onde se trabalha o pensamento e a inteligência da FAB, celeiro de ideias eloquentes, testemunha dos avanços recentes da Aeronáutica brasileira*. Na verdade, tudo começou por volta do ano de 1955, quando Deoclécio foi designado instrutor da Escola de Guerra Naval. Nessa função, precisou recorrer à História para ampliar seu conhecimento sobre o emprego da aviação sobre o mar.⁴

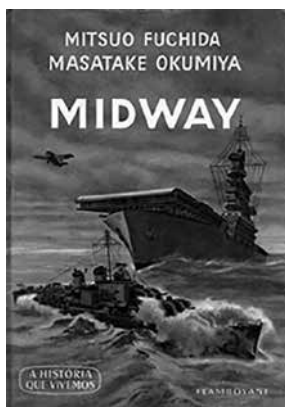
Na pesquisa sobre a Batalha de Midway, o autor utilizou análises da Escola de Guerra Naval dos Estados Unidos da América, relatórios operacionais norte-americanos, livro de Samuel Eliot Morison,⁵ cópias de documentos japoneses, o livro de Mitsuo Fuchida⁶, que foi instrutor na Marinha japonesa após a Guerra e responsável pela análise da derrota em Midway, a entrevista que fez pessoalmente com esse oficial japonês, além de diversas outras obras que agregou às suas análises ao longo dos mais de trinta anos que pesquisou sobre o tema.

3. 00:04 – Todas as notas indicarão a hora e os minutos da palestra na qual se encontra a citação.

4. 00:09 – Há que se ressaltar que Deoclécio foi um dos pilotos brasileiros que voou missões de guerra no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, na Aviação de Patrulha.

5. Apesar de não citada na gravação, a obra a que se refere Deoclécio é, muito provavelmente, o livro *History of United States Naval Operations in World War II (História das Operações Navais dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial)*, publicado em volumes, durante os anos de 1947 a 1962, com relatos detalhados das operações navais no Pacífico, inclusive sobre a Batalha de Midway.

6. Possivelmente, o livro ao qual se refere Deoclécio é a obra *Midway: The Battle That Doomed Japan*, em coautoria com Masatake Okumiya, lançada em 1955. No Brasil, a Editora Flamboyant publicou a obra com o nome de *Midway*, no ano de 1967.



Livro MIDWAY, de Mitsuo Fuchida e Masatake Okumiya, Editora Flamboyant. (Fonte: internet)

Deoclécio buscou relatar os acontecimentos na perspectiva dos norte-americanos e dos japoneses, valorizando a “neutralidade do analista de história militar”. As ações aéreas são descritas passo a passo e identificadas na sequência dos fatos. Diagramas buscam elucidar aspectos táticos e operacionais. Filmes de época ilustram os acontecimentos, imprimindo à narrativa um dinamismo próprio a um romance de guerra.

No seu destaque do método, Deoclécio nos informa que o tempo é fundamental na Aviação. Nessa batalha, em particular, minutos decidiram o seu resultado. Na intenção de colher os ensinamentos da História, ao longo da sua explanação, ressaltam-se os aspectos sobre o emprego do poder aéreo.

Emprego do poder aéreo – lições aprendidas

Para o analista, ficou evidente a importância que os japoneses deram à obtenção da superioridade aérea quando do ataque à ilha de Midway. Entretanto, negligenciaram quanto ao reconhecimento aéreo

dos navios norte-americanos, em especial, na localização dos navios-aeródromo (NAe). Deoclécio considerou esse ponto uma falha tática, a economia de meios na utilização de esclarecimento aéreo (cerca de 10% do esforço total). Cita que a posição dos NAe seria vital para o desdobramento da batalha.⁷



USS Yorktown, em 4 de junho de 1942, em condições operacionais de combate. (Fonte: Wikipédia)

Em função de uma pretensa superioridade material e moral, mesmo sem as informações precisas sobre o dispositivo inimigo, os japoneses acreditaram muito na surpresa que poderia ser obtida com os ataques. Decerto, problemas meteorológicos contribuíram negativamente para o desfecho da batalha, principalmente, na aproximação da esquadra japonesa a Midway. Contudo, a doutrina talvez haja sido o problema de capital importância.⁸ Os japoneses não possuíam, quando em ação, uma flexibilidade quanto às doutrinas estabelecidas, pois estavam enquadrados no espírito da disciplina cega.⁹

7. 00:55 – Especialmente, do Enterprise e do Hornet, pois os japoneses não acreditavam que o Yorktown estivesse em condições de batalha.

8. 01:19 – Deoclécio cita o silêncio rádio estabelecido entre as forças tarefa japonesas que evitou a difusão de informações sobre a provável posição dos NAe norte-americanos. Informação essencial para o prosseguimento da batalha.

9. 01:25 – Deoclécio destaca, como exemplo, a irrestrita obediência ao Imperador como um aspecto marcante da cultura japonesa.

Alguns fatos, segundo o analista, corroboram essa posição. Não houve flexibilidade doutrinária quando da proteção insuficiente fornecida pelos caças à força de porta-aviões. Prevaleceu uma prontidão conservadora, destacando baixa adaptabilidade para situações imprevisíveis. Os japoneses não atacaram as pistas de pouso em Midway, nem conseguiram destruir as aeronaves, pois essas estavam em voo. Isso levou à demanda de um novo ataque à ilha. Nesse fato, estava o epicentro de toda a catástrofe japonesa. A decisão do Almirante Nagumo em desarmar torpedeiros e rearmá-los com bombas atrasou as ações, implicando em sobrecarga dos conveses de voo com aeronaves em reabastecimento e em remuniamento, situação crítica para a eventualidade do ataque inimigo.

Por outro lado, os norte-americanos montaram um dispositivo de esclarecimento aéreo o mais perfeito possível. Além disso, puderam contar com informações preciosas oriundas de um sistema de inteligência versátil. Os EUA sabiam muito bem dos propósitos japoneses.¹⁰ Apesar de poderem decifrar apenas 15% do código japonês, isso não foi o principal. O essencial no serviço de informações foi a análise, revelada na descoberta da palavra código que se referia à Midway. Para Deoclécio, essa talvez tenha sido a causa fundamental da vitória. A inteligência norte-americana possuía um serviço organizado, com pessoas criativas e dispostas a, com coragem, assumir riscos.

10.01:00 – Havia, por parte do serviço de inteligência norte-americano, um organizado arquivo sobre mensagens decodificadas emitidas pelos japoneses. Por longo tempo, buscou-se quebrar o código japonês, o que, naquele momento, ainda não era uma plena realidade. Além de Midway, a inteligência norte-americana notabilizou-se no episódio que levou à morte, anos após, o Almirante Ysoroku Yamamoto, quando, em voo de inspeção, foi interceptado e abatido por caças inimigos.



Fotografia aérea do Atol de Midway em 24 de novembro de 1941. (Fonte: Comando de Histórico e Patrimônio da Marinha dos Estados Unidos da América)

Algumas conclusões técnicas decorrem da análise da Batalha. Deoclécio alerta para o exagero nas informações que advêm do calor da batalha, em especial, quanto à avaliação de danos por parte dos pilotos que executam os ataques. Os danos a alvos são difíceis de serem identificados, especialmente à noite. A Batalha trouxe diversos ensinamentos no nível tático, tais como o emprego de torpedeiros contra a esquadra e o surgimento da ideia do ataque coordenado com os bombardeiros de picada e os torpedeiros. Isso permitiria tirar proveito da coordenação das armas, no caso dos diferentes tipos de aeronaves, para se ter maior eficiência nas ações.¹¹

Sobre princípios de guerra, Deoclécio também chegou a algumas conclusões. Os norte-americanos, nas tentativas iniciais de ataque à frota japonesa, dispersaram meios, ferindo o princípio da massa, considerado pelo autor, sagrado, na aviação. O princípio da oportunidade também é revelado, pois aquele que age mais rapidamente, aproveitando-se de aspectos

11. 03:19 – Posteriormente, esse tipo de ação coordenada passou a ser denominada missão composta ou missão em pacote.

imprevistos, pode ser vitorioso mesmo sem ser o mais poderoso.¹² Sobre o princípio da surpresa, Deoclécio adverte que, mesmo sendo a alma de todo planejamento, ela não deve ser exclusiva a ponto de não gerar alternativas em caso de não ser obtida a surpresa. O planejamento deve assegurar modos de se obter o sucesso mesmo sem a surpresa. A prontidão, fruto do treinamento, também é fator fundamental na guerra. O analista ressalta a importância das equipagens de terra na manutenção da eficiência combativa das aeronaves. Alerta para o fato de que lançar, em combate, tripulações sem treinamento é totalmente inócuo e deve ser evitado a qualquer custo. Esse princípio serve também para a formação dos chefes militares. Um grande comandante não se faz da noite para o dia. Os japoneses pecaram quanto à concentração de meios quando dispersaram esforços na ação diversionária das Aleutas. Nisso, também negligenciaram o princípio do objetivo. Para o autor, na fase da ação, um desvio do plano original pode ser extremamente perigoso. No ataque principal à ilha de Midway, utilizaram todos os NAE na ofensiva, não prevendo uma reserva para eventuais necessidades.

