

Aerovisão



Brasília - DF Ano XXXI

Jun-Ago 2003

ANOS

Nº 207

Escoteiros do Ar

Preparando os
aeronautas do
futuro

Missão de Caça

A Amazônia sob os
olhos vigilantes da
FAB

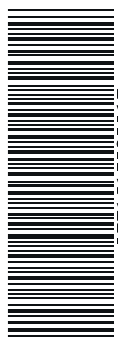
Inglês perfeito

Globalizando o
profissionalismo

Viagem à Belém

Um mundo de
tradições

ISSN 1518-8396



9771518839017

Publicação do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER). Cartas com críticas e sugestões ou matérias para publicação devem ser enviadas para:

Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
Esplanada dos Ministérios - Bloco M
7º andar - 70045-900 - Brasília - DF
Tel: (61) 313-2154 Fax: (61) 224-2210
End. eletrônico: editor.dpd@fab.mil.br

Redação, diagramação, administração:

Divisão de Produção e Divulgação do CECOMSAER. Circulação dirigida (no país e no exterior). DISTRIBUIÇÃO GRATUITA.

Distribuição: Divisão de Relações Públicas.

Tiragem: 30.000 exemplares

Conselho Editorial: Brig.-do-Ar Antonio Guilherme Telles Ribeiro, Cel.-Av. Jader da Silva Garcia, Cel.-Av. Paulo Roberto Miranda Machado, Ten.-Cel.-Inf. Ricardo Holanda Viana, Ten.-Cel.-Av. Antonio Carlos Alves Coutinho, Ten.-Cel.-Av. Valdomiro Alves Fagundes, e Cap.-QFO. Valdenice Pimenta de Araújo.

Colaboradores: CECOMSAER: Maj. Frederico, Cap. Valdenice, Ten. Everton, Ten. Karina, Sgt. Cavadas, Sgt. Denise Escovino, Sgt. Luiz Carlos e Sgt. Joubert. DEPED: Ten. Tavares. COMAR I: Ten. Luiz Cláudio. BANT: Sgt. Marta.

Diagramação: Sgt. Denise Escovino.

Ilustrações: Cb Ednaldo.

Gráfica: Impresso e distribuído pela Empresa Beni Ltda

Jornalista responsável: Karina Ogo, registro profissional 26.890 MTB.

Os conceitos emitidos nas colunas assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte e remetido um exemplar para o CECOMSAER. Os originais enviados para publicação não serão devolvidos, mesmo que deixem de ser editados.



Editorial

Prezado Leitor,

O objetivo da nossa revista é o de deixar nossos leitores bem informados sobre assuntos interessantes que, de alguma forma, digam respeito a nossa Força Aérea. Portanto, prezado leitor, colabore conosco enviando suas sugestões, como foi o caso do Sr. Walter Moreira Martins Santos, de São Paulo, que apresentou algumas idéias que já serão analisadas pelo nosso Conselho Editorial.

Para alcançarmos nosso objetivo, contamos sempre com fiéis colaboradores. A todos eles apresentamos nossos agradecimentos, pois, além de suas atividades normais, esforçam-se para nos presentear com suas matérias tão bem elaboradas.

Nesta edição, entrevistamos os pesquisadores Francisco Cristóvão Lourenço de Melo e Pedro Paulo de Campos, do Centro Técnico Aeroespacial, sobre o projeto de blindagem de aeronaves militares que teve sua origem no trabalho feito pelo Maj.-Av. Diniz Pereira Gonçalves em sua graduação no Instituto Tecnológico da Aeronáutica.

Você poderá sentir um pouco da emoção do arriscado trabalho dos integrantes dos Esquadrões de Aviação da Base Aérea de Porto Velho ao ler a matéria A Caça na Amazônia. Imperdível.

Missões perigosas fazem parte da vida dos nossos pilotos. Mas, podemos reduzir os riscos e aumentar as chances de sucesso das missões utilizando tecnologia de ponta, desenvolvida por brasileiros. Verifiquemr na matéria sobre o desenvolvimento do Sistema de Comunicações por Enlaces Digitais da Aeronáutica (SISCENDA).

Mas a Força Aérea Brasileira não se preocupa somente com suas aeronaves. Buscando qualificação para os seus profissionais, algumas de nossas Organizações desenvolvem um trabalho de elevação do nível de domínio da língua inglesa. É um belo trabalho que você pode conferir na matéria "Pra Inglês ver".

Não deixe de ler, também, nossa matéria sobre o câncer de próstata, interessante e de grande importância para o grande contingente do sexo masculino do nosso efetivo, abordado num ótimo trabalho de pesquisa do Ten. Everton.

Veja, ainda, nossa matéria de capa, que destaca os trabalhos dos Grupos de Escoteiros do Ar mantidos graças a profissionais voluntários de diversas áreas.

Enfim, todas as matérias são muito interessantes: o trabalho inteligente de criação dos Batalhões de Infantaria Especiais da Aeronáutica; a harmonia entre o trabalho a preservação ecológica dos integrantes do Campo de Provas Brigadeiro Velloso (CPBV) no sul do Pará; dicas de cerimonial para o jantar formal; um pouco da história da aeronáutica no Brasil; belas imagens de Belém do Pará na nossa matéria de Turismo; humor; e muito mais.

Tudo isso para garantir, a você, bons momentos de cultura e lazer.

Aproveite!



10



15



18



24



48

Capa

Escoteiros do Ar: uma lição de vida para os fãs da aviação



Entrevista

Francisco C. L. de Melo e Pedro Paulo de Campos **3**

Cartas **6**

Acontece **7**

Ultraleves **7**

Fora de casa **8**

Conheça sua Aeronáutica

Ecologicamente correto **10**

A união faz a Força **13**

O jantar está servido **15**

Memória Aeronáutica

Avião à vista!! **18**

Saúde

Falando Sério **20**

Turismo

Terra Pai d' égua **24**

Pra inglês ver **29**

Sempre alerta! **32**

Cartas do Front

A Caça na Amazônia **36**

Criatividade em campanha **39**

Em tempo real **40**

De novo no ar **43**

Tempo esgotado **44**

Minha Opinião

Pedagogia militar **46**

Talento em Destaque

Às margens plácidas **47**

Casos e Causos

“Apertem os cintos, o plug sumiu!!” **48**

Caserna em Quadrinhos **48**

Francisco Cristovão Lourenço de Melo e Pedro Paulo de Campos Pesquisadores do CTA

A partir de 2004, um exemplo da capacidade tecnológica brasileira estará nos ares, sobrevoando principalmente a região da Amazônia para garantir a segurança e a soberania nacional.

No ano que vem, deverão ser entregues à Força Aérea Brasileira as primeiras aeronaves AL-X equipadas com blindagem desenvolvida e fabricada no país.

Essa blindagem resiste a disparos de metralhadoras de calibre .50, que podem derrubar um avião.

O projeto originou-se do Trabalho de Graduação de um aluno do quinto ano do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), o atual Maj.-Av. Diniz Pereira Gonçalves. Oito anos depois, o Centro Técnico Aeroespacial (CTA), em São José dos Campos (SP), prepara-se para repassar a tecnologia concebida a empresas que produzirão a blindagem.

O projeto iniciou-se em 1998, quando a gerência do AL-X pediu à Divisão de Materiais (AMR) do Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE), do CTA, um estudo para criar um material para blindar o avião.

Ao todo, foram produzidos no CTA, durante a fase de desenvolvimento, 1.450 placas. Entre os integrantes da equipe que participaram desse trabalho, está o Pesquisador Francisco Cristovão Lourenço de Melo, que concedeu uma entrevista sobre o assunto, ao lado do também Pesquisador Pedro Paulo de Campos, Chefe da AMR.

No que consiste o projeto?

Francisco- A blindagem que desenvolvemos foi feita especificamente para ser utilizada no AL-X, avião projetado para fazer a patrulha na região da Amazônia, dentro do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM). Existe, ainda, nessa região, a questão do narcotráfico. E o narcotraficante tem armamento pesado. Então, o objetivo da blindagem é

sempre salvar a vida do piloto. Há uns quatro ou cinco anos, o Comando da Aeronáutica fez uma tomada de preços internacional de blindagem de aeronaves. O Comando tinha como requisito uma blindagem capaz de resistir a tiro de calibre .50, mas ninguém ofereceu, ou ofereceu, a custos altíssimos. Já havia um estudo iniciado no Instituto Tecnológico de Aeronáutica a respeito da blindagem. Era um Trabalho de Graduação, do atualmente Maj.-Av. Diniz Pereira Gonçalves, em que se usava uma blindagem à base de óxido de alumínio (Al_2O_3). Esses estudos foram o princípio do desenvolvimento da blindagem atual.

O que motivou o desenvolvimento desse projeto?

Francisco - O fato de o AL-X fazer a patrulha da Amazônia e a necessidade de o país desenvolver e dominar essa tecnologia. Em uma possível situação de embargo, por exemplo, o Brasil teria capacidade de fazer a blindagem.

Quantas pessoas trabalharam nesse projeto?

Francisco- Diretamente, foram 13 pessoas, dos quais três com nível superior. Já indiretamente, a Divisão de Materiais inteira, pois foi um trabalho conjunto, em que cada laboratório fez a sua contribuição.

Pedro Paulo - Na Divisão são 78 pessoas, sendo 15 doutores.

Francisco- Para esse projeto, foi feita até uma escala de servidores que trabalhavam aos sábados e domingos. E tinha de se fazer de uma forma que não atrapalhasse os outros projetos em andamento na Divisão.

Quanto tempo durou o projeto?

Francisco- Para o AL-X, especificamente, o projeto começou entre 1998 e 1999, com o nome de Projeto MARIMBA (Materiais Resistentes ao Impacto Balístico). O início, sem dú-



Francisco Cristovão Lourenço de Melo

vida, foi com o Maj. Diniz. Ele começou um estudo sobre a blindagem de aeronaves e, no IAE, eu era o orientador dele. O fim do projeto, no CTA, é essa fase pela qual passamos agora, de transferência de tecnologia para que as empresas se encarreguem da produção.

Quantas fases foram necessárias?

Francisco- Podemos dividir nas seguintes etapas: prospectiva, até o término do Trabalho de Graduação do ITA, em 1996, quando as necessidades foram levantadas; inicial, quando virou mestrado; desenvolvimento, com o estudo de vulnerabilidade, as adequações de processo, a montagem dos protótipos e os testes balísticos - nesta fase, o 1º Ten.-Eng. Marco Fabius de Carvalho Torres foi incorporado ao projeto; e a fase final, que é a transferência de tecnologia.

Qual foi a quantia investida nesse projeto?

Francisco- Houve um aporte do próprio Comando da Aeronáutica, de

R\$ 300 mil, que foi usado para despesas com material de consumo, serviços de terceiros e pagamento de ensaios, entre outras coisas. Ficou até barato, porque, em dólar, não daria US\$ 100 mil na época. Foi um custo-benefício barato para a Nação.

O que a blindagem suporta?

Francisco- Um tiro de calibre .50, que é capaz de derrubar um avião e/ou matar o piloto. Para exemplificar, os carros blindados de hoje não estão preparados para suportar esse tipo de munição.

Quanto pesa a blindagem?

Francisco- Ela pesa de 36 a 38 quilos por metro quadrado. Uma aeronave teria um pouco mais de dois metros quadrados blindados. A espessura da blindagem não é a mesma em todas as partes que cobrem a aeronave. Há placas mais finas e outras mais espessas, até para otimizar a limitação de peso.

A blindagem pode causar alguma interferência no desempenho da aeronave?

Francisco- Não, nem na parte aerodinâmica nem em termos de peso dentro da finalidade para a qual foi projetada.

Que partes do avião a blindagem reveste?

Francisco- Reveste as laterais e o assoalho. É tudo com base no estudo de vulnerabilidade, em que se calcula as partes mais suscetíveis a disparos. O assoalho é uma das partes críticas, onde o revestimento é feito na parte interna do avião. Já os revestimentos laterais são externos, removíveis e intercambiáveis, podendo ser usados em outros AL-X. Com adaptações, a blindagem também pode ser usada em helicópteros ou outros aviões, mas há necessidade de um estudo de vulnerabilidade específico para cada um. A espessura das placas varia de acordo com esse estudo.

A partir de quando a blindagem será utilizada?

Francisco- Algumas unidades do AL-X devem ser entregues ainda neste ano, mas a blindagem deverá es-

tar comercialmente disponível até o final de 2004.

Como funciona o processo de proteção da blindagem?

Francisco- O projétil acerta a primeira placa. Neste momento, o projétil se fragmenta, juntamente com seu material de composição. Em seguida, o projétil perde o efeito perfurante e cabe à segunda camada absorver a energia cinética residual, evitando a perfuração da aeronave e, conseqüentemente, salvando a vida do piloto.

Como o material foi feito?

Francisco- Grande parte da produção foi feita na Unidade Piloto de Processamento de Pós. O pó dos componentes passa por uma moagem. Depois, é feita uma suspensão (barbotina), que é colocada em um equipamento denominado atomizador, para produção do pó. O pó é compactado na forma de uma placa. Essa placa passa por uma pré-queima e por uma queima final, quando a temperatura chega a 2.000°C em um forno localizado no Grupo de Processo Metalúrgico (GPM), da Divisão de Materiais do IAE/CTA. Finalmente, é feita a montagem do conjunto.

Qual é a espessura das placas?

Francisco- Entre 6 mm e 12 mm.

É possível uma aeronave blindada que tenha sido atingida por um disparo continuar voando?

Francisco- A blindagem sofre o impacto do tiro e pode até se deformar, mas o importante é ela não deixar o projétil passar. Uma aeronave atingida pode continuar voando, dependendo do impacto e dos danos causados, mas o fundamental é que haja tempo suficiente para o piloto se ejetar, caso seja necessário.

Existe algo semelhante no mundo?

Francisco- Sim, mas a um custo muito alto quando se deseja importar. A grande vantagem de se produzir no país é o domínio da tecnologia, mantendo a soberania, ainda que custe o mesmo preço do importado.



Pedro Paulo de Campos

O material usado em outros países é o mesmo do CTA?

Francisco- O material é basicamente o mesmo, e a qualidade de nosso produto é de nível igual ou até superior ao que existe fora do país.

A blindagem pode ser usada em alguma área na vida civil?

Francisco- Até pode, por exemplo, em carros-fortes ou guaritas, mas seria muito cara para essas aplicações.

Pedro Paulo - Em toda pesquisa surgem subprodutos do trabalho inicial, que podem se tornar uma opção.

Já existe alguma empresa interessada em fabricar a blindagem?

Francisco- Várias indústrias do setor aeroespacial e de blindagem se candidataram e algumas delas estão sendo habilitadas por uma Comissão Técnica do CTA para fabricar o produto.

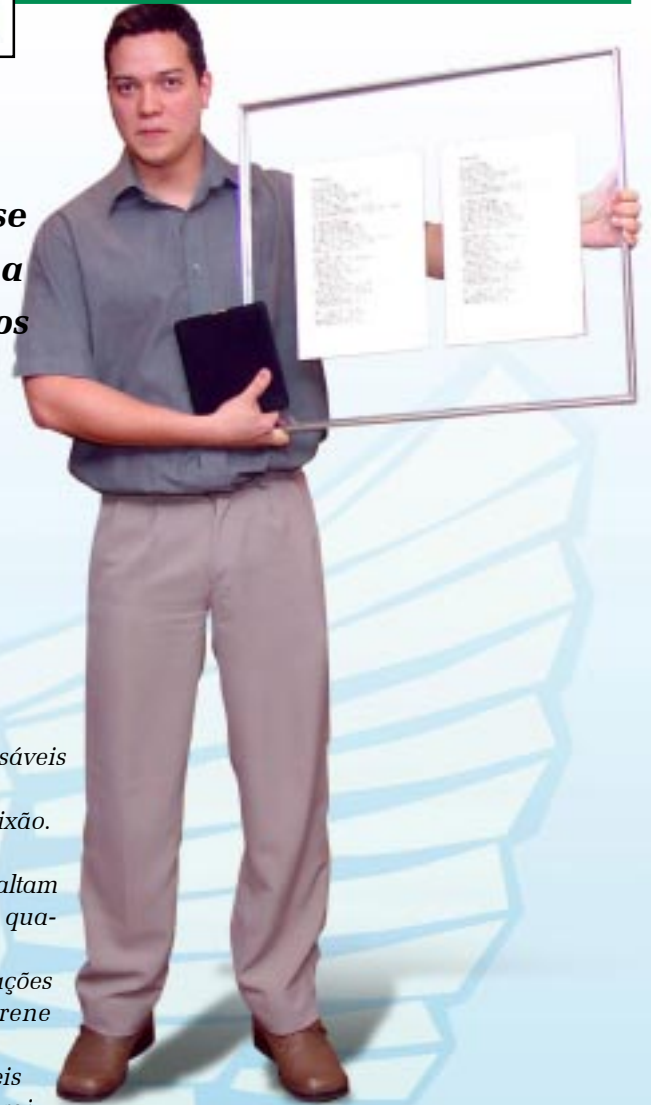
Quais foram as emoções experimentadas pela equipe ao longo do desenvolvimento do projeto?

Francisco- A equipe sempre trabalhou em harmonia, de forma que cada sucesso era momento de muita alegria, e cada insucesso um motivo de reflexão para aprendermos e recomeçarmos com mais vontade ainda, pois sabíamos da importância deste trabalho para a FAB. ✨



O adeus à farda

Um “poeta”, nosso ex-Soldado Alexandre, se despede. A Força Aérea Brasileira marcou a sua vida e a de muitos de seus companheiros



“Pelos céus de Brigadeiro
Encarnado em azul-patriota
Insurge por terra de Brasil
Um Soldado cuja farda transubstanciou-
se em pele
E da pele sentiu o cheiro de verdade
Sentiu calor de disciplina
O suor do dever cumprido
E o gosto do ideal de voar sem fron-
teiras, sem limites
Pelas asas soberanas de conquistar os
céus desta singularíssima Nação.

E olhando para trás
No desespero do último momento
Não rasgou a farda, nem jamais ras-
garia
Pois a respeitara como substância
indúctil
Ensinaamentos consistentes de uma
vida azul
Ensinaamentos para o resto de uma
existência
Valores morais de integridade, respon-
sabilidade, sinceridade
E amor... ao chão, ao ar, ao seu povo,
à farda
Representante do respeito à mãe pátria.

Um para sempre soldado
Se despede e reverencia à Força Aérea
Brasileira
Como algo que nunca mais
Deixará sua mente e coração...
Aluno desta preexcelso e egrégia escola
De ensinamentos nobres e virtuosos
A reserva moral de um País
O sangue da primeira defesa
A frente de batalha por um único fim:
o amor a esta Terra,
Que nos alimenta e que nos viu nascer
E nos verá crescer tranvestidos do
mesmo azul

Da cor dos seus céus
Velados por nossas incansáveis
asas
E por nossa fervorosa paixão.

Brasil, teus militares te exaltam
E a ti se doam em vinte e qua-
tro horas
Das batidas dos seus corações
Somos Soldados em perene
prontidão
Incansáveis e inderrotáveis
Preparados a proteger a raiz
mater
O berço de nossas famílias
E de nossas vicissitudes.

Aceite, ‘terra adorada’, em teus braços
A farda suja de sangue ou de glória
E nina o teu filho Soldado
Na morte ou na vida,
Mas sempre pela Pátria invencida
Sempre pela dignidade da farda
Que é a nossa bandeira
É o sangue vital que corre nas veias
De um Soldado que mesmo despido da
farda
Jamais subtrairá do peito e da alma
O Sabre-Alado que o ensinou
A ser um homem honrado
A ter sabedoria e coragem
E a entender que vitória de um Povo
É o amor que nutrimos por nossa Nação
E que sem vestir esta farda

Jamais poderemos voar por terra
Navegando pelos céus de Brigadeiro
Defendendo aquilo que é nosso
E dos nossos ancestrais
E que jamais poderão nos tirar:
A Pátria dos nossos filhos e netos
O motivo de nossa união e de nossa
identidade
O nosso lar, frutífero e lindo
Do inverno à primavera
O nosso verde, o nosso branco, o nos-
so azul e o nosso amarelo
A nossa Pátria amada e para todo o
sempre idolatrada – Brasil!”

O soldado João Alexandre Viegas Costa Neto incorporou-se à FAB em 1º de março de 1999 e trabalhou no Centro de Comunicação Social da Aeronáutica por 4 anos.



Ultraleves

Portões abertos da BAAN



Amanhecia em Anápolis. Seria um domingo normal, não fosse o estrondo quase ensurdecedor de um supersônico cortando o límpido azul do céu.

Era um Mirage, avisando a todos que seria dia de Portões Abertos na Base Aérea de Anápolis (BAAN)!

Este evento chegou para a cidade como um presente pelo seu 96º aniversário, abrilhantada pelo encerramento da XII Reunião da Aviação de Reconhecimento (RAREC), que pela primeira vez foi realizada em paragens goianas, com a participação de diversos Esquadrões: 1º/6º GAV, 1º/10º GAV, 3º/10º GAV, 1º/4º GAV, 1º/14º GAV, 1º GAVCA, 2º/5º GAV, AFA e 6º ETA.

Durante a solenidade militar foi feito um vôo de formatura com diversas aeronaves, e foi premiada a Unidade Aérea campeã das competições esportivas e de Percepção Visual dos Objetivos (PVO) da Reunião da Aviação de Reconhecimento (RAREC), 2º

Esquadrão do 6º Grupo de Aviação.

Após a solenidade militar, o dia de Portões Abertos teve como atrações vôos de Mirage, R-99 e aeromodelos, sorteios de vôos panorâmicos a bordo das aeronaves U-42 Regente e U-47 Sêneca, exposição de 43 aeronaves, estandes de divulgação de empresas de Anápolis, simulação de resgate de ferido pelo 2º Esquadrão do 10º Grupo de Aviação, apresentação da Esquadriha da Fumaça, apresentação de academias de dança, com danças country e da Banda de Música da BAAN.

O evento quebrou o recorde de público presente – mais de 30.000 pessoas e, como foi solicitado que todos os visitantes trouxessem um quilo de alimento não perecível, foi possível arrecadar um total de 8.700kg de alimentos. Desta forma, este Portões Abertos tornou-se inesquecível para os que estiveram presentes ao evento e, principalmente, para todas as pessoas apoiadas pelas 30 instituições filantrópicas de Anápolis que receberam as doações. Dia 27 de julho de 2003.

CLA - promoveu, em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Maranhão (SEBRAE/MA), os cursos de qualificação de mão-de-obra na área de construção civil. Devido aos excelentes resultados e à importância social alcançados, o CLA estendeu esses cursos, antes dirigidos ao efetivo do Centro, também às comunidades de Alcântara e agrovilas vizinhas. Entre os dias 23 de junho e 1º de agosto.

HASP - recebeu o Selo de Qualidade Hospitalar do Programa de Controle de Qualidade Hospitalar (CQH) pela segunda vez, desde sua adesão ao programa, no ano de 2000. Para receber a certificação, o Hospital cumpriu várias exigências do programa, relativas aos métodos de gestão hospitalar e, a cada dois anos, o hospital recebe a visita de inspetores e auditores. No mês de julho.

BAPV - realizou o evento “Meu Primeiro Dia de Soldado” para 60 crianças de 7 a 14 anos, de ambos os sexos, dependentes dos militares da BAPV. 20 monitores da OM, orientaram diversas atividades educativas e recreativas tais como visita ao 2º Esquadrão do 3º Grupo de Aviação (2º/3º Gav), projeção de filmes sobre a Força Aérea Brasileira e futebol. No dia 24 de julho.

6º ETA - cumpriu uma Missão de Misericórdia para atender o 2º Sgt. Ref. Jaime Santos de Almeida, que necessitava ser transportado urgentemente de Salvador para o Hospital de Força Aérea do Galeão (HFAG), no Rio de Janeiro. O transporte foi feito numa aeronave C-95C Bandeirante equipada com UTI Aérea. No dia 2 de agosto.

Fora de casa

*Sempre é tempo para retomar uma vida animada e produtiva.
Foi isso que essas senhoras de Belém descobriram*



ARQUIVO DO COMAR I

Uma vida monótona, assistindo à tevê o dia inteiro e saindo pouco de casa. Esse definitivamente não é o cotidiano de 30 senhoras, entre 50 e 83 anos de idade, mães e esposas de militares que servem em Unidades de Belém. A reviravolta na vida delas aconteceu depois de um projeto do Serviço de Assistência Social (SAS), do Primeiro Comando Aéreo Regional (I COMAR). A iniciativa deu origem ao Grupo Nova Vida.

Nos encontros semanais, elas participam de palestras sobre a “saúde na terceira idade”, fazem cursos como crochê e artesanato e até conservam a boa forma em aulas de Educação Física. A programação do grupo inclui passeios por pontos turísticos e históricos do Pará e de outros Estados. Nenhuma delas duvida: a Aeronáutica formou uma outra “família” além dos muros do quartel.

Uma das mais animadas é a aposentada Hermínia Villaça, de 83 anos, que dedicou boa parte da vida aos filhos, sendo um deles o Suboficial Carlos Rocha. “Esse grupo organizado pelo COMAR está fazendo com que eu pense um pouco mais em mim. Passei a ocupar mais meu tempo e minha cabeça”, garante. O filho militar vibra com a nova vida da mãe: “Ela está muito mais altastral. Antes, vivia quieta em casa. Agora, ela não pára nunca”.

Exemplos como o de Dona Hermínia estimulam outras participantes. Maria Barros, de 62 anos, não perde um encontro e está conhecendo lugares onde nunca foi na vida. “Para mim, está sendo uma lição. Ganhei muitas irmãs, estou redescobrando minha cidade e o gosto por sair de casa”. O filho, Soldado Marcelo Barros, também está contente: “O grupo tem sido muito saudável para minha mãe”, acredita.

A felicidade de mães e filhos é o resultado de um planejamento cuidadoso do SAS da Unidade. “Oferecemos todo o apoio necessário para o grupo”, acen-tua o Chefe de Gabinete do I COMAR, Cel.-Int. Nuno da Silva Pereira. De acordo com a Chefe do SAS e idealizadora do projeto, Ten. Maria Vanusa Nogueira Lima, “o trabalho se respalda no apoio não só do bem-estar do militar, mas também de sua família”, explica ela, que é Assistente Social. “São mulheres que viveram muito tempo em função dos seus filhos. Agora, estão pensando um pouco mais nelas”, entende. Outra Oficial, a Tenente Rosângela Cordeiro, que é Psicóloga, elogia a atividade desenvolvida pelo COMAR. “O sentimento de ser útil é um dos grandes ganhos para essa faixa de idade, que está sempre precisando de muita atenção.” ✨

TEN. LUIZ CLÁUDIO - JORNALISTA

Ecologicamente correto

No meio da Serra do Cachimbo, a Área de Exercícios do Campo de Provas Brigadeiro Velloso combina uma árdua missão com a preservação da natureza



MONTAGEM DE EDNALDO SILVA

Se não fossem o azul característico dos carros e ônibus e as fardas camufladas das pessoas ao seu lado, você poderia jurar que esteve em um Simba Safári.

Ao mesmo tempo, o verde pujante e constante a sua volta também podia fazer crer que você esteve em um dos vários Jardins Botânicos existentes no Brasil.

Mas em que lugar do país haveria um Simba Safári ou um Jardim Botânico tão grande? Não, com certeza, não é nem um nem outro. Então, que local é esse, que reúne um ambiente totalmente silvestre com uma consciência de preservação tão intensa?

É a área de exercícios do Campo de Provas Brigadeiro Velloso (CPBV), na Serra do Cachimbo, sul do Pará, a Unidade mais peculiar do Comando da Ae-

ronáutica. A começar pelo seu tamanho: são 21.588,42 km². Somente para efeito de comparação, o Estado de Sergipe tem 21.954 km², e Israel, 21.946 km². Em termos de área jurisdicional, ganha de longe de outras Unidades da Força Aérea Brasileira. São 653 quilômetros de perímetro externo, onde, à medida que se dirige para o interior do Campo de Provas, o cerrado vai dando lugar à mata de transição e, depois, à floresta amazônica.