Apesar de todas as conclusões sobre princípios de guerra, a mais contundente análise de Deoclécio refere-se ao diferencial que consagra o chefe militar. Há momentos em que, mesmo a observância dos clássicos princípios pode ser fatal, como o foi para Nagumo naquele fatídico 4 de junho de 1942.¹³ A coragem de aproveitar imprevistos, muitas vezes, pode demandar que posturas não conservadoras (aquelas que não aderem cegamente a princípios e doutrinas) sejam necessárias na condução dos imprevistos das batalhas.

Na análise da Batalha de Midway, Deoclécio apontou para a importância das inovações tecnológicas. O radar e o plástico negro (substância que reduziria o eco radar) dariam aos seus possuidores uma enorme vantagem nos conflitos vindouros.¹⁴ Trata também do exame de situa-

12. 02:09 – Na Doutrina Básica da FAB, edição de 2012, não existe mais o princípio da oportunidade. A referência de Deoclécio a esse princípio, hoje, pode encontrar analogia nos princípios da surpresa, exploração ou ofensiva.

13. Deoclécio referia-se à indecisão de Nagumo na demora em lançar seus aviões contra a esquadra norte-americana, ao ter a primeira informação sobre a posição da mesma. Nesse momento, segundo Deoclécio, Nagumo visava atender ao princípio da massa, tentando agrupar todos os seus aviões para essa ação. Houvesse negligenciado esse princípio e lançado os poucos aviões que já tinham condições de ataque, o resultado poderia haver sido diferente.

14. Há que se destacar que a “guerra eletrônica” ainda estava em seus primórdios e as inovações tecnológicas nessa área eram incipientes.

ção, ferramenta de planejamento essencial para as campanhas militares. Nesse tema, destaca que os japoneses utilizaram o método das intenções e, não, o das possibilidades ao considerar o inimigo. Esse teria sido um erro fatal, pois privilegiaram uma visão própria sobre o inimigo, deixando de considerar todas as possibilidades das forças americanas.¹⁵

Enfim, a Batalha de Midway demonstrou que, em aviação, os acontecimentos se decidem em minutos, que a aeronave embarcada alterara significativamente o conflito nos mares, fato não percebido pelos japoneses que construíram um plano baseado nos grandes encouraçados, como frota principal, relegando aos NAE a tarefa de apoiar a força principal. Para o analista, a aviação decidiu a batalha de Midway.

Ensinaamentos próprios

Além de revelar acurado tirocínio nas análises sobre o emprego do poder aéreo em Midway, Deoclécio sintetizou seu esforço em dois grandes ensinamentos que, por si só, demonstram a atualidade e a grandeza de seu estudo.

No primeiro deles, destaca o “poder da criatividade”. As guerras, por longo tempo, abandonaram a manobra pelo poder do atrito.¹⁶ Na verdade, o oposto é o verdadeiro caminho do estrategista. A manobra é fruto das circunstâncias e depende da criatividade. Ao ressaltar que os japoneses foram inflexíveis na doutrina de comunicações, no esclarecimento aéreo e na falta de consideração sobre as possibilidades do inimigo, demonstraram insuficiente capacidade de manobra, relegando à força bruta o resultado do combate, ignorando a criatividade. Fator esse que julgou presente no lado norte-americano.

O segundo ensinamento foi a “importância do binômio liberdade-lei”. Por meio da liberdade, surge a criatividade. As doutrinas não preveem tudo, surgindo a necessidade de se construir novas soluções.

15. 03:14 – Deoclécio considera esse um erro crasso no planejamento japonês. Levados pela intenção do inimigo, ao invés de contemplar suas possibilidades, incorreram em diversas falhas de julgamento na operação. Dentre elas, destacamos as possibilidades de: utilização do Yorktown, falha na surpresa do ataque à ilha, posicionamento da esquadra norte-americana nas brechas da cobertura do esclarecimento, dentre outras.

16. Cita, como exemplo, a Guerra do Vietnã, na qual os norte-americanos investiram em força bruta, na tentativa de vencer o inimigo.

Entretanto, nenhuma liberdade total é profícua, pois pode gerar anarquia ou tirania. No seu mais contundente ensinamento, Deoclécio diz que, para se ter liberdade, há que se ter a lei. Ela garante os fundamentos para o exercício da liberdade. Um chefe militar criativo, exigência dos imprevistos que ocorrem nas batalhas, é o que faz o verdadeiro diferencial. Para tanto, há que se ter liberdade respaldada pela lei.

Conclusão

A conferência do Brigadeiro Deoclécio é um marco na historiografia do poder aéreo no Brasil. Infelizmente, pouco conhecida pelas gerações recentes de Oficiais da Força Aérea Brasileira. Este artigo tenta resgatar a importância da laboriosa pesquisa empreendida por Deoclécio, felizmente, registrada e perpetuada em vídeo.

Hoje, passados mais de 75 anos da Batalha de Midway, diversos outros estudos desvendaram vieses diferenciados desse episódio histórico. Filmes, documentários, documentos e vasta bibliografia podem ser consultados pelos interessados em melhor conhecer essa fundamental batalha aeronaval.

Entretanto, o rigor metodológico, a clareza didática e os ensinamentos decorrentes da análise de Deoclécio têm relevância muito maior do que um simples registro histórico. A palestra demonstra vividamente o empenho de um profissional do poder aéreo em compreender seu ofício, em buscar, na História, a fortaleza de seus argumentos e em perpetuar para as gerações sucessivas um exemplo de comprometimento com sua profissão de piloto de combate. Tais constatações nos permitem apontar o Ten Brig Deoclécio Lima de Siqueira como um dos mais expressivos teóricos do poder aéreo.

Carlos Eduardo Valle Rosa é Coronel-Aviador da Reserva da FAB, Bacharel em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea UNIFA. É autor do livro "Poder Aéreo: guia de estudos".



Como sobreviver em um mundo de mentiras?

Jobber Rocha

Recentemente, o Facebook anunciou a introdução de novas medidas para combater a circulação de notícias falsas, principalmente, na Alemanha.

É fato notório que partidos políticos e empresas ou organizações privadas, através da mídia, agências de marketing e institutos de pesquisas de opinião, bem como os governos, por intermédio da mídia e de suas agências de informação e de contrainformação, veiculam notícias falsas para influenciar eleitores, consumidores, contribuintes e cidadãos de uma maneira geral.

O Facebook pretende agora, isoladamente e por iniciativa própria, segundo divulgou, implantar um sistema que permita aos usuários marcar notícias suspeitas, bem como exibir avisos junto às matérias identificadas como falsas, por organizações independentes de verificação de tais fatos. Deve cortar a publicidade de *sites* que divulguem notícias enganosas, embora se apresentando como organizações verdadeiras.

Muitas agências, em todo o mundo, permitem que a desinformação se propague por seu intermédio, sem nenhum controle, fazendo com que, algumas vezes, a notícia se torne viral e influencie o pensamento e o comportamento da população.

Penso que esta falta de controle sobre aquilo que é falso ou mentiroso constitui o grande dilema que se coloca para a humanidade na era da informática em que vivemos. Talvez as nossas leis devam considerar como crimes a criação, a divulgação e a propagação de qualquer mentira através dos meios de comunicação (como já ocorre com a propaganda enganosa), tantos e tão graves são os malefícios que podem advir dessa propagação. Todavia, como fazer para separar a verdade da mentira? Esta é a grande questão que se impõe nos dias atuais.

Vivendo em um mundo de falsidades e sem termos, muitas vezes, como percebê-las em nosso dia a dia, corremos o risco de estar, na realidade, inseridos para sempre em uma Matrix, como aquela descrita no filme do mesmo nome. No filme, o personagem Neo pergunta a Morfeu em um diálogo mais ou menos assim:

– O que é Matrix?

– Matrix está em toda parte; é o mundo que acreditamos ser real, para que não percebamos a verdade! – responde Morfeu.

– Que verdade? – pergunta Neo.

– A de que nós somos escravos. Como todos os demais seres humanos, você, igual a mim, também nasceu em cativeiro, isto é, nasceu em uma prisão da qual não se dá conta por ser a sua própria mente que está aprisionada!

Assim, podemos estar presos a um Sistema de Organização Política, Social e Econômica que, constantemente alimentado por mentiras, nos sujeitariam a um modo particular de ver, entender e viver, diariamente, as relações sociais. Viveríamos desta forma, em uma servidão consentida, e da qual, por dela não nos darmos conta, jamais pensaríamos em nos libertar.

Tal servidão seria alimentada por realidades fantasiosas ou falsas, de ordem religiosa, ideológica, filosófica, política, econômica, militar e psicossocial, que se sobrepõem à nossa capacidade de perceber a verdadeira realidade; notadamente por serem veiculadas, de forma constante, por todas as mídias e de maneira planejada, segundo objetivos definidos. Não é por outra razão que, em determinadas ocasiões, todos os meios de divulgação mundiais passam a falar uma mesma linguagem, isto é, a pregar determinadas ideias em todos os países; bem como governos de nações distintas passam a adotar procedimentos idênticos e a promulgar leis semelhantes. Por exemplo: a divulgação mundial da chamada ideologia de gênero – que é, na realidade, uma falácia – e a promulgação de leis autorizando os casamentos civis entre pessoas do mesmo sexo, visando, ambas,

a um controle mundial da natalidade; bem como a divulgação de notícias tendentes a cooptar a população mundial para a obrigação de permitir o implante subcutâneo, em seus corpos, de um *chip*, com o suposto objetivo de beneficiá-las com facilidades e maior apoio dos serviços de saúde governamentais.