No Campo, são realizados ensaios, testes e certificações de armamentos nacionais, além de treinamento operacional de equipagens de combate e execução de exercícios e experimentos táticos. O CPBV, subordinado ao Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento (DEPED), completou 20 anos em abril passado. Mas

nem sempre a denominação do local foi essa. Tudo começou como Destacamento de Proteção ao Vôo de Cachimbo, devido à necessidade de viabilizar uma rota aérea mais curta da região Sudeste para Manaus e daí para a América do Norte. Até então, os vôos entre os dois pontos obrigavam as aeronaves a viajar pelo litoral, com uma parada em Belém.

O pouso do primeiro avião na região aconteceu em 1950, em uma clareira. Em 1954, inaugurado o Destacamento, assumiu o Comando o Maj.-Av. Haroldo Coimbra Velloso. Em 1997, o local passou a se chamar Campo de Provas Brigadeiro Velloso.

O dia mal amanhece e já se pode perceber uma movimentação. Não são apenas os militares, que se preparam para mais um dia de trabalho a partir

Todos os caminhos do Brasil no coração da selva



do toque de alvorada, mas uma infinidade de “companheiros” – os animais –, com os quais topam freqüentemente e convivem de forma bastante saudável. Nem a quantidade enorme de insetos (piuns, mosquitos) que vêm nos picar chega a perturbar: basta estar equipado devidamente com repelentes.

No CPBV, os militares se revezam, permanecendo um período de 21 dias na área de exercícios e outro igual período na sede da Unidade. Enquanto uma equipe está em Brasília, dentro da área do Sexto Comando Aéreo Regional (VI COMAR), outra está em Cachimbo. E vice-versa.

A cidade mais próxima do Campo de Provas, Guarantã do Norte, com cerca de 30 mil habitantes, fica ao sul, a pouco mais de 80 km, no Estado de Mato Grosso, mas a viagem é árdua: a rodovia que vai até a localidade, a BR-163 (Cuiabá-Santarém), é de terra, e o trecho é percorrido em três ou quatro horas, variando de acordo com as condições da estrada, pela qual passam principalmente caminhões madeireiros e ônibus.

Por isso, a área de exercícios do CPBV fica praticamente “isolada”. Existem apenas duas formas de acessar a Unidade: por via aérea (o aeroporto fica a 6 km da sede administrativa) e pela BR-163 (a 10 km do Campo).

A cada período destacado por lá, por exemplo, o Sargento Ari Barbosa Júnior, vai de quatro a cinco vezes para Guarantã para fazer compras para a Unidade. Quem

precisa de alguma coisa deve aproveitar esse momento para fazer os pedidos.

Mas engana-se quem pensa que a rotina lá é monótona, que as pessoas se sentem sozinhas e que não há o que fazer nas horas vagas.

O efetivo total da Unidade é de 89 militares, mais sete que estão destacados ou prestam serviço, e três servidores civis. Como apenas metade fica na Área de Exercícios por período de

Todos convivem harmoniosamente com o homem. É expressamente proibido caçar no local.

três semanas, o trabalho acaba sendo bastante puxado e, conseqüentemente, todos acumulam várias funções.

Apesar disso, formas de lazer não faltam. Quem tem um estilo mais “selva” ou aventureiro, delicia-se em Cachimbo. Pode banhar-se nas águas dos rios Braço Norte ou Formiga (a 12 km da sede), que possuem água cristalina e são os mais próximos; pode se divertir na cachoeira do CTA (no rio Braço Norte, ao lado da usina hidrelétrica) e ver ariranhas; pode percorrer as redondezas para procurar a *Encyclia caximboensis*, uma orquídea rara, que

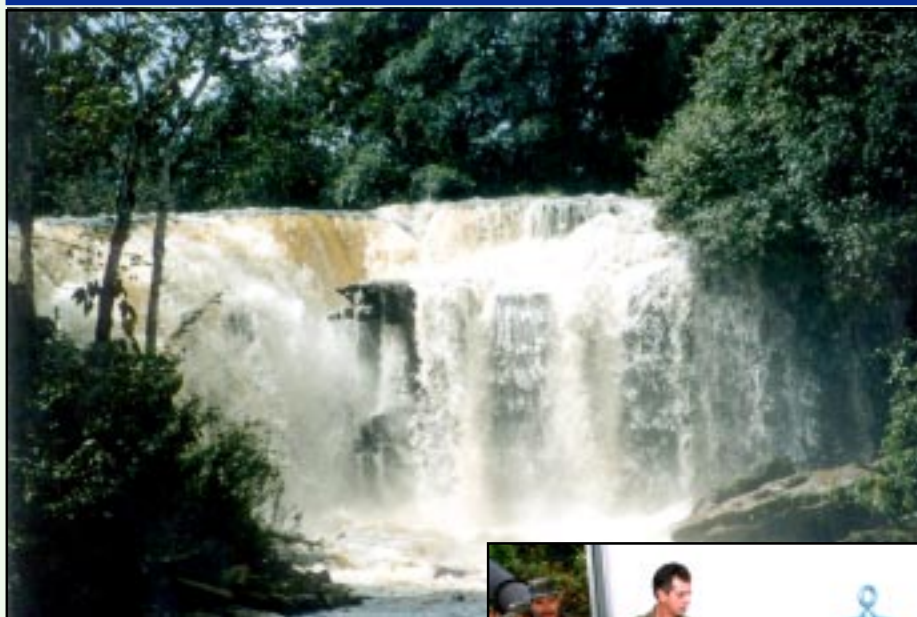
floresce lá e foi descoberta pelo então Cap.-Eng. Antônio Prenholato, entre 1986 e 1987; pode ficar maravilhado com a beleza do olho d’água, uma nascente de águas límpidas e com areia branca no fundo, onde pequenos lambaris nadam tranqüilamente; ou pode apenas ficar admirando as várias espécies de aves que circulam por lá (como arara, queroquero, xexéu, siriema, e coruja e arara) e outros diversos representantes do mundo animal, como antas, capivaras, raposas, tamanduás e tatus. Até pegadas de onça são comuns.

Todos convivem harmoniosamente com o homem. É expressamente proibido caçar no local, e a pesca só é permitida com anzol e arpão. Não se pode arrancar nenhuma espécie vegetal ou transportar animais para fora da área. “A preservação do ambiente é garantida pelo cumprimento das leis ambientais e na medida em que, por meio da Operação Patrimonial, não é admitida a presença de invasores nos limites da área sob nossa responsabilidade”, disse o Diretor do Campo, Ten.-Cel.-Av. Luiz Claudio Moreira Novaes. Os exercícios e manobras são realizados em locais definidos: os estandes. Portanto, não há ameaça à natureza.

Para se chegar aos estandes por via terrestre, somente com jipes com tração 4 x 4. Você se sente em um verdadeiro rali, pois, dependendo de como for o solo (arenoso, rochoso), o carro se inclina para as laterais, passa por sobressaltos e pula bastante.

▼ Invasores: uma das preocupações do destacamento





Aliás, a paisagem oferece boas surpresas. Não é porque é uma região de cerrado que não se pode encontrar uma vegetação semelhante à do litoral. Em muitos trechos, tanto em direção aos estandes com aos rios, é possível ver areia muito branca com “matinhos” ras- teiros que lembram praia.

Cada estande possui uma finalidade, como por exemplo: tiro com armas portáteis, tiro aéreo, lançamento de foguetes, lançamento de bombas, tiro terrestre, tiro lateral e áreas para reconhecimento armado, ataque a alvos táticos e treinamento de interceptação. Há alvos reais, como estradas, pontes, pistas de pouso, e simulacros, como sítios de mísseis e de radares. O CPBV é uma área de testes que apóia o Centro Técnico Aeroespacial (CTA) nos ensaios dos seus experimentos e está pronta para atender a qualquer esquadrão ou Unidade da Aeronáutica.

Para garantir a segurança da área de exercícios do Campo de Provas Brigadeiro Velloso, periodicamente são realizadas as chamadas Operações Patrimoniais, por meios terrestre ou aéreo, para detectar eventuais invasões ou atividade irregulares. As invasões ocorrem pelos atrativos existentes na área: madeiras nobres (principalmente o mogno) e, em menor proporção hoje, o ouro.

Quando algum ponto irregular (barracas, construções, equipamentos ou presença de posseiros) é encon-



SBT - PANTOJA

◀ Água pra que te quero: a primeira usina hidrelétrica da região Amazônica foi construída em Cachimbo, em 1954

trado – por sobrevôo de helicóptero UH-1H, do Sétimo Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (7º/8º GAV), de Manaus, ou de T-27 Tucano -, fiscais do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) ou até membros da Polícia Federal são acionados. “Quando é detectada uma presença não autorizada, uma patrulha é enviada, via terrestre ou aérea, para promover a retirada dos invasores”, afirmou o Maj.-Inf. Sergio Paulo Alves de Almeida, Vice-Diretor do CPBV.

Existem duas reservas indígenas na área – Munducuru e Cayabi -, mas não ficam próximas da sede administrativa.

Quando em Cachimbo, poucos são os que deixam o Campo para ir a Guarantã. A maioria utiliza as folgas para se divertir nas proximidades da sede mesmo, jogando futebol (de quadra ou de campo), entrando na piscina, brincando de pingue-pongue ou pebolim, fazendo caminhada ou musculação e pescando. No rio Braço Norte, a 2 km, podem ser encontra-

dos pacus, traíras e matrinxãs. Também é comum promover churrascos, enquanto outros preferem usar o silêncio e a tranquilidade do local para estudar.

Um dos militares que estão servindo há mais tempo no Campo é o 3S Geraldo Ferreira Filho. Ele trabalha lá desde outubro de 1988. “Adoro aqui. Vou sair daqui só para a reserva”, afirmou.

Todas as necessidades básicas do CPBV, como abastecimento de água, energia elétrica, saneamento, comunicações e coleta de lixo, são atendidas com recursos da própria área. Quando se fala em energia elétrica, é

importante salientar um fato histórico: a primeira usina hidrelétrica da região amazônica foi construída em Cachimbo, em 1954, com produção de 37,5 kVA. Depois, no início de 2002, foi finalizada a obra de ampliação da nova usina que atualmente sustenta a Unidade. São quatro turbinas, sendo duas de 150 kVA e duas de 250 kVA. As primeiras turbinas foram instaladas em 1986.

A água é retirada de poços artesianos e, depois, filtrada. É de boa qualidade e, para confirmar isso, são realizadas análises de três em três meses.

Diante de tudo isso, vê-se que o Campo de Provas Brigadeiro Velloso é um verdadeiro exemplo de que é possível uma Unidade tão particular cumprir sua missão sem interferir no ambiente que o envolve e, ao mesmo tempo, protegê-lo daqueles que querem explorá-lo visando apenas o lucro e relegando ao segundo plano a riqueza natural do país. ✨

TEN.-QCOA. KARINA - JORNALISTA

A união faz a Força

Racionalizando recursos, a Infantaria da Aeronáutica melhora seu desempenho, ganhando notoriedade



De um lado, um Batalhão de Infantaria com deficiências nas áreas de material e pessoal. De outro, um segundo Batalhão com as mesmas dificuldades. Separados por alguns metros de distância, esses BINFA têm em comum, ainda, o fato de cumprir praticamente as mesmas missões.

Após uma análise desse quadro, chegou-se a uma solução econômica e criativa para resolver a questão, baseada no lema “unir para fortalecer”. Foi assim que, em 2001/2002, surgiram os dois primeiros Batalhões de Infantaria da Aeronáutica Especiais (BINFAE), em Manaus e em Canoas.

Os princípios básicos que nortearam a criação dessas novas Organizações Militares da Aeronáutica foram os da racionalização e da economicidade dos meios. Para que se concretize a união das Unidades, é necessário que estejam próximas uma da outra e em condições semelhantes.

Foi o que aconteceu em Manaus. Lá, havia os BINFA do Sétimo Comando Aéreo Regional (VII COMAR) e da Base Aérea de Manaus (BAMN). “Os dois estavam com problemas de equipamentos e pessoal e tinham praticamente a mesma missão: a segurança da área. Então, resolveu-se unir os limitados recursos

para fortalecer”, disse o Ten.-Cel.-Inf. Ricardo José Rodrigues Santos, Chefe da Seção de Operações do Centro de Operações Terrestres (COTAR/COMGAR).

Ao realizar a junção, foram unificadas seções que estavam duplicadas, como as de Material Bélico, Pessoal e Instrução, e foi feito um remanejamento de pessoal e material. Agora, cada BINFAE possui apenas uma dessas seções. “Antes, para cada um desses setores, precisávamos ter, por exemplo, um Tenente, quatro Sargentos e dois Cabos, tanto no BINFA do COMAR como no da Base Aérea. Com a união, ganhamos em pessoal, o que permitiu o deslocamento de militares para o exercício de outras funções”, afirmou o Ten.-Cel. Ricardo.

Segundo ele, houve economia também em outras áreas, como no sistema de transporte. “Somando o número de viaturas de cada BINFA, diminuiu-se a deficiência que apresentavam.”

A nova área de segurança coberta corresponde à soma das áreas que eram de responsabilidade de cada BINFA/CINFAI, por isso, os postos de serviço são os mesmos. A atribuição do BINFAE é “realizar, em pronta-resposta, ações de operações especiais de superfície, de segurança e defesa das unidades aéreas

desdobradas e de pontos sensíveis de interesse do Comando da Aeronáutica”.

O BINFAE de Manaus foi o primeiro Batalhão a tornar-se uma Organização Militar. De acordo com o Comandante da Unidade. Maj.-Inf. Cassiano Cordeiro Batista, com a união, está sendo possível executar um melhor trabalho, com emprego mais racional de pessoal, o que está permitindo colocar um número maior de militares em atividades operacionais do Batalhão.

O segundo BINFAE foi implantado em Canoas, há pouco mais de um ano, a partir da união dos Batalhões do Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR) e da Base Aérea de Canoas (BACO). “Aqui na área, nós realocamos dezenas de militares do antigo Batalhão do COMAR. Houve grande racionalização no emprego dos recursos humanos, proporcionando a redistribuição de efetivos”, disse o Cap.-Inf. Sérgio Murilo Mibach, Oficial de Comunicação Social do BINFAE Canoas.

Dois estudos deverão ser apreciados em breve pelo Comando da Aeronáutica. Um visa a criação do BINFAE dos Afonsos (RJ) e o outro, do BINFAE do VI COMAR, em Brasília. ✨

TEN.-QCOA. KARINA - JORNALISTA

O jantar está servido

Ao ser convidado para um jantar formal, grande parte das preocupações com a boa etiqueta podem ser facilmente dissipadas com algumas dicas básicas

Os historiadores, em geral, têm uma grande má vontade para com o período medieval, por ter sido uma época de superstição, estagnação e crueldade. Para o historiador Jacques Lê Goff, a Idade Média é, na verdade, um período extremamente criativo da humanidade, “momento em que se criou a cidade, a universidade, o moinho, a máquina, a hora e o relógio, o livro, o garfo, o vestuário, a pessoa, a consciência”.

Foi justamente nessa época que se estabeleceram e aprimoraram as convenções e regras de comportamento social, de etiqueta e de cerimonial ainda hoje em uso no mundo ocidental. Esse processo civilizatório, centrado em atitudes e rituais, aparentemente insignificantes, teve importância no aprimoramento das relações sociais, na convivência e na idéia de coletividade.

Em seu livro “*O Ritual do Jantar*”, a canadense Margaret Visser mostra os chamados “bons costumes à mesa” desde que o homem habitava as cavernas até os dias atuais. Ela descreve, até mesmo, os hábitos de uma tribo de canibais do Pacífico, cuja “etiqueta e boas maneiras” exigiam o uso de um garfo de madeira para devorar o inimigo.

Na Europa, o garfo passou a ser usado no século XI. Antes disso, todos comiam com as mãos, retirando a comida das travessas e levando-a à boca. No início, o uso desse utensílio não foi bem aceito entre as famílias mais tradicionais. Mas acabou se impondo por tornar mais higiênica a refeição, principalmente durante os períodos de epidemia, quando a peste matava, indiscriminadamente, pobres e ricos, bem-educados e grosseiros.

Para Margaret Visser, comer é um ato essencialmente bárbaro e a função básica da etiqueta e dos bons costumes é reprimir essa violência. Que seja.



Mas a vida contemporânea tem deixado cada vez menos espaço para o exercício das boas maneiras. A cultura do *fast food*, da lanchonete, do guardanapo de papel e dos pratos e talheres descartáveis, se por um lado acrescenta praticidade e rapidez às refeições, por outro retira boa parte do charme, da elegância e da possibilidade de obter mais prazer na hora de comer.

Por isso, quando recebemos um convite para um evento social mais formal, como um jantar, por exemplo, quase sempre bate uma certa insegurança. E agora, o que fazer? Como utilizar todos aqueles talheres e copos? Que lugar ocupar à mesa? São, aparentemente, questões sem muita importância, mas que na hora fazem toda a diferença entre sentir-se bem ou dese-

jar estar bem longe dali.

Para Silvânia Barreto, Relações Públicas na Coordenadoria de Comunicação Social do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), quase sempre o convite para participar de um jantar formal tem relação direta com nosso trabalho. Por isso, devemos nos preparar e seguir as regras de etiqueta, pois estamos representando nossa organização.

Ela dá algumas dicas:

CONVITE: ao receber um convite para um jantar formal devemos, imediatamente, ligar para o número indicado para agradecer e confirmar ou não a nossa presença. Isso é fundamental para quem organiza o evento, saber quantas pessoas irão comparecer.

TRAJES: normalmente, o traje vem definido no convite e pode especificar

esporte, passeio ou rigor. A escolha do traje por parte do anfitrião tem relação direta com o horário do evento. Quanto mais tarde, maior a formalidade. Um jantar às 22h é mais formal do que às 19h e exige um traje mais elaborado.

ACOMPANHANTE: nos eventos formais, os lugares são marcados segundo a precedência hierárquica e o cerimonial, e os convites, geralmente, incluem acompanhante.

Comparecer desacompanhado pode gerar um certo constrangimento, tendo em vista que um lugar ficará vago. Em caso de imprevisto, avise o anfitrião com antecedência para providenciar a ocupação do lugar.

QUANDO CHEGAR E SAIR: pontualidade é fundamental. Chegar atrasado pode ser encarado como descaso para com o evento. Portanto, programe-se para chegar no horário. Quanto à hora de ir embora, esse tipo de encontro não tem uma duração muito longa. Sair antes do término fica muito feio. Se você não pode ficar até o fim, não vá, principalmente se o evento ocorrer em ambiente fechado.

O QUE FALAR: as pessoas costumam se preocupar com o tipo de assunto que irão conversar numa ocasião como essa. Mas, considerando que você foi convidado por sua atividade profissional ou pelo que representa, certamente domina bem o assunto e saberá con-

▼ **Silvânia Barreto: dicas de etiqueta**



▲ **Saber como comportar-se é válido em qualquer ocasião, seja em eventos civis ou militares**

duzir a conversa de maneira interessante. É claro que a velha regra de “religião, política e futebol, nem pensar” deve ser rigorosamente observada.

QUE TALHERES USAR: basta seguir a seqüência em que eles foram colocados na mesa, de fora para dentro. Os que estão mais para fora serão para a entrada. Acima do prato ficam os talheres de sobremesa.

COMO USAR OS TALHERES: segure a faca com os dedos polegar e indicador, colocando o médio no cabo, como se pegasse uma caneta, evitando encostar o dedo na lâmina. A etiqueta européia indica o manuseio de garfo e faca juntos, mas os americanos difundiram o hábito de deixar a faca descansando sobre a borda do prato, acima e à direita, sempre com o fio voltado para dentro, enquanto o garfo passa para a mão direita. Ao término da refeição, os talheres são colocados paralelos, dentro do prato, na horizontal de quem fez a refeição, com o corte da faca para fora da mesa.

EM CASO DE DÚVIDA: caso você esteja num jantar formal e não saiba como proceder em relação à utilização dos talheres e à forma de comer determinado prato, a dica é observar a anfitriã. Faça isso com o máximo de naturalidade possível. Converse com seu

vizinho e espere a anfitriã começar a comer para observá-la.

Depois de todas essas informações, acredito que a regra mais importante é: seja você mesmo. Se o convidaram, certamente é porque, de alguma maneira, você conquistou o interesse e a confiança de quem o escolheu. Por isso, não tente aparentar o que você não é. Lembre-se de que as regras de etiqueta e de cerimonial existem para facilitar e tornar a convivência entre as pessoas mais agradável. Por isso, aproveite a ocasião para relaxar e aproveitar a oportunidade de conviver com as pessoas que lá estão. ✨

TEN.SVA. TAVARES - JORNALISTA

Leia mais sobre o assunto

No sítio www.gastronomiabrasil.com.br, você encontra dicas sobre receitas, serviço, etiqueta etc.

Outro sítio interessante é o www.wmulher.com.br, também com dicas sobre vestuário, maquiagem, organização de eventos, reuniões e encontros informais.

Avião à vista!!!

Após o vôo do mais-pesado-que-o-ar, o mundo assistiu ao desenvolvimento e aprimoramento da aviação. Jovens com espíritos aventureiros ajudaram a espalhar esse novo desafio. No Brasil, não foi diferente



Em 23 de outubro de 1906, Alberto Santos-Dumont realizou o desejo do homem de voar. Perante a Comissão Fiscalizadora do Aeroclub de França, ele voou com o 14-Bis, no Campo Bagatelle, em Paris, e despertou nos homens um sentimento de liberdade e coragem para novos desafios. A França e a Itália lideraram essa empreitada que mudaria o mundo. Na França, aperfeiçoava-se a incipiente indústria aeronáutica, fabricando principalmente os aeroplanos Voisin e Blériot (projetado em cima do Demoiselle de Santos-Dumont).

No Brasil, o mesmo sentimento foi despertado, mas a sua realização se restringiria apenas a um grupo seleto: os ricos comerciantes e fazendeiros de café. Foram muitos os que iniciaram essa empreitada sem sucesso. Mas a insistência, a perseverança e a vontade de transpor limites transformaram homens em celebridades.

Em 1908, Armando Álvares Penteado, filho de um fazendeiro de café de São Paulo, importou da França o primeiro Voisin (forma semelhante ao do 14-Bis). Seu motorista particular ficou incumbido de montar o aparelho. No entanto, ao ligar o motor para

as primeiras experiências, o que ocorreu dentro da oficina foi uma “avalanche” de ferramentas e materiais, danificando totalmente o Voisin – o “aprendiz de mecânico” havia montado a hélice na posição invertida.

Voar era a nova moda esportiva da época. Os esportes mais populares da época eram o automobilismo, o hipismo e o ciclismo. No Rio de Janeiro, havia o Derby Club (hoje, estádio do Maracanã), o campo de São Cristóvão e o Jockey Club; em São Paulo, o hipódromo da Moóca, o Velódromo Paulista e o Parque Antártica.

Todos esses locais passaram a ser também utilizados como campos para demonstrações e tentativas de curtos vôos. Essas demonstrações constituíam verdadeiros espetáculos de arrojo e coragem.

No dia 7 de janeiro de 1910, na cidade de Osasco, ocorreu um fato histórico: o primeiro avião a elevar-se do chão em solo brasileiro. Demetrie Sensaud de Lavauld, um industrial francês, e Lou-

renço de Pellegati, um torneiro mecânico brasileiro, projetaram e construíram um monoplane. Eles voaram a uma altura de 4m e a uma distância de 103m, em 6,18s, num monoplane denominado São Paulo.

No Brasil, a colônia italiana convidava seus compatriotas para demonstrarem suas habilidades. Germano Ruggerone escolheu o grande hipódromo da Moóca para as demonstrações do seu aeroplano tipo Farman, e Giulio Piccollo ficou no estádio menor, o velódromo, com seu pequeno Blériot, com motor de 50 cavalos. Na pista de cem metros, destinada a passeio de bicicletas, Piccollo veio a se acidentar, na véspera do Natal de 1910, e foi a primeira vítima mortal estrangeira de acidente em avião no país.

Foi Ruggerone quem levou aos ares a primeira mulher no Brasil – Renata Crespi, em 8 de janeiro de 1911. Ele fez tanto sucesso na capital paulista no seu Farman que muitos o mencionam como o primeiro piloto a voar no Brasil, relegando a injusto esquecimento o feito de Lavauld.

Depois de grande sucesso em São Paulo, Ruggerone partiu para o Rio de Janeiro. O então Presidente da Re-



O Almirante José Carlos de Carvalho formou, com Alberto Santos-Dumont, a primeira presidência do Aeroclube Brasileiro

pública, Marechal Hermes da Fonseca, grande entusiasta da aviação, que nela depositava crédito para emprego militar, foi prestigiar suas apresentações.

A imprensa carioca registrava as tentativas de vôos de vários “pilotos” que sonhavam alcançar Niterói, atravessando a Baía de Guanabara em um monoplano tipo Grade. A cada dia, o interesse pelo avião e o desafio ao medo para voar despertavam nos pilotos uma sensação nova de aventura. Muitas vezes, homens desprovidos de qualquer conhecimento aumentavam o número de acidentes. Em 3 de junho de 1911, um jovem paulista, Alaor Teles de Queiroz, tornou-se a primeira vítima fatal brasileira, morrendo em consequência da queda do Blériot, o mesmo que vitimou Piccollo.

No mesmo ano, surgiu no Rio de Janeiro um novo jornal, “A Noite”, sob a direção de Irineu Marinho. Desde cedo, esse jornal foi um grande incentivador da aviação no país. Uma de suas iniciativas foi trazer da França um bom piloto, com curso da Escola Blériot e brevetado pelo Aeroclube de França: Edmond Plauchut. Ele chegou a ganhar um prêmio municipal denominado “Bartolomeu de Gusmão”.

Ainda em 1911, sob o patrocínio de “A Noite”, foi oferecido um prêmio vultoso ao piloto que completasse o reide da Praça Mauá – Ilha do Governador, num percurso de 48 km sobre a Baía de Guanabara. Edmond Plauchut concorreu sozinho, pois seu possível oponente, Magalhães Costa, não chegou a tempo com seu monoplano Grade. O prêmio foi de dez contos de réis (um automóvel importado não custava um conto de réis na época).

Em 14 de outubro de 1911, foi criado o Aeroclube Brasileiro, tendo como idealizador o redator Victorino de Oliveira, de “A Noite”. Santos-Dumont foi escolhido como seu Presidente-Honorário, e o Almirante José Carlos de Carvalho, eleito Presidente efetivo.

Ruggerone, primeiro estrangeiro a voar no Brasil (25 de dezembro de 1910), inspirava confiança até nas damas, como a jovem Renata Crespi



Dentre os fatos mais importantes para a criação do Aeroclube podemos lembrar: o desenvolvimento da aeronáutica de nossos vizinhos, dos quais Argentina e Chile. O sucesso do emprego da aviação na guerra da Itália contra a Turquia (1911-1912). A crescente segurança dos pilotos em travessias arrojadas (Canal da Mancha por um Blériot). O crescimento da indústria aeronáutica e a proliferação dos cursos de pilotos.

A atividade aviatória tornou-se intensa no Brasil. A Queen Aviation Company Limited chegou ao Rio, vinda de Nova York. Essa companhia mantinha sob contrato grandes pilotos franceses da época. Logo esses pilotos passaram a fazer vôos no Brasil.

A Semana da Aviação foi organizada pelo Major Paiva Meira, do Exército, com a Queen Aviation Company Limited, sendo a primeira parada aviatória. Iniciou-se em 17 de janeiro de 1912, sendo executados reides a Santa Cruz, Niterói, Petrópolis e Teresópolis, além de vôos “de fantasias e altitudes” (demonstração). Houve um interesse generalizado pela aviação e percebeu-se sua importância em todo o território nacional, devido à extensão do país.