Por outro lado, nos países do Terceiro Mundo, a maior parte das notícias veiculadas pela imprensa falada, escrita e televisionada versa sobre assuntos irrelevantes para o desenvolvimento socioeconômico destes países, como, por exemplo, propagandas de produtos ou serviços, esportes, novelas, mexericos e religião. Os espaços destinados às notícias de cunho econômico, científico, filosófico e político são mínimos e, quase sempre, de caráter tendencioso, buscando influenciar o público. Nota-se, ademais, uma intenção deliberada de manter a população destes países alheias das grandes decisões nacionais e mundiais; bem como, inteiramente massificadas por informações irrelevantes, que visam a aliená-las com respeito a estas decisões já mencionadas. A mídia atual não está mais interessada nos aspectos jornalísticos das notícias, havendo-se transformado em verdadeiro lobby que vende serviços para quem pagar melhor, sejam quais forem os objetivos que estes pagadores por ventura tenham.

A psique humana, desta forma, estaria sendo controlada a partir de uma programação sutil, especificamente destinada a confundir e a alterar a nossa percepção da realidade, conduzindo as massas humanas, desta forma, para os caminhos desejados pelas elites mundiais.

Estas mentiras, inverdades, informações falsas etc., ao serem divulgadas de forma maciça, e devido ao fato de muitas delas serem conflitantes entre si, por vezes, acabam estressando parcelas mais suscetíveis da população que, adotando pensamentos e procedimentos niilistas, se refugiam em drogas, lícitas e ilícitas, como forma de superar as situações de conflito vivenciadas.

Os aspectos descritos até aqui conduzem os que se empenham em descobrir as verdades fundamentais, por detrás dos fatos, a que jamais cheguem a ter plena certeza sobre o que quer que seja; pois todos

nós vivemos em uma realidade cambiante. O que hoje é tido como verdade amanhã pode não o ser mais, já que nos balizamos por tudo aquilo que assimilamos através da mídia e esta, em sua maior parte, tem por objetivo nos confundir e direcionar, segundo objetivos quase sempre inconfessáveis. A própria Ciência e a Filosofia oficiais estão eivadas de conceitos e preconceitos que, muitas vezes, não representam a verdadeira realidade dos fatos, mas, sim, a realidade que as elites mundiais querem nos impor como verídica.

Ocorre que, ao falarmos em elites mundiais, imaginamos as mesmas unidas e coesas em torno de um objetivo comum, o que nem sempre é verdade. As principais elites dominantes, na atualidade, podem ser classificadas como as ocidentais, as sino-soviéticas e as muçulmanas ou islâmicas. Por sobre estas, no entanto, outra elite busca unir as demais em torno de uma agenda comum. Esta é conhecida como a elite illuminati, na busca de uma Nova Ordem Mundial, compreendendo unificar: a religião, o território (o planeta), a moeda, o governo mundial e, talvez futuramente, a língua.

– Com que objetivo elas pretenderiam tão grande empreitada? – perguntarão os leitores. Quanto a isto, posso apenas especular, já que me faltam informações e estes propósitos não são explicitamente divulgados pela mídia.

Li, em algum lugar, que as raças oriundas do espaço, que nos visitam com frequência – conforme comprovado por milhares de fotos, filmes, imagens de radar de aviões e de aeroportos, depoimentos de pessoas que afirmam haver tido contatos com seres vindos do espaço etc. –, possuem uma estrutura sócio-administrativa distinta da nossa, isto é, se estruturaram em seus astros de origem, de forma holográfica e, não, da forma piramidal como os seres humanos se estruturaram (com uma pequena elite no topo, detendo todo o conhecimento e a riqueza, e uma grande população na base, sem estes recursos). O princípio da holografia significa colocar o todo nas partes, através da utilização da redundância de funções, aumento da rede de conexões e obtenção de generalização e especialização

simultâneas. Assim, incorporam-se funções extras a cada uma das partes para que possa executar mais funções, ao invés de uma tarefa específica. Ademais, da estrutura holográfica, nos astros de origem destas criaturas, existiria apenas uma única raça, língua, território (o astro) e governo. Os leitores mais perspicazes, a esta altura, já terão atinado aonde desejo chegar.

Talvez, para que venhamos a nos inserir e nos tornar parte de uma eventual comunidade espacial existente, que partilhe entre si conhecimentos e tecnologia, tenhamos que nos adequar a determinados protocolos alienígenas, e estes protocolos impliquem na mudança de nossa estrutura sócio-organizacional, da forma piramidal atual para a forma holográfica, comum a estas raças alienígenas.

Considerando que as barreiras da língua, raças, religiões, territórios, moedas, artificialmente impostas em nosso planeta pelos seres humanos, da mesma forma que servem para separar os indivíduos e consolidar o poder das elites, servem, também, para promover as disputas, as desavenças, as ambições e as guerras. Em um planeta como a Terra, sob a ameaça constante de guerras nucleares, que poderão gerar impactos relevantes em nosso sistema solar e, por consequência, em todos os outros sistemas solares do universo, é razoável supor que outras raças, porventura existentes, queiram manter-nos sob constante vigilância e, até mesmo, cooptar-nos para fazer parte de alguma eventual federação de planetas e de espécies inteligentes existentes no Cosmos. Para tanto, todavia, teríamos de nos adequar aos seus protocolos, o que implicaria nas mudanças mencionadas, que algumas elites terrestres poderiam estar tentando implantar, de forma velada e sigilosa, para continuarem mantendo a primazia sobre as demais elites e assegurar o poder sobre as massas humanas, de que desfrutam na atualidade.

A população do planeta, como sempre, inculta e desinformada, mantém-se à margem dos acontecimentos, alijada de qualquer participação em seus destinos. Até quando continuaremos inseridos nesta Matrix, vivendo uma servidão consentida e sobrevivendo em um mundo de mentiras?

Jobert Rocha é Economista, Mestre em Ciências pela Universidade Federal de Viçosa e Doutor em Economia pela Universidade Autónoma de Madrid, Espanha.



Biblioteca José Garcia de Souza – Museu Aeroespacial

Louise Pereira Maia



Corredor da Biblioteca (Fonte: acervo MUSAL)

Origem e histórico

A Biblioteca José Garcia de Souza possui uma história de 44 anos. De acordo com o organograma do Museu Aeroespacial, é uma seção da Divisão de Museologia, cabendo assessorar o museu em sua missão, organizando, preservando e disseminando a informação bibliográfica pertencente ao acervo, visando a atender às necessidades do pessoal técnico do museu e demais usuários.

A ideia de criar um museu de aeronáutica surgiu como forma de contar a história da aviação brasileira. A biblioteca nasceu junto aos esforços para a implantação do museu, quando Joaquim Pedro de Salgado Filho, então Ministro da Aeronáutica, em 1943, incumbiu José Garcia

de Souza – que possuía um vasto conhecimento acerca de aviação – de reunir livros, periódicos, documentos e objetos para compor o acervo. A tarefa durou anos.

O museu foi, enfim, criado pelo Decreto 72.553, de 31 de julho de 1973, e instalado no Campo dos Afonsos, local histórico por haver abrigado a primeira Escola de Aviação e o primeiro Aeroclube do Brasil. Passou, então, por mais um período de planejamento e organização, sendo oficialmente inaugurado em 18 de outubro de 1976, como consta no seu livro histórico. A partir desse momento, foi iniciado o trabalho de organização do acervo bibliográfico, que incluiu algumas das rotinas de gestão, como o registro, catalogação, classificação, elaboração de manuais, políticas e normas.

Três anos após a sua inauguração, o Museu Aeroespacial teve a honra de receber a visita do ilustre historiador José Garcia de Souza, que fez a doação de sua valiosa biblioteca, contribuindo para o enriquecimento da documentação do acervo literário especializado deste museu.

Passados quase 10 anos da inauguração, em 10 de junho de 1986, a Biblioteca do MUSAL foi reinaugurada, recebendo o nome de José Garcia de Souza. A homenagem aconteceu por conta de ele haver sido um grande estudioso da história da aviação, autor de livros correlatos e um dos maiores doadores do MUSAL.



Reinauguração da Biblioteca (Fonte: acervo MUSAL)



*Momento da reinauguração da Biblioteca, pelo
Ten Brig Ar Jorge José de Carvalho.
(Fonte: Aerovisão, ano 16, nº 160, jun, 1986, p.5)*



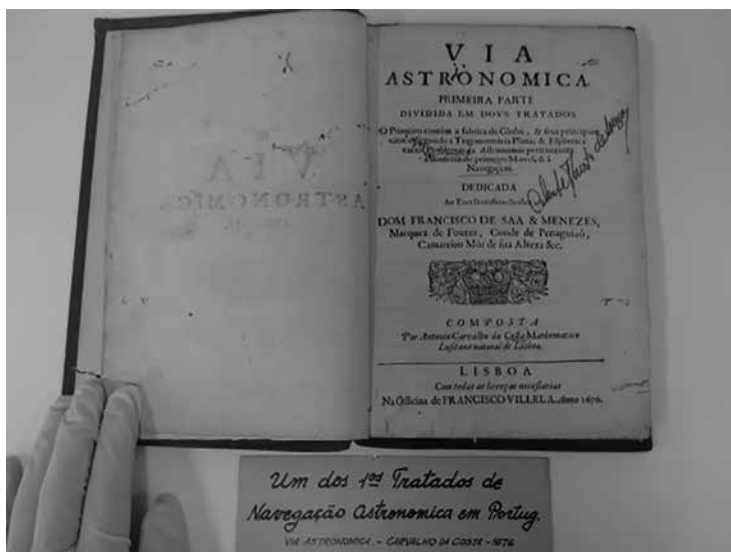
*Homenagem sendo entregue pelo Ten Brig Ar José
de Carvalho ao filho de José Garcia de Souza.
(Fonte: Revista Aeronáutica, nº 157, maio/jun. 1986, p. 62)*

Em 2011 a biblioteca foi transferida, temporariamente, para o hangar de Restauração de Aeronaves, devido a alagamento ocasionado por intensa chuva na cidade do Rio de Janeiro. Com isso, foram elaborados alguns planejamentos para novas instalações, que não chegaram a ser implantados.