A atividade aérea despertou grande interesse na área militar. O Tenente de Infantaria do Exército Ricardo João Kirk, entusiasta da aviação e um dos primeiros sócios do recém-fundado Aeroclube Brasileiro, foi logo indicado para compor, com Plauchut e o General Henrique Martins, a comissão que deveria escolher um terreno adequado para uma campo de instrução aérea. Essa era uma das principais metas do Aeroclube Brasileiro: uma escola de aviação.

Com esses pioneiros, a aviação brasileira começou a se esboçar. A coragem e o espírito aventureiro desses homens e mulheres possibilitaram a criação da mentalidade de que voar também era preciso. ✨

Falando sério

Mudando velhas opiniões, o homem descobre que pode garantir uma saúde melhor para si

Aos 50 anos, o homem, em geral, já passou por grandes experiências: curtiu a juventude, construiu sua carreira e estruturou sua vida pessoal. Nessa idade, ele começa a vislumbrar a aposentadoria e a se planejar para ela. Entretanto, um sério problema de saúde pode aparecer e simplesmente abreviar seus planos no futuro: o câncer de próstata.

A doença atinge um em cada seis homens, de acordo com a Sociedade Brasileira de Urologia. A próstata é responsável pela produção de grande parte do líquido seminal. Esse órgão se localiza abaixo da bexiga e adiante do reto e envolve a parte inicial da uretra, canal que leva a urina e o sêmen (líquido seminal mais os espermatozoides) ao meio externo. Por isso, o aumento da glândula comprime a uretra, podendo causar sintomas como dificuldade e dor para urinar.

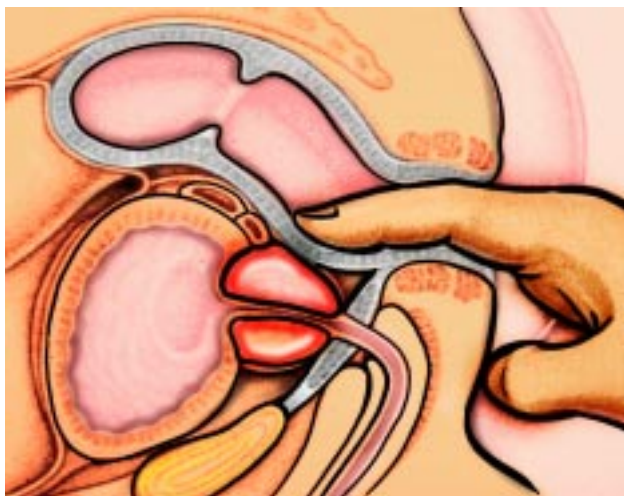
Mas alterações no volume da próstata podem ser consequência tanto de patologias benignas (prostatites, hiperplasia benigna) como malignas (câncer). E o crescimento se dá de forma lenta, retardando o aparecimento desses sintomas. Para diferenciar a maligna das demais, “a prevenção é a única saída”, diz o Chefe do Serviço de Urologia do Hospital Central de Aeronáutica (HCA), Maj.-Med. Carlos de Franco. “Cerca de 80% dos homens vão ter aumento da próstata. Desses, 10% desenvolvem o câncer. Há estudos científicos, como evidências clínicas e experimentais, que comprovam a influência do estilo de vida e determinados hábitos alimentares com a incidência do câncer de próstata. Fatores genéticos também podem estar envolvidos”, complementa.

Ele explica que o preventivo deve

ser feito, anualmente, a partir dos 50 anos. Mas quando a pessoa possui histórico familiar da doença, essa idade cai para 40. Na FAB, os militares acima dessa idade realizam o preventivo nas inspeções de saúde anuais. Nos hospitais dos Comandos Aéreos Regionais (COMAR), são feitos os exames de PSA e toque retal. Já no HCA, que centraliza o serviço de urologia da FAB, a ultra-sonografia prostática transretal se soma aos demais. “A ultra-sonografia é um complemento. Como a gente tem facilidade, temos os três como rotina”, conta o Major.

O PSA (antígeno prostático específico) é uma substância (glicoproteína) produzida pela célula prostática que pode ser dosada no sangue. Quanto maior a próstata, maior o seu valor. A célula cancerígena produz mais PSA do que uma célula prostática normal. Logo, o aumento da quantidade de PSA no sangue pode indicar a existência do câncer. Valores muito elevados, porém, podem sugerir inflamação prostática (prostatite). Isso comprova que apenas o exame de PSA não é condição específica de câncer de próstata.

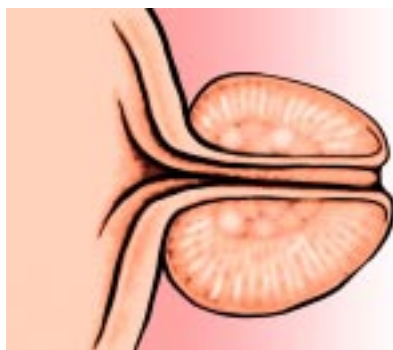
O toque retal completa o exame de



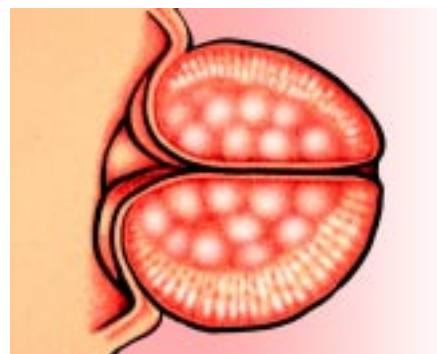
O toque retal permite que o médico verifique alterações de tamanho e consistência da próstata.

O aumento da glândula comprime a uretra, podendo causar sintomas como dificuldade e dor para urinar. O crescimento se dá de forma lenta, retardando o aparecimento desses sintomas.

Próstata normal.



Próstata aumentada.



PSA. O toque permite que o médico, introduzindo um dedo através do ânus do homem, apalpe a parte interna do reto e a próstata para verificar alterações de tamanho e consistência.

Já a ultra-sonografia transretal tem o mesmo princípio da ultra-sonografia feita em grávidas. É um exame mais preciso e faz um mapeamento de toda a próstata para verificar seu tamanho e a existência de nódulo, por meio do toque de sua superfície com um aparelho cilíndrico. No caso da presença de tumores, também avalia se há comprometimento de tecidos ou, em órgãos vizinhos.

A confirmação do tumor maligno acontece com uma biópsia, que consiste na retirada de um pequeno pedaço da glândula, feita com agulhas dirigidas por ultra-som.

“O diagnóstico em estágio inicial aumenta as chances de cura. O preventivo não evita o câncer, mas pode detectá-lo precocemente.”

Mas o exame preventivo enfrenta o preconceito por parte do sexo masculino. Como para realizá-lo é necessário a introdução do dedo do médico, no caso do toque retal, ou de um objeto cilíndrico, no caso da ultra-sonografia transretal, no ânus, boa parte dos homens consideram o exame uma ofensa à masculinidade. Assim, procuram um médico apenas quando têm os sintomas.

O que poucos sabem é que entre 75% e 80% dos tumores não se expressam clinicamente. Além disso, no caso de câncer, quando os sintomas aparecem, a doença pode estar em estágio avançado, chamado metástase – fase em que se implanta em outras regiões ou órgãos, como os ossos. Nesse quadro, as chances de cura são mínimas, podendo causar a morte. “O di-

agnóstico em estágio inicial aumenta as chances de cura. O preventivo não evita o câncer, mas pode detectá-lo precocemente”, explica o Major De Franco, ele mesmo um exemplo disso.

Aos 44 anos, realizou exames que registraram o aumento do PSA. Mesmo assim, levou quatro anos para diagnosticar o câncer e identificar a localização do tumor. Sofreu a cirurgia para extração da próstata, chamada prostatectomia radical, aos 48 anos, e hoje leva uma vida normal, com a certeza da cura.

A prostatectomia radical só é possível nos casos em que o tumor está restrito à glândula e pode garantir a cura total. Dos indivíduos que se submetem à extração, de 30% a 40% apresentam problemas de ereção. E menos de 10% dos pacientes ficam com incontinência urinária. “Conforme vai evoluindo a técnica, esse número tende a baixar”, diz o Major.

Quando o câncer é local, mas não há condições clínicas para a cirurgia, pode ser feita a radioterapia externa ou a braquiterapia – introdução de agulhas de iodo radioativo no interior da próstata para destruir a célula cancerígena. Nos dois tratamentos, há o acompanhamento semestral, durante os cinco primeiros anos. E, depois, anual para verificar o nível zero de PSA.

Já quando há metástase, não há condições para a cirurgia. Nesse caso deve ser feita a hormonioterapia ou quimioterapia. Como o câncer de próstata depende da influência do hormônio masculino, bloqueando o hormônio, em princípio, bloqueia-se a evolução do tumor. “Mas a indicação do tratamento varia de idade para idade”, diz o médico.

Como muitos homens já têm consciência da importância do exame preventivo, o número de cirurgias de retirada total da glândula tem aumentado. “Há oito anos atrás, a gente quase não fazia a prostatectomia radical. Só no ano passado, realizamos mais de cem”, contabiliza o Major.

Homens como o 1º Sgt. Mauro Ricardo da Silva Bianchi, 39, do 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT). Após uma partida de futebol, ele sentiu uma dor na região do ânus. Procu-

rou um médico, que detectou o aumento do tamanho da próstata e o encaminhou para a ultra-sonografia no HCA. “Não esperava que surgisse algo assim. Não tenho histórico na família. Mas tenho que cuidar de minha saúde”, disse, enquanto aguardava o exame.

Outros levam a prevenção a sério e seguem a rotina anualmente. “Essa



Maj.-Med. De Franco

é a quarta vez que faço o preventivo. Houve um aumento da próstata, mas natural”, diz o SO R/R Djalma de Carvalho Cantanhede, 53. “O diagnóstico precoce permite o tratamento”, complementa. Já o SO R/R Jailton Rangel Sepúlveda, 66, faz o exame desde os 40 e sabe o que pode acontecer sem o preventivo: “Recentemente, perdi um amigo de 78 anos com câncer de próstata que nunca havia feito o exame”.

Isso mostra que, enquanto muitos homens descobrem a importância do exame, alguns ainda morrem por causa do velho preconceito. Para aqueles, a certeza de uma vida saudável e tranquila na terceira idade compensa o desconforto anual do preventivo. ✨



Terra pai d'É

Em qualquer época do ano, Belém (PA) mistura harmoniosamente o quente e o úmido, o exóticos, o agito da capital e o jeito interiorano. Se não bastasse, o visitante encontra uma mágica e rica mistura cultural “tupinambá-afro-européia”



Prepare-se para as chuvas quando for a Belém. Não só aquela que faz a capital paraense inegavelmente mais úmida. Mas também aquela que a torna mais quente. O morador e o visitante cedo descobrem que “chove” programação para quem não quer ficar em casa ou no quarto do hotel. Seja no início, no meio, ou no final de semana, Belém não pára. Essa cidade brasileiríssima respira uma curiosa e efetiva mistura de influências indígenas, africanas e européias. Magia desvendada nos ritmos, nos sabores, no artesanato e na arquitetura.

Variadas também são suas paisagens. Quem aterrissa no “portal da Amazônia” desfruta de praias, igarapés, bosques e praças sossegadas – em sua maioria com túneis de frondosas mangueiras - a pouca distância de avenidas movimentadas e noites badaladas. Ah, não é preciso se preocupar com aquela chuva. Diante da quentura tropical do Norte, quando ela vem, provoca um bem-vindo frescor para o corpo e um belo arco-íris para o céu.

Essa chuva que alivia faz parte do cotidiano de Belém, cidade com médias climáticas entre 25°C e 28°C. Em

junho e julho (época do verão no Norte do país), é tempo de refrescar as temperaturas superiores a 30°C. Belém fica a somente 160km da Linha do Equador. Isso explica o fenômeno de ter as estações “invertidas” em relação às demais regiões. Do começo do ano até março, as chuvas são mais regulares. Os moradores chamam esse período de “inverno”. Nessa época, segundo dados da Seção de Meteorologia do SRPV-BE (Serviço Regional de Proteção ao Voo de Belém), chega a chover mais de 60 horas por mês. Longe de supor que esse fato faça com que o tempo esfrie.

gua

ido, lugares clássicos e
ntra em cada esquina a



Mercado Ver-o-Peso: a magia da mistura de influências culturais, um dos locais mais famosos da cidade

Aliás, quando vier a Belém, em qualquer dia do ano, deixe em casa cobertores ou agasalhos. Além do clima, os moradores ratificam a fama de que recebem de forma calorosa os seus visitantes. Essa lição já foi aprendida pelos militares que vêm servir no Pará. “Estou desde o final de fevereiro na cidade e já me sinto em casa. As pessoas fazem de tudo para os recém-chegados sentirem-se à vontade”, elogia o Comandante do I COMAR (Primeiro Comando Aéreo Regional), Maj.-Brig.-do-Ar Carlos Alberto Pires Rolla.

Tanto os que se transferem para

Belém como os que passam poucos dias descobrem uma cidade para todos os gostos. Estrutura de capital, com ar interiorano e um quê de exótico. O que não dizer da Praia de Mosqueiro (a 60km do Centro e pertencente à capital), de água doce nas margens da Baía do Guajará? Tem nada menos que 17km para banho e até ondas para deleite dos surfistas.

Mais perto está a de Icoaraci. Só a 18km e cercada por barraquinhas e restaurantes que servem todo tipo de peixe. De lá, é possível tomar um barco e, em meia hora, conhecer ilhas com fauna e flora praticamente nativas. Já quem prefere praia de água salgada terá que andar um pouco mais até Salinas (210km de distância e dentro da cidade de Salinópolis). Outras vedetes dos veranistas são as Ilhas de Algodal e a badalada Marajó.

Exótica e rica também pode ser considerada a gastronomia da capital paraense. É inadmissível para os belenenses que alguém venha conhecer a cidade e não experimente o Pato ao Tucupí (suco extraído da mandioca, de cor amarela e com gosto um pouco ácido). Com o tucupí, pode se fazer o tacacá, outra comida de origem indígena bastante apreciada. Além do suco, o caldo contém goma de mandioca cozida, camarão, folhas de jambu e pimenta de cheiro. O tacacá só é servido em uma cuia e deve ser tomado diretamente, sem colher. Tem uma barraca de tacacá a cada esquina em Belém. Outro prato muito degustado feito com a mandioca, só que com as suas folhas, é a maniçoba.

Os pratos genuínos dessa região amazônica contêm energia de sobra. Por isso, será uma boa oportunidade de tomar um suco de açaí ou de cupuaçu ou de bacuri ou de muruci ou de uxi. Sem falar no guaraná do Amazonas, que, em Belém, é uma vitamina ultra-poderosa que leva ovo de codorna, catuaba, marapuama, gengibre, canela, castanha-do-Pará, gelo e frutas regionais.

Tanta energia talvez explique um povo tão festeiro. As casas de show costumam convidar várias bandas para as noitadas. Não custa muito até aprender o ritmo do momento em

Belém, o tecnobrega. Esses shows são freqüentados por todas as classes sociais. Antes de as bandas ligarem suas guitarras, há espaço para os ritmos mais enraizados, como o carimbó – dança criada pelos índios tupinambás com adaptações feitas pelos escravos africanos. O carimbó, inclusive, é o que embala as festas juninas, que são mais animadas nas praias ao som de mestres da música local como Pinduca e Nilson Chaves.

Contraste

Em todos os espaços, o moderno e o antigo se alternam, se fundem. Entretanto, não há maior espelho desse “encontro” do que o Complexo do Ver-o-Peso, o mais conhecido cartão-postal da cidade e sítio urbano tombado pelo Patrimônio Histórico Nacional.

É, na verdade, um conjunto formado por uma feira e dois mercados populares (do peixe e da carne). O nome surgiu quando os portugueses resolveram cobrar impostos de tudo o que entrava e saía da Amazônia. Para isso, criaram, em 1688, a casa do Ver-o-Peso. Um lugar até folclórico. São comercializados de ervas medicinais, recomendadas pelas mandingueiras, a artesanatos. No local, pode-se conhecer a cerâmica marajoara, feita com barro e madeira entalhada, outra belíssima influência dos índios. O Ver-o-Peso é a maior feira livre do Brasil. Tem 26.500 metros quadrados e 2.000 barracas.

É um lugar que tem fãs de peso. “Eu visito o Mercado do Ver-o-Peso todas as vezes que venho a Belém. É um espaço muito original - como a própria cidade -, em que se evidencia toda a magia dessa adorável mistura de influências culturais de negros, índios e europeus”, disse o Ministro da Cultura, Gilberto Gil, em entrevista à AEROVISÃO, no final de abril. O Ministro esteve em Belém no dia 30 anunciando projetos de preservação e recuperação de monumentos e patrimônios culturais da cidade.

Vizinho de porta ao Ver-o-Peso está a Estação das Docas – ponto badalado com restaurantes, sorveterias, lanchonetes, espaços artísticos e música ao vivo para os freqüentadores à beira da Baía do Guajará. O palco se movimenta por todo o espaço, por meio das

engrenagens que funcionavam no passado e que foram recuperadas. A Estação foi construída a partir de três antigos galpões das docas da cidade. A estrutura permanece praticamente intacta. Das margens das docas, é possível realizar deliciosos passeios para ilhas que pertencem a Belém.

Moderno e antigo se encontram também na maior manifestação de fé do Brasil, o Círio de Nazaré, que acontece em outubro e é considerado o Natal do paraense. São dois milhões de pessoas percorrendo quatro quilômetros nas ruas de Belém, durante cerca de cinco horas, da Catedral à Basílica de Nazaré. Durante a procissão, a multidão mostra sua fé segurando a corda à qual está ligada a imagem que está sendo conduzida. Além da romaria propriamente dita, o evento compreende 15 dias de festividades, com procissões, peregrinações e uma intensa programação religiosa e cultural, que a cada ano aumenta em número e em novidades.

Um pouco de história

O passado de Belém pode ser visitado no presente. A cidade nasceu como Santa Maria de Belém do Grão Pará em 1616, fundada por Francisco Caldeira Castelo Branco. Era uma terra onde viviam os índios tupinambás e foi colonizada pelos portugueses a partir de então. A memória lusa está presente na arquitetura, com fachadas de azulejos claros, sótãos e saguões para amenizar o clima quente e úmido. Foram os portugueses que construíram o Forte do Castelo para expulsar os holandeses. Os canhões ainda estão lá.

Poderá o visitante ter uma aula de história em outros lugares, como o Museu de Arte de Belém, a Casa das 11 Janelas, o Parque da Residência e ainda conhecer um pouco mais de fauna e flora no Museu Paraense Emílio Goeldi e no Bosque Rodrigues Alves, com a rica e impressionante reserva amazônica. No meio da capital, o visitante se sente em plena floresta. Por falar em riqueza, vale conhecer as igrejas centenárias e as ruas estreitas que desvendam uma cidade com muita história para contar o que não ficou para trás.

Mas não adiantará percorrer todos

os seus caminhos em Belém e não entender a sabedoria histórica e presente que vem do linguajar do povo. Ouvirá, por certo, expressões como “égua!”. Atenção: não é o animal. É como um “caramba”, “pôxa”... Entenderá também em pouco tempo o “pai-d’égua” – referência elogiosa que significa ótimo, muito bom.

Há outras gírias e interjeições que é bom saber. Mas descobri-las, aos poucos, é outro sabor bem especial. Um gosto de cupuaçu com carimbó, de sossego do dia misturado ao calor com chuva refrescante da tarde. Sabor de capital moderna com seu jeitinho bem interiorano, de brisas e ondas do

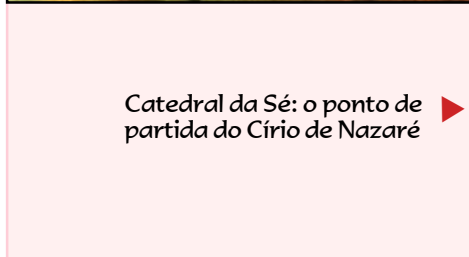
Guajará ao Atlântico, das memórias do passado sempre tão cuidadas e lembradas no presente. Tudo emoldurado por uma genuína e quase improvável cultura “tupinambá-afro-européia”. Para definir essa cidade tão singular, é necessário percorrer sem pressa seus cantos e descobrir, mesmo que aos poucos, os seus encantos, e só assim descortinar essa terra “pai-d’égua”. ✨

TEN. LUIZ CLÁUDIO - JORNALISTA

Aero-Dicas



◀ Túnel das Mangueiras, na Praça da República



Catedral da Sé: o ponto de partida do Círio de Nazaré ▶



◀ Os canhões do Forte do Castelo

Hotéis de Trânsito

Cassino de Oficiais da Base Aérea de Belém:

Tel. (91) 213-6103
19 apartamentos na ala de trânsito (simples, duplos e triplos)
14 apartamentos na ala de residente (simples e duplos)

Preços:

Oficial General – R\$ 27,00
Oficial Superior – R\$ 23,00
Capitão/Tenente – R\$ 19,00

Cassino dos Suboficiais e Sargen-

tos da Aeronáutica

Tel. (91) 213-6267
21 apartamentos simples, duplos e triplos
Diária – R\$ 11,00

Marinha

Hotel de Trânsito de Oficiais da Marinha

Tel. (91) 216-4049
Preços:
Oficial General - R\$ 24,00
Oficial Superior – R\$ 22,62
Capitão e Tenente – R\$ 17,18

Exército

Hotel de Trânsito de Oficiais

Tel. (91) 223.5082
htobelem@zipmail.com.br
26 apartamentos individuais/casal
Oficial General – R\$ 35,00
Oficial Superior – R\$ 30,00
Capitão/Tenente – R\$ 25,00

Hotel de Trânsito dos Sargentos

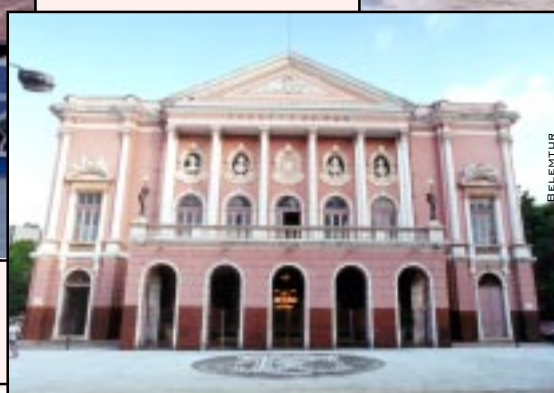
Tel. (91) 243.3022
8 apartamentos solteiro/casal
Diária – R\$ 13,50



◀ O mercado Ver-o-Peso, o mais famoso de Belém



▲ Barcos ancorados nas docas



▲ O Teatro da Paz, no centro da cidade

▼ Bosque Rodrigues Alves



▶ Obra feita em cerâmica Marajoara



Pra inglês ver

O mundo está mudando e, para acompanhar essa evolução, temos que nos preparar profissionalmente. Aprender um novo idioma tornou-se uma necessidade

Na praia do litoral pernambucano, o vendedor de abacaxis empurra seu carrinho sob o sol quente. Ao reconhecer um turista estrangeiro, se aproxima sorridente e pergunta: “Do you want a pineapple?”. Pois é. Não tem como fugir. A globalização faz parte de nossa realidade. Impossível, hoje em dia, imaginar alguém que consiga implementar sua carreira, ou seus estudos, sem o conhecimento da língua inglesa. Em alguns setores de trabalho, saber falar e entender esse idioma pode ser vital. Dentro da FAB, profissionais se dedicam ao aprimoramento do inglês e multiplicam o conhecimento ao ensiná-lo aos companheiros de farda.

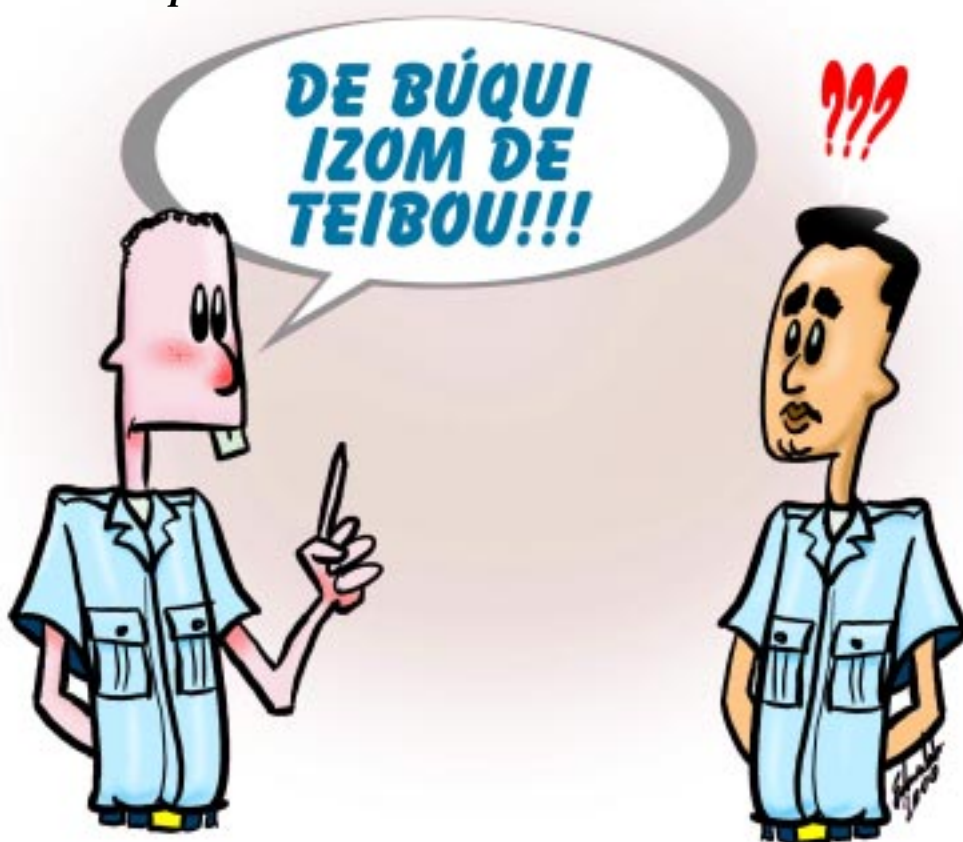
Controle padronizado

Em 1944, em Chicago, representantes de 52 nações assinaram uma convenção delineando os princípios da aviação global em tempos de paz e fundando a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) em Montreal.

Sete anos mais tarde, a OACI estabeleceu que o inglês deveria ser a língua padrão para a aviação no mundo. A partir de então, tornou-se obrigatório o conhecimento e uso do idioma por parte dos controladores de tráfego aéreo, no diálogo com os pilotos, o que evitou uma série de contratemplos (ver box).

Inglês na Capital

O Ten.-Esp.-CTA Nelson Marcelino Dias chefia o LABID (Laboratório de Idiomas) do CINDACTA I (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) e ajudou na reativação do curso há alguns anos. Ele formou-se em inglês pela Casa Thomas Jefferson. Mais tarde, tornou-se professor pelo Instituto Britânico Independente e obteve o certificado de proficiência em língua inglesa conferido pela



Universidade de Cambridge, nos Estados Unidos.

Ele explica que o LABID, originalmente criado para atender às necessidades de aprimoramento de controladores de tráfego aéreo, atende hoje a militares de toda a área de Brasília. “Com o tempo e a divulgação feita pelos próprios alunos, o curso recebe participantes com os mais diversos objetivos: provas nas embaixadas, cursos no exterior ou mesmo elevação de nível e conhecimentos”, diz Nelson.