Contudo, houve automação do acervo, em função da necessidade de modernização do seu catálogo em fichas, o que contribuiu para a otimização das consultas e empréstimos. O sistema escolhido foi o *Biblivre*, *software* livre de gerenciamento de bases de dados para bibliotecas, desenvolvido pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que auxilia as atividades como um todo. Trata-se de um gerenciador de rotinas biblioteconômicas e, como tal, além de suas funções básicas, possui modos de inventário e geração de relatórios. É um sistema que vem atendendo às necessidades.

Acervo e serviços

A Biblioteca do MUSAL é uma das poucas especializadas em história da aviação e de assuntos aeroespaciais do país. Possui um acervo de valor inestimável, de significativa importância institucional, histórica, cultural e educacional, com cerca de 22 mil itens em diferentes idiomas, como português, inglês, espanhol, francês e alemão, distribuídos em torno de 5 mil livros, 14 mil fascículos de periódicos, 2 mil ordens técnicas de aeronaves, 100 separatas, trabalhos acadêmicos e DVDs. Possui, também, uma preciosa coleção de obras raras e especiais dos séculos XVIII e XIX, como um exemplar do *Via Astronômica*, de 1676, sendo este um dos primeiros tratados de astronomia em língua portuguesa, além de revistas e jornais do início da aviação militar no Brasil.



Livro Via Astronômica (Fonte: acervo MUSAL)

O acesso às instalações é público para consulta e pesquisas, atendendo, desde estudantes de nível fundamental a pesquisadores, do Brasil e do exterior.

Louise Pereira Maia é 1º Tenente QOCON Bibliotecária da FAB, mestrande em Biblioteconomia pela UNIRIO, especialista em Gestão Estratégica da Informação pela PoliUFRJ e chefe da Biblioteca do Museu Aeroespacial.



Algumas histórias do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália

Marcus Vinicius de Lima Arantes

Era eu ainda muito jovem quando tive a atenção despertada para os caças da Segunda Guerra Mundial. Fascinavam-me os filmes americanos sobre batalhas aéreas, onde caças aliados como o Spitfire, o P-51 Mustang ou o Curtiss P-40 enfrentavam os Messerschmitts e os Focke-Wulfs alemães, ou lá do outro lado, no Pacífico, onde os Wildcats, ou os Hellcats, caças embarcados da US Navy, enfrentavam os temíveis Mitsubishi A6M Zero, que foram os principais caças da marinha japonesa durante toda a Segunda Guerra Mundial.

Entretanto, um deles, o Republic P-47 Thunderbolt, destacou-se entre os demais e passou a ser o meu preferido. Caça robusto, com um potente motor Pratt & Whitney, o P-47 mostrou eficiência em combates aéreos, havendo sido também empregado como caça-bombardeiro. Foi o avião utilizado pelo 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvc) da FAB na campanha da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial.

As histórias do 1º GAvc estão também entre as minhas paixões. Desde a adolescência, acompanho as narrativas das façanhas do grupo de caça brasileiro, que teve histórias quadrinizadas na revista *Coleção de Aventuras*, lançada pela Editora Garimar, em 1957. Na edição especial de setembro de 1957, é contado o triste episódio com o Ten João Mauricio Campos de Medeiros, morto em combate no dia 2 de janeiro de 1945, em Alessandria. Depois de ter o seu P-47 atingido pela artilharia alemã, Medeiros saltou de paraquedas mas, já próximo do solo, não conseguiu se desviar de uma rede de alta tensão.



A edição especial de setembro/1957 da revista Coleção de Aventuras, da Editora Garimar, com a história do Ten João Mauricio Campos de Medeiros

Tenho, também, boa parte dos livros publicados sobre o 1º GAvC e hoje escrevo crônicas para o site “Portal FEB” contando a história de heróis da FEB e de cada um dos aviadores que integraram aquele grupo.

Apesar dessa forte ligação afetiva com a fase romântica da aviação a hélice, quis o destino que eu fosse exercer minhas atividades profissionais no mar. Mas, mesmo assim, continuei cultivando essa paixão. Ao longo dos últimos anos, mantive contatos com alguns dos veteranos do grupo de caça brasileiro, o Ten Brig Moreira Lima, o Comte Rocha e o Maj John Buyers, que foi o oficial de ligação da USAF com o 1º GAvC. Buyers radicou-se no Brasil residindo em Maceió e, posteriormente, em Recife, onde veio a falecer em abril de 2016, aos 96 anos de idade. Esses contatos me renderam boas conversas e o conhecimento de alguns episódios ocorridos com o grupo de caça brasileiro que são desconhecidos do grande público. Três deles vão aqui narrados.

1º – O pouso do Rocha com o P-47 avariado

O Comte Rocha contou-me alguns detalhes adicionais ao caso relatado no livro *Cartas de um piloto de caça* (p. 215), que reproduz suas cartas à família durante a guerra. Em 30 de abril de 1945, o Ten Rocha voltava à base, após uma missão no Vale do Pó. Fora uma missão vitoriosa, com vários objetivos destruídos, mas lhe custara algumas avarias no seu P-47. Com o “supercharger” avariado e várias perfurações na fuselagem, nas asas e até na cabine, o P-47 perdeu a maneabilidade requerida para o pouso, e a aterrisagem foi brusca.

O pouso sacolejante do avião do Rocha chamou a atenção do comandante do 350º Fighter Group (ao qual o 1º GAvC estava subordinado) que estava na base. O oficial americano solicitou ao Maj Nero Moura que trouxesse a sua presença aquele piloto de caça “que ainda não havia aprendido” como se pouso um avião. Nero cumpre a ordem e, de imediato, traz o Rocha à presença do oficial americano. Este, furioso, passa uma feroz reprimenda ao Rocha que tudo escuta em posição de sentido, sem nada dizer. Terminada a descompostura, Rocha, ainda calado, presta a continência ao americano, faz meia-volta e se afasta.

Nero Moura, que a tudo assistira, pediu licença ao americano para acompanhar Rocha até o alojamento. Quis saber dele o motivo do pouso complicado e ouviu dele o seguinte:

– Durante a missão, nuvens baixas me obrigaram a abaixar a altitude me expondo mais à antiaérea. Atacamos um comboio de caminhões carregados de munições. Destruí um deles mas fui atingido no supercharger. Com dificuldade consegui ainda continuar manobrando o avião e resolvi prosseguir na missão em vez de regressar à base. Em seguida ataquei uma locomotiva, destruindo-a mas recebi mais impactos de artilharia na asa, na fuselagem e na cabine. Foi então que retornei à base e consegui pousar o avião com grande dificuldade.

Imediatamente Nero retornou à presença do oficial americano, disse a ele que gostaria de explicar o motivo do pouso do Rocha e relatou tudo que dele ouvira. O americano escutou pacientemente todo o relato e ordenou ao Nero que trouxesse o Rocha novamente a sua presença. Nero voltou ao Rocha, dizendo-lhe que o americano queria falar com ele novamente e ouviu o seguinte:

– *Puxa, será que ele ainda não ficou satisfeito com a reprimenda que me passou e quer continuar?*

Cumprindo o que fora determinado, Rocha chegou frente ao oficial americano e se manteve perfilado após prestar-lhe continência. O comandante estendeu-lhe a mão e, após proferir, em tom amistoso, aquele conhecido palavrão americano, disse, em seguida, ao surpresa Rocha:

– *Estou recomendando você para a Disguinsheed Flying Cross.*



Com o Comte. Rocha, em sua residência, em São Paulo (maio/ 2001)

2º – O 22 de abril de 1945

Nos primeiros dias de abril de 1945, aconteceram os preparativos finais para a Ofensiva da Primavera, a última grande operação aliada na Itália para expulsar, da península italiana, o que restava do já combatido exército alemão. Era a guerra caminhando para o seu final.

A essa altura do conflito, o 1º GAvC contava apenas com 22 dos 43 pilotos de combate que compunham o grupo original. Com relação aos outros 21 combatentes, quatro foram mortos em acidentes, cinco mortos em combate, cinco foram abatidos e aprisionados pelos alemães e sete afastados de voo, por motivo de saúde. Isso fez com que os 22 restantes cumprissem todas as missões que competiam ao 1º GAvC e

voassem pelos 43, já que não houvera recompletamento do grupo na medida em que as ausências iam acontecendo.