O Maj.-Av. José Frederico Júnior, participou de um curso intensivo para habilitação no *Psychological Operation Course*, nos Estados Unidos. “O curso foi rápido, mas o instrutor nos familiarizou com expressões usuais do idioma. Em pouco tempo os resultados dos testes simulados foram cada vez mais satisfatórios”, diz o Maj. Frederico.

O curso completo do LABID dura três anos: o primeiro, de ensino básico, o segundo, de nível intermediário, e o terceiro, avançado.

Outro professor de inglês da FAB é 1º Sgt. BCT Gilberto Carvalho Vaz. Ele se dedica a seus alunos “com o prazer de quem ensina crianças a ler pela primeira vez”, compara. Gilberto se interessou pelo aprendizado do idioma aos 12 anos em sua cidade natal, Parnaíba do Sul (PI), e se aprimorou quando entrou para a Aeronáutica. Ele ensina o idioma desde 1997, quando participou do curso de elevação de nível em língua inglesa na Base Aérea de Lackland, no Texas, Estados Unidos. “Procuramos fazer os alunos testarem sua capacidade de comunicação para aprender a lidar com situações que possam vir a enfrentar. E temos tido excelentes desempenhos”, orgulha-se. Em um dos muitos casos, Gilberto nar-

Sgt. Gilberto: aulas dinâmicas incentivam a participação e ajudam o aluno a desinibir-se



ra a história de uma aeronave americana, cujo piloto reportou problemas com o TCAS (equipamento que emite alerta de perigo iminente) e usou referências técnicas relacionadas ao equipamento e não à fraseologia comum. “O que poderia ter gerado um incidente mais grave foi imediatamente controlado pelo operador, graças ao seu conhecimento de inglês”, explica.

O SO BCT Arnaldo Roarelli Júnior, coordenador do LABID, formou-se em inglês pelo Fisk e aprimorou seus conhecimentos no Curso Avançado de Controlador de Operações Aéreas Militares no Dundridge College, em Devon, Inglaterra. Além de instrutor, ele trabalha na área de defesa aérea e já participou de muitas operações militares. “Para o sucesso de operações como a CRUZEX e a MISTRAL, o conhecimento da língua inglesa é relevante. Pilotos e controladores interagem com mais facilidade”, conta o professor, que também é fluente em japonês.

Roarelli participou da equipe que se reuniu no ILA (Instituto de Logística da Aeronáutica) para a montagem do primeiro módulo do CBIT (Curso Básico de Inglês Técnico), voltado especificamente para o pessoal de Esquadrões de Voo. “Para os profissionais de voo, no final das contas, saber se comunicar em inglês pode salvar vidas, já que permite ao piloto e aos técnicos entenderem melhor o equipamento que manuseiam”, conclui.

O 2º Sargento André Luiz Ribeiro dos Santos, aluno do curso intermediário do LABID, conta que estudou inglês durante seis anos antes de ingressar na FAB. “Quando soube do curso no CINDACTA fiquei um pouco apreensivo, pois não imaginava como seria a metodologia. Mas os professores *vestem a camisa* e posso afirmar que, em dois anos de curso no LABID, aprendi mais que em seis anos lá fora”, afirma.

Nos céus de Recife

O curso de inglês do CINDACTA III tem metodologia diferente, mas o objetivo é o mesmo: preparar controladores e habilitá-los à tarefa de controlar os céus. No laboratório, uma mesa central controla os equipamentos individuais, de onde o instrutor pode ouvir, gravar e corrigir a pronúncia e a gramática dos alunos. O SO BCT Moacir Cantanhede de Jesus Filho formou-se professor de inglês pelo CCAA e pelo York School em Recife. “Aqui os alunos fazem seu próprio horário. O importante é atingir as metas pré-estabelecidas”, explica o SO Cantanhede.

A Divisão Operacional de ATM (Air Traffic Management - Gerenciamento de Tráfego Aéreo) estabelece as metas a serem alcançadas em cada estágio do curso. O aluno agenda o horário com o professor, que se apresenta na sala de aula no horário marcado. Algumas vezes, alunos no mesmo nível de aprendizagem podem partilhar o horário e a sala

de aula. O tempo de curso varia de acordo com o aproveitamento dos alunos. Cada um faz seu ritmo. “O trabalho dos controladores exige muito deles ao se comunicarem com aeronaves estrangeiras”, diz o 1º Sgt. Gilberto Pedro da Silva, também professor, formado em tradução pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Uma situação normalmente controlável pode transformar-se num sério problema: “Já fui acionado em sala de aula quando o controlador não compreendia o que o piloto dizia”, lembra o 1º Sgt. José Carlos Bastos Souza, também professor, formado em letras pela UFPE. O piloto da empresa Iberia, da Espanha, que sobrevoava Recife em direção a São Paulo, relatava que uma das passageiras, grávida de nove meses, sangrava muito e estava para dar à luz.

Após comunicar-se com os operadores, a aeronave aterrissou e encontrou uma equipe de médicos a postos. Mas não só em emergências se resume o diálogo entre pilotos e controladores. “Durante a Copa do Mundo, somos acionados pelos pilotos para informar o resultado dos jogos. O mesmo acontecendo durante as Olimpíadas, quando os pilotos querem saber sobre as performances dos atletas de seus países”, diz Bastos.

▼ SO Roarelli: o conhecimento do idioma inglês como fator de sucesso em operações militares



O curso recebe alunos de toda a região de Recife, mas prioriza as vagas para os controladores de tráfego. O mais importante é a ênfase nos termos técnicos característicos desse tipo de trabalho. Segundo o SO Cantanhede, “o controlador pode ter um excelente conhecimento da língua inglesa e não saber como traduzir um termo técnico, como *perna-de-vento* (down wind), por exemplo”.

Curso intensivo

No Rio de Janeiro, o Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR) realiza um trabalho mais abrangente. Os cursos têm uma característica que os diferencia dos cursos ministrados nos CINDACTA I e III. Trata-se de um curso intensivo, com duração de 45 dias, no máximo. Os instrutores dispõem de equipamentos individuais, podendo receber até 20 alunos em uma turma. O grande problema com que se deparam na formação das turmas é a heterogeneidade do nível de conhecimento prévio dos alunos. “Alguns nunca estudaram inglês, enquanto outros têm uma ótima base”, explica o SO Ronaldo Gonçalves da Silva, instrutor desde 1994, formado em inglês pelo Brasas. A equipe conta também com o SO BCT Antonio Carlos Lima Peeters, instrutor de Trá-

▼ **A equipe de instrutores do CINDACTA III: o aluno estuda no seu próprio ritmo**



SGT DENISE ESCOVINO



SGT DENISE ESCOVINO

No CIEAR: curso intensivo exige preparo dobrado para driblar a heterogeneidade das turmas

fego Aéreo Internacional. Ambos foram convidados pelo Comandante do CIEAR a formarem a equipe de instrutores.

O curso do CIEAR não é específico para controladores, apesar de usar o mesmo material didático. Além dos cursos presenciais, básico e avançado (CBLI), existem ainda duas novas modalidades: o CLBI-D (Curso Básico de Língua Inglesa à Distância), distribuído em cinco módulos, nos quais a Unidade recebe o material didático e, no final do curso, o material para a avaliação; e o CBLI-2I, o mesmo curso básico ministrado no CIEAR, sendo que os instrutores vão às Unidades, caracterizando o curso itinerante. “Em época de contenção, esse tipo de instrução torna-se mais viável, já que apenas os instrutores se deslocam para o local dos cursos, evitando gastos com o deslocamento de 20 alunos”, explica o Maj.-Av. Marcos Graciano Torres Roque, Chefe da Subdivisão de Ensino. Segundo o Major Roque, a frequência dos cursos itinerantes tende a aumentar.

O ensino de inglês na FAB reúne profissionais bem formados e treinados. Mais recentemente o CINDACTA II, em Curitiba, também iniciou seu curso de reciclagem em língua inglesa. Com os cursos, o conhecimento se multiplica e novas experiências acontecem, melhorando o ensino do idioma. “O que eu trago de melhor para o laboratório foi o que eu tive de melhor de meus professores. A certeza do aprendizado faz va-

ler o esforço.” As palavras do Sgt. Gilberto resumem o empenho e a dedicação desses militares. Em esforço conjunto, os instrutores levam os profissionais da Aeronáutica a um passo adiante num mundo globalizado. ✨

SGT. SAD. DENISE ESCOVINO

Erros fatais

Ambigüidade, erros de pronúncia, falhas gramaticais e sotaque carregado. Estes são fatores que podem aumentar a ocorrência de incidentes e acidentes aeronáuticos.

Em 1977, em Tenerife, Ilhas Canárias, ocorreu o pior acidente aéreo da história. As tripulações da KLM e da PanAm e o controlador espanhol estavam falando inglês. Um erro na comunicação, apontado como “sotaque carregado”, fez colidir as duas aeronaves. O acidente matou 583 pessoas.

Em 1980, de novo em Tenerife, o controlador autorizou a órbita padrão (fazer círculos padronizados num espaço determinado) para um vôo da Dan de Manchester, Inglaterra. A instrução dada foi “turn to the left” (virar à esquerda), mas deveria ter sido “TURNS to the left”, que significa fazer círculos para a esquerda ao invés de uma única curva. O erro jogou a aeronave numa montanha, matando 146 pessoas.

Sempre alerta!

O que você acha que aconteceria se Santos-Dumont e Baden-Powell se encontrassem no início do século? Bem, com certeza, teriam sido co-fundadores de um dos grupos de Escoteiros do Ar



Lobinha Vivian Vallim Penteado: "Adorei voar no Buffalo. Obrigada à FAB por essa oportunidade, que nunca esquecerei!"

MARCELO PENTEADO

Crianças e jovens montam acampamento em um local ermo. Em seguida, preparam-se para iniciar uma instrução de rapel: mãos unidas, fazem uma pequena prece. A determinação com que realizam cada atividade lembra um acampamento militar. Na verdade, eles integram um grupo de Escoteiros do Ar, modalidade de escotismo fundada no Brasil em 1944 (ver quadro).

Quando Robert Stephenson Smith Baden-Powell fundou o movimento escoteiro, há quase cem anos (ver box), não imaginava que, em pleno século 21, milhares de meninos e meninas ainda estariam praticando as mesmas rotinas criadas por ele.

Dessas crianças, 75 pertencem ao 5º Grupo Escoteiros do Ar Brigadeiro Eduardo Gomes, de Recife. A sede do

Grupo, fundado em junho de 1982 por iniciativa do então Brig.-do-Ar Luiz Gonzaga Lopes, está localizada dentro da Vila Residencial do Segundo Comando Aéreo Regional (II COMAR). Seus componentes se dividem em grupos: 7 a 11 anos, os Lobinhos; 11 a 15, os Escoteiros; 15 a 18, os Seniores, e 18 a 23 anos, os Pioneiros.

Os Chefes – pedagogos, advogados, soldados, farmacêuticos – têm a tarefa de formar os novos cidadãos, e tudo isso, num trabalho não-remunerado. “A prática do escotismo incentiva esses jovens a executar atividades voltadas ao contato com a natureza, ao ar livre, bem como desenvolve suas virtudes cívicas e auxilia na formação de sua personalidade”, explica o presidente do 5º Grupo, Chefe Ernani José Barbosa da Silva, 45 anos,

advogado e professor da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Quem vê as crianças concentradas em aprender um novo tipo de nó ou um dos Lobinhos contando sua “boa-ção” semanal entende a afirmação do Chefe Ernani. Os exercícios ajudam a desenvolver a honestidade e a sociabilidade e desenvolvem a consciência dos jovens em relação à preservação e o respeito à natureza.

Além disso, as tarefas envolvem as crianças com os problemas da comunidade local. Em 1997, o Grupo recebeu o Certificado de Reconhecimento do UNICEF (Fundo das Nações Unidas para a Infância, órgão ligado à ONU) pelo trabalho de distribuição e auxílio na produção de soro caseiro realizado na favela Borborema, no

município de Cabo de Santo Agostinho, a 20 km de Recife.

Outras histórias de igual determinação e sucesso se sucedem nas narrativas: crianças com problemas escolares que se recuperaram após o ingresso no Grupo; integrantes que se tornaram alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), outros que se formaram Oficiais do Exército. “Um de nossos grandes orgulhos é ver os meninos e meninas bem-encaminhados na vida”, diz Maria José Feitosa, uma das fundadoras do Grupo, que já está no movimento escoteiro há 43 anos.

“Prometo fazer o melhor possível para cumprir meus deveres para com Deus e a Pátria”. As palavras pronunciadas com orgulho por Gleiby Dornellas Dutra, Lobinho de 10 anos, resumem o compromisso do jovem escotista. Gleiby conta a emoção que sentiu no dia de sua promessa: “Eu pude, finalmente, participar das atividades de hasteamento da Bandeira Nacional”. Somente após realizarem a promessa, os Lobinhos podem usar o uniforme e participar das atividades cívicas com os outros jovens do grupo. Eles aprendem então os fundamentos do escotismo e sua história e estudam os ensinamentos básicos de seu manual.

Os Escoteiros do Ar diferenciam-se dos demais grupos pelo desenvolvimento de atividades ligadas à Aeronáutica de uma maneira geral, como por exemplo: aeromodelismo, navegação, meteorologia, identificação de aeronaves que despertam ainda mais o interesse dos jovens pela aviação. A modalidade já reúne mais de 7000 jovens em todo o País.

Interesse que levou Ivo Marcelino Micelli, 76 anos, funcionário aposentado da Varig, a se dedicar ao escotismo há 63 anos. O Chefe Ivo é o mais antigo Chefe escoteiro do país. Sua energia e dedicação contagiam e levam mais de 80 crianças ao Grupo Escoteiro 14-Bis, sediado na Base da Fundação Ruben Berta, na Ilha do Governador (RJ).