Tendo em vista este cenário, o comandante do 350º Fighter Group chamou o Maj Nero Moura e comunicou a ele que, uma vez que a guerra já se aproximava do fim e, considerando que o grupo brasileiro já se apresentava desfalcado e exaurido, poderia ser dispensado das operações finais e retornar ao Brasil, caso assim quisesse. Nero Moura respondeu ao comandante que, por se tratar de uma opção do grupo, iria reunir os 22 pilotos para saber da opinião deles, com relação ao assunto. Na reunião que se seguiu, Nero expôs a situação, disse, em seguida, que ele próprio ficaria e que cada um decidisse a sua permanência de acordo com suas convicções. E aconteceu, então, um dos fatos que mais dignificaram aquele bravo grupo de combatentes: todos decidiram ficar com o seu comandante.

E logo a seguir a este fato histórico, veio o dia 22 de abril de 1945. Foi um domingo marcado pelo maior número de saídas ofensivas da campanha do 1º GAvC, demonstrando a tenacidade e o patriotismo daquele bravo grupo de 22 pilotos brasileiros. A primeira decolagem se deu às 8h30, com quatro aviões, a segunda às 8h40 e, assim, sucessivamente, até as 18h, com a última decolagem, também de quatro aviões, perfazendo o total, no dia, de 44 missões. Somente neste dia, cerca de 180 alvos, entre veículos, pontes, balsas, posições fortificadas e tanques foram destruídos. Este extraordinário feito dos 22 pilotos brasileiros fez com que o dia 22 de abril ficasse consagrado como o Dia da Aviação de Caça do Brasil.

3º – O edifício *A Noite* da Praça Mauá

Esta passagem contou-me o Ten Brig Moreira Lima. O edifício *A Noite*, na Praça Mauá, construído entre 1927 e 1929, foi, durante alguns anos, o prédio mais alto da América Latina. Com seus 22 andares e uma altura de 102m, o edifício tornou-se uma referência sempre que se tinha de comparar alturas do que quer que fosse. O que tem isso a ver com o 1º GAvC veremos a seguir.

Terminada a guerra, 18 pilotos do grupo brasileiro seguiram com o Maj Nero Moura, para os Estados Unidos para trazerem voando,

para o Brasil, 19 Thunderbolts P-47 para serem incorporados à FAB. Depois de uma longa viagem, ao se aproximarem do Rio, Nero Moura se utilizou do rádio para transmitir aos demais do grupo algumas instruções finais. Acrescentou ele que a chegada ao Rio poderia provocar uma euforia no grupo, pelo fato do regresso ao lar, após longa ausência, mas advertiu que tivessem cuidado para que essa euforia não lhes subisse à cabeça e começassem a fazer acrobacias sobre a cidade: *“Nada de gracinhas nos céus da cidade, não quero ver ninguém passando abaixo do edifício A Noite, completou ele”*.

“Só ele passou acima”, concluiu o Brig Moreira Lima. Fora aquela a primeira e única vez que as orientações do chefe não foram cumpridas por um motivo considerado justificável.



À esquerda, o Rio de Janeiro nos anos 30, com o destacado Edifício A Noite. À direita, os 19 pilotos brasileiros que trouxeram os P-47 para o Brasil. Em pé: Correia Netto, Goulart, Keller, Torres, Lima Mendes, Eustórgio, Nero Moura, Motta Paes, Rui, Perdígão, Lagares, Kopp e Horácio. Agachados: Neiva, Meira, Assis, Paulo Costa, Joel e Pessoa Ramos

Marcus Vinicius de Lima Arantes é Oficial da Marinha Mercante do Brasil, Administrador de Empresas, Engenheiro Mecânico, instrutor do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha da Marinha do Brasil (CIAGA) e autor do livro Torpedo, o Terror no Atlântico.



Brasil: reformas, tributos e leis

Afonso Farias

Cruel viver em um país que se esmera em fabricar incertezas contumazes. O Brasil é assim, pessoas pouco qualificadas moral e/ou tecnicamente assumem o poder nas diversas esferas públicas e passam a dirigir – com soberba e desastres – instituições, municípios, estados e até a República.

Os últimos tempos têm evidenciado a pobreza de espírito com que os dirigentes tratam a coisa pública: descaso e destruição. Pouco se importam com a consequência de seus atos e desdenham dos fatos quando são questionados sobre suas ações.

Todo povo tem o governo que merece... Essa frase, dita pelo filósofo francês Joseph-Marie Maistre, contém toda a síntese que a atualidade apresenta: alienação, omissão, ignorância e esperteza são os elementos que constroem o tecido social vigente. Tudo isso embolado com a militância pouco inteligente e subserviente a certos grupos de poder. É claro que existem, nesse meio, pessoas tecnicamente qualificadas em suas profissões, mas totalmente míopes em suas escolhas políticas e ideológicas, pois, depois de colocado todo o descabro acontecido no País, continuam a idolatrar figuras abominantes ou a defender o indefensável, neste caso, a maldade, a fraude, os desvios financeiros, a corrupção etc.

Neste momento, o palco nacional serve a duas reformas: Previdenciária e Trabalhista. A Reforma da Previdência (RP) iniciou com extravagante rigor, no sentido de não aceitar mudanças... Mudou e modificaram-se quase todos os requisitos relevantes iniciais. Fica a pergunta: se nada podia ser alterado, por que as mudanças foram aceitas e continuam a alterar a RP?

A mais recente, a Reforma Trabalhista (RT), parece que tem apelo maior em diversas áreas da sociedade. Mais de 80% da CLT não diz respeito a sua edição original – lançada em 1943. O Brasil industrializou-se, cresceu economicamente, transformou-se em país urbano e passou a ter, na área de serviços, sua maior força de trabalho. A RT, da

forma que está sendo posta, poderá contribuir para alavancar a empregabilidade nacional.

Por aqui, tudo é superlativo. Segundo o Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT), desde outubro de 1988 até 2011, foram editadas 4,35 milhões de novas leis e normas federais, estaduais e municipais. Nesses 23 anos, tem-se uma média de 518 novas normas por dia. Caso se considere apenas os dias úteis, são 776 normas por dia para que os cidadãos cumpram seus deveres e exerçam seus direitos. Análise: é possível isso?

Em 2016, conforme estudos do IBPT, o brasileiro trabalhou 153 dias, isto é, cinco meses e um dia, somente para pagar tributos. Os cidadãos brasileiros tiveram ainda que destinar, em média, 41,80% do seu rendimento bruto em 2016 para pagar a tributação sobre os rendimentos, consumo, patrimônio e outros. Nos anos de 2014 e 2015, o índice permaneceu o mesmo: 41,37%. Notório perceber a tirania tributária do Estado, uma vez que não devolve esse montante em benefícios e aumento da qualidade de vida para o povo. A paciência está terminal, e a esperança ainda aflora.

Antes de finalizar, esclarece-se que a Constituição dos EUA, aprovada em 1787, possui 27 emendas, enquanto a sua congênere brasileira possui 95. O engodo pós 1988 está posto. Se os dirigentes deste País não enxergarem o povo, este poderá fazer jorrar o ódio com os constantes sacrifícios impingidos pelo Estado. Cessar a corrupção sistêmica e estrutural é dever do dirigente maior, assim como estancar desvios e fraudes é urgente e obrigatório.

Afonso Farias de Souza Júnior é Coronel-Intendente Reformado da FAB, mestre em Administração e doutor em Desenvolvimento Sustentável.



Os VOUGHT O2U-2A, V-65B e V-66B CORSAIR: Seu emprego no Brasil

Aparecido Camazano Alamino

O Brasil utilizou três tipos distintos de aviões Vought Corsair, que serão detalhados neste trabalho. A partir de 1931, a Aviação Naval Brasileira foi dotada com seis aparelhos Vought O2U-2A Corsair para atuar em missões de bombardeio leve e observação. Já a Aviação Militar do Exército Brasileiro incorporou, em 1932, um total de 37 aviões Vought V-65B Corsair para as tarefas de ataque, bombardeio e observação.

Por outro lado, em 1933, a Aviação Naval Brasileira recebeu oito aeronaves Vought V-66B Corsair, que também atuaram nessas missões. Com a criação da Força Aérea Brasileira (FAB), em 20 de janeiro de 1941, os aparelhos V-65B e V-66B, ainda em uso, foram transferidos para a nova Instituição. Cabe o realce de que todos os três tipos eram chamados e conhecidos no Brasil como “Corsários”!



*Corsário da Aviação Militar, pronto para
mais uma missão, em 1936. (Coleção do autor)*

Quando o Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941, o Corsário era um dos poucos aviões armados da nova Instituição e foi de vital importância para a realização de missões de patrulhamento de nossos mares, em diversas localidades, como Belém, Recife e o Rio de Janeiro. Conheça a história desses valentes e pouco conhecidos aviões que operaram na Aviação Militar Brasileira!

VOUGHT O2U-2A CORSAIR

Desenvolvimento e histórico da aeronave

O avião Vought O2U-1 Corsair foi desenhado pela empresa Chance Vought Corp., atendendo a uma solicitação da U.S. Navy (Marinha dos Estados Unidos), efetuada em 1925, para um avião de observação e bombardeio leve. O novo aparelho estava dotado com um motor radial Pratt & Whitney R-1340-88 Wasp, de 410 HP, refrigerado a ar, possuindo a estrutura da fuselagem construída com tubos de aço e a das asas fabricada com madeira.

Os dois protótipos do aparelho, que foram matriculados como BuA 7221 e 7222, voaram em 1926 e, após as avaliações da Aviação Naval Norte-americana, esta realizou uma encomenda de 130 unidades da variante O2U-1 Corsair, que entrou em serviço a partir de dezembro de 1927.

Pela sua versatilidade, o O2U-1 destacou-se na U.S. Navy, pois operava de porta-aviões com trem fixo, além de poder ser catapultado como hidroavião de cruzadores ou encouraçados. Em 1928, começou a produção da variante O2U-2, sendo fabricadas 37 unidades com o motor R-1340B e modificações nas asas e no leme de profundidade.

Prosseguindo em sua evolução, em 1929 foram construídas 80 unidades do O2U-3 e 42 do O2U-4, que foram adquiridos pela U.S. Navy e pelo U.S. Marine Corps (Corpo de Fuzileiros Navais Americano). Foi fabricado um total de 379 exemplares, de todas as suas variantes.

O excelente desempenho do O2U lhe rendeu quatro recordes mundiais de altura e velocidade, fato que chamou a atenção de inúmeros países que o adquiriram para as suas forças armadas, com destaque

para a Argentina, **Brasil**, Canadá, China, Cuba, México, Japão, Peru, República Dominicana e Estados Unidos.



Corsário O2U-2A da Aviação Naval 1-0-5, dotado com carenagem no motor e flutuadores

VOUGHT O2U-2A na Aviação Naval Brasileira

No início da década de 1930, a Aviação Naval necessitava de um avião de observação que tivesse, também, a capacidade de efetuar missões de bombardeio leve. Para sanar o problema, em 1931, da empresa Mayrink Veiga, representante da Vought no Brasil, a Marinha do Brasil adquiriu seis aviões Vought O2U-2A, que eram uma variante do O2U-2 da U.S. Navy, equipados com um motor radial de nove cilindros Pratt & Whitney R-1340-C Wasp, de 420 HP, podendo ser equipados com flutuadores.

Cada aparelho custou US\$33.312, e os aviões eram bipostos e podiam ser utilizados em tarefas de observação e bombardeio leve, sendo armados com uma metralhadora Lewis .30 na asa superior e outra na nacele traseira, além de ter a capacidade de levar variada gama de bombas sob as asas que pesassem até 225 kg. A sua velocidade máxima chegava a 241 km/h, e o seu alcance era de 978 km.

Assim que foram incorporados, dotaram a 1ª Divisão de Observação (1ª DO), sediada no Galeão (RJ), recebendo as matrículas **HO-1** a

HO-6, que foram modificadas, em 1932, para **O1V-1** a **O1V-6**, passando a utilizar os símbolos de identificação da flotilha e do avião na flotilha, que eram de **1-0-1** a **1-0-6**. Eles também utilizaram o emblema da 1ª DO, que era a cabeça de um pirata estilizada.



Corsário 1-0-1 já sem a carenagem do motor. A faixa azul significa que é o avião do Comandante da Seção.



Cores da vista inferior



Cores da vista superior

Em novembro de 1931, três aviões Corsair, matriculados 1-0-1, 1-0-3 e 1-0-5, foram destacados para Recife, devido à rebelião das praças do 21º Batalhão de Caçadores, mas só chegaram ao Nordeste quando o conflito já havia sido debelado. Dois desses aviões (1-0-1 e 1-0-3) foram acidentados na viagem de regresso ao Galeão, sendo um com perda total.

Atuação dos VOUGHT O2U-2A na Revolução Constitucionalista de 1932

No início da Revolução Constitucionalista de 1932, os Corsair O2U-2A operaram desde a sua sede na Base do Galeão, atuando em missões de reconhecimento armado, ao longo do litoral norte do Estado de São Paulo, além de apoiar a Aviação Militar. No dia 16 de julho de 1932, um Corsair escoltou dois aviões do Exército (um WACO CSO e um Potez 25 T.O.E.) em voo de reconhecimento, sobre a cidade de São Paulo. Nesse mesmo dia, dois Corsair foram lançados sobre Resende para patrulhar aquela região.

A primeira oportunidade de um combate aéreo ocorreu em 18 de julho, quando dois aviões Corsair sobrevoavam o litoral norte, próximo à divisa dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, quando encontraram com um Potez 25 T.O.E. paulista. O Corsair iniciou uma perseguição ao Potez, mas este se refugiou em uma nuvem e desapareceu. Já em 21 de julho, nessa mesma região, dois Corsair efetuaram a destruição de uma bateria antiaérea constitucionalista e carroças de apoio.

Devido à transferência de dois Corsair para Vila Bela, permaneceram somente outros dois aparelhos em condições de voo no Galeão para apoiar a Aviação Militar. Na medida em que ocorria o avanço legalista, os Corsair passaram a operar mais próximos do “front”. No final de julho, a Aviação Naval, no teatro de operações do Vale do Paraíba, foi reforçada com a vinda de mais um Corsair, deslocado de Vila Bela.

Na primeira semana de agosto, os três Corsair já operavam a partir de Resende, reconhecendo o território inimigo e apoiando as forças de terra. Dois desses Corsair foram enviados para Faxina (atual Itapeva), no dia 12 de agosto. Um terceiro Corsair se dirigia para Faxina, mas foi perdido num acidente, em 20 de agosto, perto de Jacarezinho.

Em setembro de 1932, as aeronaves estacionadas em Vila Bela passaram a hostilizar o Forte de Itaipu que guarda a entrada do Porto de Santos e estava em poder dos paulistas. No dia 3, uma esquadrilha constituída por três S-55A, escoltados por um Corsair, lançou seis bombas de 68 kg sobre tal Forte.

Com o término do conflito, em 3 de outubro de 1932, a frota de Vought O2U-2A ficou reduzida a três aviões e continuou sendo desativada por problemas de motor e corrosão dos componentes. O último aparelho operou até 1936, quando foi retirado de serviço, sendo suas peças e componentes utilizados para manter, em voo, os aviões V-66B.

VOUGHT V-65B CORSAIR na Aviação Militar

Desenvolvimento e histórico da aeronave

O Vought V-65B Corsair originou-se do modelo O3U, que foi desenvolvido a partir do O2U, a quem substituiu, recebendo um motor bem mais potente. Foi a variante de exportação e a primeira aeronave fabricada pela Vought Aircraft que foi testada em tamanho real, no túnel aerodinâmico de Langley Field.

Os V-65 (B, C, C1 e F) eram praticamente iguais à variante SU-2, sendo que trinta e sete foram construídos e exportados para o Brasil, na variante “B”, no ano de 1933. Ainda no mesmo ano, outros quarenta e dois da variante “C” foram destinados à China. Entre 1933 e 1934, foram produzidos os modelos “C1” e “F”. Dentre os “C1” produzidos, onze eram com trem de pouso e outros quatro equipados com flutuadores. Todos eles foram exportados para a China e a Argentina.

Os V-65B estavam dotados com um motor radial de nove cilindros Pratt & Whitney R-1690-C, de 600 HP, alcançando a velocidade de 289 km/h, um teto de 6.100 m e tinham uma autonomia de 926 km. O armamento consistia em uma metralhadora Colt Browning calibre .30, fixa na asa superior, outra Browning ou Lewis .303, igual, no anel da nacele traseira e até 200 kg de bombas em estações colocadas sob a asa inferior.

Operação na Aviação Militar

Em decorrência do plano de expansão da Aviação Militar, no início dos anos 1930, o Exército Brasileiro adquiriu da empresa Chance-Vought Corp., através de sua representante no Brasil, a Casa Mayrink Veiga, um total de 37 aparelhos Vought V-65B Corsair em contrato assinado em 9 de agosto de 1932. Os primeiros aviões foram recebidos

em agosto de 1933, idênticos aos SU-2 da Marinha Norte-Americana, e diferiam dos V-66B da Marinha do Brasil apenas na motorização.

Os novos aviões tinham os números de fabricação (c/n) de 943 a 957 e de 968 a 988. No início de sua operação, os V-65B receberam as matrículas no estilo “1”, “2”... que eram pintadas na parte superior do estabilizador vertical das aeronaves, não importando o Regimento de Aviação (RAv) a que haviam sido destinados. A partir de 1936, as matrículas mudaram e passaram a identificar o respectivo RAv, no esquema 1-104 (significando o 1 = 1º RAv, o outro 1 = aparelho do 1º Esquadrão do RAv e 04 = a posição do avião no Esquadrão, sendo o 4º na frota).



Corsário V-65B “1-202” do 1º Regimento de Aviação, baseado no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro

No segundo esquema de identificação, os aviões destinados ao 1º Regimento de Aviação (1º RAv), sediado no Campo dos Afonsos, recebeu matrículas 1-201 a 1-216; ao Destacamento de Aviação de São Paulo, depois 2º Regimento de Aviação (2º RAv), com sede no Campo de Marte, em São Paulo, com matrículas 2-101 a 2-109; ao 3º Regimento de Aviação (3º RAv), baseado em Santa Maria – RS, até agosto de 1937 e, posteriormente, em Canoas – RS, com matrículas 3-101 a 3-109 e ao 5º Regimento de Aviação (5º RAv), estabelecido em Bacacheri, em Curitiba – PR, com matrículas 5-101 a 5-114. Obviamente que essas matrículas não foram empregadas ao mesmo tempo.



*Corsário "5-112" do 5º Regimento de Aviação,
baseado em Bacacheri, Curitiba – PR*

A Escola de Aviação Militar (EAvM) também operou dois aparelhos cujas matrículas eram o próprio c/n do avião, não recebendo seriais no esquema K-xxx, que era característico nos aviões de instrução.

Em 1935, por ocasião da chamada “Intentona Comunista”, os Corsários contribuíram efetivamente para o abafamento do movimento, sendo empregados em Recife, Natal e Rio de Janeiro.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, um total de 29 aviões, ainda operacionais, passaram para o novo Ministério. Na ocasião, lhes foram alocadas matrículas para todos os 37 aviões que a Aviação Militar adquiriu, mesmo os já acidentados, que foram descarregados posteriormente.

Operação do V-65B na Força Aérea Brasileira

O Ministério da Aeronáutica recebeu, em janeiro de 1941, um total de 29 aviões Vought V-65B Corsair da Aviação Militar, destinando-lhes as matrículas de **FAB 01** a **FAB 37**. Após julho de 1945, quando a FAB adotou o sistema de quatro dígitos na identificação de suas aeronaves, eles receberam as matrículas de **FAB 3500** a **FAB 3536** e a designação **F-V65B**.

Como a FAB foi criada em plena 2ª Guerra Mundial, os V-65B também foram transferidos para o 6º RAv, com sede em Recife – PE,

para o 7º RAv, baseado em Belém – PA e para o 12º Corpo de Base Aérea, no Galeão, onde atuaram em missões de observação, ligação, patrulhamento do litoral e de adestramento. O Corsário era um dos poucos aviões da nova FAB armados, que foram essenciais na oportunidade.

Durante a guerra, com a chegada de novos aparelhos bem mais modernos e especializados para essas missões, os Corsários foram distribuídos para as Bases Aéreas e Unidades não operacionais, sendo empregados em missões de ligação, adestramento e Correio Aéreo. Tendo em vista a falta de peças e de componentes, logo após a 2ª Guerra Mundial, a frota de Corsários começou a diminuir, passando a ser desativada por obsolescência e falta de peças e componentes para os veteranos aparelhos. Os últimos aviões foram desativados em fevereiro e abril de 1950.



Corsário F-V65B 3614 com as cores da FAB, em 1946

VOUGHT V-66B CORSAIR na Aviação Militar

Desenvolvimento e histórico da aeronave

O Vought V-66B Corsair também é originário do O3U, sendo padronizado como a versão de exportação dessa variante. Esses aparelhos estavam equipados com um motor radial de nove cilindros Pratt & Whitney Wasp R-1340-12 de 550 hp, alcançando a velocidade de 317 km/h, com uma autonomia de três horas. Eram armados com uma metralhadora Colt Browning .30, na asa superior, e outra igual, na nacele traseira, além de possuírem quatro porta-bombas sob a asa inferior. No fundo, ele era idêntico ao V-65B, só diferindo na motorização.

Um total de 153 unidades foram exportadas para os seguintes países: Alemanha, Argentina, **Brasil**, China, México, Peru e Tailândia. A produção total atingiu a marca de 465 unidades de todas as variantes.

Operação na Aviação Naval

A Revolução Constitucionalista de 1932 demonstrou que a Aviação Naval carecia de reforçar, com urgência, a sua frota de aeronaves. Assim, através da Mayrink Veiga, representante no Brasil da empresa Chance Vought Corp, a Marinha do Brasil encomendou oito aviões Vought V-66B Corsair, para a realização de missões de esclarecimento e bombardeio. Os aviões podiam ser equipados com trem de pouso ou flutuadores e foram recebidos em 1933.

Os V-66B foram destinados para as 1ª e 2ª Divisões de Observação, sediadas na Base do Galeão – RJ, recebendo as matrículas **O2V-39** a **O2V-46**, sendo designados como **O2V** e os indicativos dos aviões na flotilha de **2-0-1** a **2-0-8**.

Por ocasião da Guerra do Chaco, entre a Bolívia e o Paraguai (1932 – 1935), houve um ataque de avião boliviano ao navio mercante brasileiro *Paraguay*, que navegava no rio Paraguai. Tal episódio resultou no envio de seis aviões V-66B para Ladário, para a vigilância da fronteira.

A permanência deles na fronteira Oeste foi efêmera, pois, após um mês, já regressavam para o Rio de Janeiro.

Durante a sua operação, os V-66B também foram destinados ao 1º Grupo Misto de Combate, Observação e Patrulha em 1936, quando receberam matrículas no esquema GM-0-X, sendo que o Corsário com a matrícula GM-0-4 foi acidentado em 15 de maio de 1937, acarretando a morte de seu piloto.



Corsário V-66B 2-0-6 da Aviação Naval

Em 1938, os V-66B dotavam a Seção de Observação. Já em 1939, passaram para a Força Aérea da Aviação Naval, constituída com dois Grupos, os três V-66B, ainda atuando, foram destinados ao Grupo de Observação e Caça, onde operaram com os Boeing 256.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, o único V-66B sobrevivente (O2V-44) passou para a FAB. Não existem registros de que esse aparelho haja voado na FAB nem da matrícula que eventualmente lhe foi alocada.

Quadro comparativo das características dos Corsários brasileiros

Características	O2U-2A	V-65B	V-66B
Emprego	observ. bombardeio	observ. bombardeio	observ. bombardeio
Envergadura	10,97 m	11,20 m	10,97 m
Comprimento	7,72 m	8,00 m	7,97 m
Altura	3,60 m	3,30 m	3,25 m
Superfície alar	29,72 m ²	30,24 m ²	30,24 m ²
Pesos	Vazio 997 kg	1.405 kg	1.263 kg
	Máximo 1.180 kg	2.042 kg	1.813 kg
Velocidade máxima	241 km/h	289 km/h	317,20 km/h
Razão de subida	491,6 m/min	472 m/min	472 m/min
Teto	6.126 m	6.100 m	6.100 m
Alcance	978 km	925 km	952 km
Armamento	Ver texto	Ver texto	Ver texto
Motor	Pratt & Whitney R-1340-C, de 420HP	Pratt & Whitney R-1690-C Hornet, de 600HP	Pratt & Whitney R-1340-12, de 560HP

Aparecido Camazano Alamino é Coronel-Aviador Reformado da FAB, Historiador Aeronáutico e membro do Conselho Superior do INCAER.



Biblioteca Ten Brig Moreira Lima

Nair de Laia

DOAÇÕES RECEBIDAS PELO INCAER

Continuamos a receber diversas doações de amigos da Força Aérea, que nos ajudam a completar e enriquecer nosso acervo.

Dos autores:

O Brasil na 1ª Guerra Mundial. Carlos Daróz

Esta obra relata a contribuição brasileira nos esforços de guerra dos aliados, enviando um grupo de militares que atuaram no patrulhamento e em missão médica militar. Diante dessa participação, surgiram algumas indagações que são esclarecidas nesse episódio pouco conhecido da história militar brasileira.



O Céu da Itália. Flávio C. Kauffmann

Romance brasileiro baseado em fatos reais sobre a 2ª Guerra Mundial. Uma homenagem aos grandes veteranos do 1º Grupo de Caça da Força Aérea Brasileira. Emoção e poesia em cada capítulo.



Contato: Aviação e Arte. Mauro Godoy

Esta obra é uma homenagem aos que fizeram parte da História da Aviação Brasileira, com textos de autoria de aviadores civis e militares, ilustrados por Mauro Godoy, grande artista que, com seu talento, transmite muita emoção nos desenhos.



Do Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer:

A Ética do Decisor. Henri Hude

A Bibliex publica este livro destinado, prioritariamente, a aprimorar a formação dos Cadetes, futuros oficiais do Exército Brasileiro, mas que interessa, também, a todo o pessoal civil e militar.



Do Cel Av R/1 Marco Aurélio Mattos:

Documentos Históricos do Brasil: 1500-1992. Mary Del Priore

Este livro revela a história do Brasil por meio dos principais documentos que a retratam, começando em 1500 – América Portuguesa, passando pelo período colonial, primeiro e segundo reinado, república velha e república nova.

São mais de 517 anos de história registrados em manuscritos, fotografias e fac-símiles de documentos raros.



Do Exmº Sr. Contra-Almirante Paulo Ricardo Finotto Colaço:

100 anos da Aviação Naval no Brasil. Marinha do Brasil. Comando da Força Aeronaval

Este livro, publicado em parceria da Fundação Getúlio Vargas com a Marinha do Brasil, tem pesquisa de conteúdo e iconografia feitas pelo Sr Mauro Lins de Barros, Conselheiro do INCAER, e conta a história dos Primórdios da Aviação e seu desenvolvimento. Ao longo de 100 anos de atuação, a Aviação Naval passou por uma série de desafios e transformações, relatados nesta publicação ricamente ilustrada.



CLUBE DO LIVRO

O Clube do Livro é responsável por vender e distribuir obras de autores civis e militares, publicadas pelo INCAER, ou com a sua chancela, sob o título de "Coleção Aeronáutica".

A Coleção Aeronáutica nasceu para registrar os fatos e personagens mais significativos no meio aeronáutico, ampliar o conhecimento sobre o Poder Aeroespacial, pela leitura de autores clássicos e especializados, e estimular o surgimento de escritores civis e militares especializados em História da Aviação.

A venda de livros é feita por preço de custo, na sede do INCAER:

Praça Marechal Âncora, 15-A – Centro

Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-200

Pelos telefones: (21) 2101-6125 / 2101-6559

Ou pelo correio eletrônico: clubedolivro.incaer@fab.mil.br

*Nair de Laia é Bibliotecária, Chefe da
Biblioteca Ten Brig Moreira Lima do INCAER.*



Coleção Aeronáutica

SÉRIE

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

- VOL. 1 – Dos Primórdios até 1920.
VOL. 2 – De 1921 às Vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica.
VOL. 3 – Da Criação do Ministério da Aeronáutica ao Final da Segunda Guerra Mundial.
VOL. 4 – Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956 – Após o Término da Segunda Guerra Mundial até a Posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República.
VOL. 5 – Janeiro de 1956 a dezembro de 1966 – Da posse do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira até as vésperas da reforma administrativa

SÉRIE

HISTÓRIA SETORIAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

- 1 – Santos-Dumont e a Conquista do Ar – Aluízio Napoleão
2 – Santos-Dumont and the Conquest of the Air – Aluízio Napoleão
3 – Senta a Pua! – Rui Moreira Lima
4 – Santos-Dumont – História e Iconografia – Fernando Hippolyto da Costa
5 – Com a 1ª ELO na Itália – Fausto Vasques Villanova
6 – Força Aérea Brasileira 1941-1961 – Como eu a vi – J. E. Magalhães Motta
7 – A Última Guerra Romântica – Memórias de um Piloto de Patrulha – Ivo Gastaldoni
8 – Asas ao Vento – Newton Braga
9 – Os Bombardeiros A-20 no Brasil – Gustavo Wetsch
10 – História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – Flávio José Martins
11 – Ministros da Aeronáutica 1941-1985 – João Vieira de Sousa
12 – P-47 B4 – O Avião do Dorneles – J. E. Magalhães Motta
13 – Os Primeiros Anos do 1º/14º GAv – Marion de Oliveira Peixoto
14 – Alberto Santos-Dumont – Oscar Fernández Brital
15 – Translado de Aeronaves Militares – J. E. Magalhães Motta
16 – Lockheed PV-1 “Ventura” – J. E. Magalhães Motta
17 – O Esquadrão Pelicano em Cumbica – 2º/10º GAv – Adéle Migon
18 – Base Aérea do Recife – Primórdios e Envolvimento na 2ª Guerra Mundial – Fernando Hippolyto da Costa
19 – Gaviões de Penacho – Lysias Rodrigues
20 – CESSNA AT-17 – J. E. Magalhães Motta
21 – A Pata-Choca – José de Carvalho

- 22 – Os Primórdios da Atividade Espacial na Aeronáutica – Ivan Janvrot Miranda
- 23 – Aviação Embarcada – José de Carvalho
- 24 – O P-16 Tracker e a Aviação Embarcada – Laércio Becker
- 25 – Tempos de Gloster e Catalina – Marion de Oliveira Peixoto
- 26 – Geniais Inventores: Brasileiros à frente do tempo – Rodrigo Moura Visoni

SÉRIE

ARTE MILITAR E PODER AEROESPACIAL

- 1 – A Vitória pela Força Aérea – A. P. Seversky
- 2 – O Domínio do Ar – Giulio Douhet
- 3 – A Evolução do Poder Aéreo – Murillo Santos
- 4 – Aeroportos e Desenvolvimento – Adyr da Silva
- 5 – O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas – Murillo Santos
- 6 – A Psicologia e um novo Conceito de Guerra – Nelson de Abreu O' de Almeida
- 7 – Emprego Estratégico do Poder Aéreo – J. E. Magalhães Motta
- 8 – Da Estratégia – O Patamar do Triunfo – Ivan Zanoni Hausen

SÉRIE

CULTURA GERAL E TEMAS DO INTERESSE DA AERONÁUTICA

- 1 – A Linha, de Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry e dos seus companheiros de Epopéia – Jean-Gérard Fleury
- 2 – Memórias de um Piloto de Linha – Coriolano Luiz Tenan
- 3 – Ases ou Loucos? – Geraldo Guimarães Guerra
- 4 – De Voos e de Sonhos – Marina Frazão
- 5 – Anesia – Augusto Lima Neto
- 6 – Aviação de Outrora – Coriolano Luiz Tenan
- 7 – O Vermelhinho – O Pequeno Avião que Desbravou o Brasil – Ricardo Nicoll
- 8 – Eu vi, vivi ou me contaram – Carlos P. Aché Assumpção
- 9 – Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira (1685–1941) – Fernando Hippólito da Costa
- 10 – O Roteiro do Tocantins – Lysias A. Rodrigues
- 11 – Crônicas... no Topo – João Soares Nunes
- 12 – Piloto de Jato – L. S. Pinto e Geraldo Souza Pinto
- 13 – Voos da Alma – Ivan Reis Guimarães
- 14 – Voando com o Destino – Ronald Eduardo Jaeckel

Opúsculos publicados pelo INCAER

- 1 – Eduardo Gomes – Patrono da Força Aérea Brasileira. 1987 / 2ª Ed: 2007
- 2 – Nelson Freire Lavenère-Wanderley. 1987 / 2ª Ed: 2015
- 3 – Antonio Guedes Muniz – Pioneiro da Indústria Aeronáutica Brasileira. 1988
- 4 – Armando Figueira Trompowsky de Almeida – Consolidador do Ministério da Aeronáutica. 1988
- 5 – Augusto Severo De Albuquerque Maranhão – Mártir da Tecnologia Aeronáutica. 1988
- 6 – Henrique Raymundo dyott Fontenelle – O Grande Comandante da Escola dos Afonsos. 1988
- 7 – Santos Dumont – O Pai da Aviação. 1988
- 8 – Ruben Martín Berta. 1988
- 9 – Bartolomeu Lourenço de Gusmão – Precursor da Aeronáutica. 1988 / 2ª Ed: 2009
- 10 – Eduardo Pacheco Chaves – Pioneiro da Aviação Brasileira. 1988 / 2ª Ed: 2014
- 11 – Joaquim Pedro Salgado Filho – Primeiro Ministro da Aeronáutica. 1988 / 2ª Ed: 2009
- 12 – Lysias Augusto Rodrigues – Preconizador do Ministério da Aeronáutica. 1988 / 2ª Ed: 2008
- 13 – Hélio Smidt – Pioneiro da Aviação Comercial Brasileira. 1990
- 14 – Henrique Fleiuss. 1990
- 15 – Paulo de Oliveira Sampaio. 1992
- 16 – Brigadeiro Nero Moura. 1995 / 2ª Ed: 2010 / 3ª Ed: 2015
- 17 – Tenente-Brigadeiro Araripe Macedo. 1995
- 18 – História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – 1986 a 1996 – 10 Anos – Flávio José Martins – Edição Comemorativa. 1996 / 2ª Ed: 1998
- 19 – A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. 2008
- 20 – A Saga do Correio Aéreo Nacional. 2008
- 21 – O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932. 2008
- 22 – Marechal do Ar Casimiro Montenegro Filho. 2008
- 23 – A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial. 2009 / 2ª Ed: 2015
- 24 – La Fuerza Aérea Brasileña durante La II Guerra Mundial. 2009
- 25 – Ten Brig do Ar Deoclécio Lima de Siqueira – sua Vida e sua Obra. 2009
- 26 – Ten Brig do Ar João Camarão Telles Ribeiro. 2009
- 27 – Discurso proferido pelo Cel Av Manuel Cambeses Júnior ao assumir a Cadeira nº 9 do Conselho Superior do INCAER. 2009
- 28 – Marechal do Ar Márcio de Souza e Mello – Um notável cidadão brasileiro. 2010
- 29 – Maj Brig Ar Dionísio Cerqueira de Taunay – Patrono da Aviação de Patrulha. 2013

- 30 – Dimitri Sensaud de Lavaud – O primeiro voo no Brasil e América Latina. 2013
- 31 – Centro de Formação de Pilotos Militares – 1970-1973. 2013
- 32 – Tenente-Brigadeiro do Ar Moreira Lima – o Ministro Conciliador. 2014
- 33 – Escola Brasileira de Aviação – A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914). 2014
- 34 – The participation of the Brazilian Air Force in World War II. 2015
- 35 – Charlos Astor – Pioneiro do Paraquedismo e da Ginástica Acrobática no Brasil. 2015
- 36 – O Catalina no Brasil. 2015
- 37 – Sou o hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patrono. 2015
- 38 – A saga dos Guerreiros Polivalentes. 2015
- 39 – Disciplina, Amor e Coragem é o lema de nosso sucesso! (EEAR). 2016
- 40 – "Olho nele"– Esquadrilhas de Ligação e Observação – Vigília constante em Defesa da Pátria (ELOS). 2016
- 41 – Lincos: olhando além do horizonte. 2016
- 42 – Construção Aeronáutica no Brasil. 2017

Pedidos ao:

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Praça Marechal Âncora, 15-A, Centro – Rio de Janeiro – RJ

Cep: 20021-200 – Tel: (21) 2101-6125

Internet: www.incaer.aer.mil.br e-mail: incaer@fab.mil.br