A Varig apóia e sedia o Grupo, numa área de mais de 17 mil metros quadrados, em meio à natureza. “O trabalho no Grupo, aliado à doutrina escoteira, já afastaram jovens das drogas e isso nos gratifica e estimula”, comenta o mais antigo Chefe. Alguns de seus “meninos” tornaram-se Oficiais-Aviadores e seus



FOTOS DE MARCELO PENTEADO





▲ O Lobinho Gleiby: participar das atividades cívicas é motivo de orgulho

olhos brilham de orgulho quando se lembra deles: “É bom saber que mantemos jovens fora das ruas e os educamos para serem adultos honestos e com um futuro promissor”.

O 14-Bis, que conta com a colaboração de 20 Chefes, se reúne nas tardes de sábado e, no início das atividades, os lobinhos correm a contar as “boas-

▼ Chefe Ivo, o mais antigo Chefe escoteiro do Brasil: amor ao escotismo



ações” que fizeram durante a semana. Depois, acontecem os jogos “quebragelo”, quando todas as equipes interagem e aprendem a lidar com situações de responsabilidade. Para Marcelo Duarte, administrador da área da Fundação, eles são excelentes vigilantes e cuidam do espaço a eles destinado com esmero e cuidado. Para integrar-se ao Grupo, a criança deve comprovar matrícula escolar e bom comportamento, ser parente, dependente ou ser apresentado ao Grupo por um funcionário ou ex-funcionário da Varig.

Os 70 grupos de Escoteiros do Ar espalhados pelo Brasil reúnem-se em eventos bienais e em encontros nacionais e internacionais com as demais modalidades escoteiras. Nos meses de julho, acontece o Jamburee (encontro internacional das modalidades escoteiras), uma grande confraternização escoteira com acampamento, palestras e troca de estórias e conhecimentos. O último aconteceu em Fortaleza (CE).

O trabalho desses homens e jovens reúne determinação, dedicação e o desejo de ajudar e crescer. No acampamento, as atividades se iniciam. No rapel, as cordas amarradas à cintura alçam mais alto os sonhos desses jovens. Uma juventude sadia e dinâmica que faz acontecer o seu próprio futuro. ✨

SGT SAD DENISE ESCOVINO

Um novo caminho

Baden-Powel era Oficial do Exército inglês e publicou um livro para ajudar os exploradores da Força, contendo informações sobre acampamentos e sobrevivência. Certo dia, percebeu que um grupo de meninos utilizava o livro em suas brincadeiras e resolveu promover um acampamento com jovens de 16 a 21 anos na ilha de Brownsea, na Inglaterra. Assim, em 1908, nascia o escotismo.

Mais tarde, em 1910, um Tenente da Marinha brasileira trouxe para o País as diretrizes escotistas, fundando o escotismo por aqui.

O Escotismo do Ar, especificamente, foi criado na cidade de Curitiba, no Paraná, precisamente no 5º Regimento de Aviação, hoje Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II). Na ocasião, o Ten.-Cel.-Av. Godofredo Vidal, ao lado de outros Oficiais, decidiram fundar a modalidade do ar e oficializaram na União dos Escoteiros do Brasil a criação do primeiro grupo da categoria: o Grupo Escoteiro do Ar Tenente Ricardo Kirk. Em 19 de abril de 1944, surgiu a Federação dos Escoteiros do Ar, congregando todos os grupos que desenvolviam a modalidade.

Em 26 de julho de 1951, o Brig.-do-Ar Nero Moura, então Ministro da Aeronáutica, reconhecendo a importância do Escotismo do Ar na formação de possíveis futuros aviadores, determinou, na Portaria n.º 262, que todas as Unidades da Força Aérea Brasileira apoiassem os grupos escoteiros da modalidade. O Comando da Aeronáutica propôs uma reedição do documento, no sentido de dar continuidade e incentivo à atividade escoteira no Brasil.



Coordenação Nacional da Modalidade do Ar
Av. Brasil, 1647 - Guanabara
13073-001 – Campinas/SP

A Caça na

5

Sobre a imensa floresta, na fronteira norte do Brasil. Esse é o ambiente operacional de



“Aqui começa o duelo”. O duelo contra os vôos ilícitos, a selva e seu clima traiçoeiro, a distância das bases de apoio e a dificuldade de comunicação, além da imensidão da fronteira norte do Brasil.

Está surgindo uma nova era na aviação militar do nosso país, particularmente na aviação de caça.

O duelo, citado na frase estampada na entrada do Segundo Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação (2º/3º GAV), Esquadrão Grifo, sediado na Base Aérea de Porto Velho, faz alusão a todos os desafios enfrentados pelos pilotos de caça que voam sobre a

imensa floresta brasileira.

Eles são jovens e aceitaram, voluntariamente, a missão de realizar a sua capacitação operacional, guardando o maior tesouro ambiental do planeta: a Amazônia.

Ao lado do “Grifo”, o Primeiro Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação (1º/3º GAV), Esquadrão Escorpião, sediado na Base Aérea de Boa Vista, compõe o grupo conhecido como “Os Terceiros”, expressão carinhosamente utilizada na FAB para denominar as duas Unidades Aéreas responsáveis pela formação de líderes de esquadrilha de caça no extremo norte do Brasil.

Após a conversão dos Esquadrões de Ataque para Unidades de Caça em novembro de 2001, além do número de aeronaves Tucano, houve também um acréscimo de pessoal para atender às necessidades da instrução aérea.

Alunos do curso de liderança, pilotos da extinta aviação de ataque, bem como outros, oriundos da primeira linha da caça, formam o quadro de tripulantes desses esquadrões.

Eles realizam vôos na região de fronteira e aproveitam a instrução para indicar também a presença da aviação militar brasileira nos céus da região.

A área de atuação dos dois esquadrões é marcada por intensa movimentação de vôos ilícitos, o que propicia à missão um cenário real de hostilidade.

Os pilotos contam várias histórias sobre aeronaves ilícitas que são avistadas eventualmente durante as missões ou detectadas pelos órgãos de controle. Quando acionados, eles interceptam esses tráfegos, identificando-os e ordenando o seu pouso.

Essas aeronaves normalmente são conduzidas por pessoas experientes e que conhecem o relevo da região, o que

Amazônia

Formação dos novos Líderes de Esquadrilha de Caça da Força Aérea Brasileira



facilita a fuga pela fronteira.

No momento dessa reportagem, embaixo de um hangarete em Porto Velho, uma esquadrilha, composta por duas aeronaves AT-27 Tucano, aguardava o acionamento de alerta para decolagem imediata. “Aqui a operação é real” afirmou o Capitão Carlos Alberto, piloto de Mirage, recém-chegado de Anápolis para auxiliar na instrução dos Grifos.

Existe uma tripulação permanentemente em alerta, 24 horas, todos os dias do ano.

Este é o ambiente encontrado pelos pilotos vindos de Natal como ala operacional para realizarem o curso de liderança.

Ao chegarem, eles deparam-se com um cenário favorável a todo o conjunto de missões atribuídas à aviação de caça. A motivação dos integrantes dos esquadrões é notória.

Além das atividades de instrução, as duas Unidades Aéreas operam em conjunto com a Marinha e o Exército. Entre outras possibilidades, eles atuam como Força Aérea amiga em missões de cobertura ou como Força Aérea inimiga em ataques simulados

à Força Naval e à Terrestre.

O treinamento em simulador de vôo é feito em Pirassununga (SP), na Academia da Força Aérea. O de emprego do armamento é realizado em Santa Cruz, Cachimbo ou Natal, de acordo com a disponibilidade dos estandes de tiro.

A capacitação para a utilização da aeronave e do armamento é exaustivamente treinada, inclusive durante as participações em exercícios como COMBINEX, OPERAER e RIBEIREX, entre outros.

Apesar da distância dos Parques de Manutenção, os dois esquadrões operam com uma disponibilidade diária girando em torno de 80%, além de profissionais de manutenção altamente capacitados para o apoio ao vôo.

Eles são militares não só da caça, mas oriundos de outras aviações, estabelecendo um grande intercâmbio e troca de experiências. “Os aviões não param no hangar. Nós também não paramos; existe sempre uma esquadrilha saindo ou chegando e nós temos que apoiar todos os pilotos”, conta o Sargento Ronald, vindo da aviação de transporte e especialista em célula no 1º/3º GAV em Boa Vista.

Profissionais como ele cuidam de cada detalhe da operação das aeronaves. Do armamento e equipamento de

vôo ao abastecimento e apoio nos hangaretes, a cada decolagem e pouso.

Os grandes aliados dos Grifos e Escorpiões na missão na fronteira são os aviões R-99 do 2º/6º Grupo de Aviação, sediado em Anápolis. Eles operam em conjunto, como controladores aéreos dos AT-27 nas missões de interceptação. É uma atividade que requer sintonia e integração entre as tripulações, exigindo dos pilotos e controladores o máximo de capacidade profissional.

Na Amazônia, os campos de pouso são distantes e as bases de apoio, escassas. A construção do Núcleo da Base Aérea de Uaupés (NUBAUA), localizado na cidade de São Gabriel da Cachoeira (AM), servirá como fator de maior mobilidade para as missões desses esquadrões na linha de fronteira do Brasil com a Colômbia e a Venezuela.

Ao ser inaugurada, a nova Base Aérea possibilitará uma presença ainda maior de vôos militares nos céus da região.

A chegada das novas aeronaves ALX, denominadas na FAB de A-29 na sua versão operacional e AT-29 na versão de treinamento avançado, está prevista para o final do próximo ano.

O avião, desenvolvido pela EMBRAER, equipará esses esquadrões de caça da Amazônia e trará para a Força Aérea um conceito completamente novo em termos de tecnologia e doutrina de emprego.

A aeronave possui processamento completamente digital, dotada de sistemas embarcados de última geração, possibilidade de realização de missões utilizando visão noturna e *softwares* que



◀ O cuidado com a manutenção dos assentos ejetáveis

CAP. FREDERICO

Verificação do armamento: atenção redobrada ▶



CAP. FREDERICO



◀ "Os aviões não param nos hangar, nós também não paramos"

CAP. FREDERICO

▶ Os Guardiões e os Grifos: unidos na proteção da Amazônia



CAP. FREDERICO

farão do piloto um operador de sistemas. O fato gera uma grande expectativa nessa nova geração de aviadores militares.

Durante os dias 24 de março e 4 de abril, uma equipe de pilotos, engenheiros e técnicos da EMBRAER e do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) estiveram em Porto Velho a fim de realizarem as últimas avaliações da aeronave em ambiente amazônico.

O contato com o avião serviu para motivar ainda mais os integrantes do 1º/3º GAV, e aproximá-los da realidade que será vivida em pouco tempo no esquadrão.

A conversão da missão das Unidades Aéreas e a aquisição das novas aeronaves para a Amazônia exigiram do Comando da Aeronáutica um investimento maior na infra-estrutura das Bases Aéreas de Boa Vista e Porto Velho, para que pudessem apoiar com eficácia a operação dos aviões e atender ao crescente aumento de efetivo nessas Organizações.

Além de várias outras obras, estão prontos os hangares, pistas de taxi e pátio de estacionamento de Porto Velho. Em Boa Vista foram inaugurados os hangares das aeronaves A-29, o pátio de estacionamento e o hangar dos R-99.

O trabalho incessante é realizado sob o forte calor amazônico, com a finalidade de entregar, o mais breve possível, as novas instalações que vão abrigar as mais novas máquinas estratégicas da Força Aérea Brasileira.

A aviação de caça na Amazônia tem como principal instrumento e desafio para essa nova geração a implantação de uma nova doutrina de emprego, baseada na utilização de aeronaves modernas que, alimentadas por dados de outras aeronaves, radares embarcados ou de solo e dados via satélite, possuem a capacidade de executarem missões fora do alcance de qualquer outro turboélice já disponível ou em desenvolvimento.

Este é o novo teatro de operações que se desenha para a Amazônia. O cenário de dimensões continentais possui tripulações treinadas, motivadas e em perfeito estado de prontidão operacional para o combate. Para o "duelo". ✨

Criatividade em campanha

Materiais e equipamentos esquecidos viram um hospital de campanha que garante a segurança e a saúde dos militares da BANT

A presença deles dá tranquilidade. Seja no campo de instrução ou em manobras aéreas, o doente ou ferido sabe que terá um atendimento rápido. Isso explica a existência da Unidade Celular de Saúde (UCS) da Base Aérea de Natal (BANT), que acompanha de perto todas as atividades de campo realizadas na Unidade.

“Dar um atendimento rápido e eficiente no próprio local da instrução, evitando que o militar seja trazido para o Esquadrão de Saúde [ES]. Esse é o objetivo da UCS”, diz o Maj.-Dent. Alexandre Herculano Mayer, um dos coordenadores. “Antes, o militar era removido até o Esquadrão de Saúde, o que demandava muito tempo para retornar à instrução”, completa.

A UCS da BANT é a única em atividade na FAB e faz as vezes de um Hospital de Campanha, só existente na Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA) (veja box). “A equipe e os equipamentos da UCS são selecionados conforme a necessidade da missão”, conta o Comandante do ES, Ten.-Cel.-Med. Nelson Luiz Foggiatto Silveira. No exercício de campo dos Recrutas, realizado duas vezes por ano, a equipe geralmente é formada por um médico, um dentista, dois Sargentos enfermeiros, dois Cabos auxiliares e um motorista para a ambulância.

Durante esse treinamento, são montadas duas barracas, com dois leitos, duas macas e equipamentos adaptados, como cadeira odontológica e mini-laboratório, com capacidade para efetuar exames de urgência e até pequenas cirurgias. Somente os casos graves ou que necessitem de tratamentos mais complexos são removidos para o ES. Porém, “antes de ser transportado, o paciente é preparado adequadamente. No caso de um acidente grave, o primeiro atendimento pode salvar uma vida”, lembra o Ten.-Cel.-Med. Nelson.

Tonturas devido ao esforço físico,



torção de pé, fratura de dedo e espinhos são as ocorrências mais comuns. O Soldado Daniel Hudson Pinheiro de Oliveira, do Batalhão de Infantaria (BINFA), sentiu-se mal e logo foi socorrido pela equipe. Depois de medicado, repousou e voltou para a instrução. “Gostei da rapidez no atendimento, pois antes o hospital ficava muito distante”, diz. Opinião semelhante teve o Soldado Luciano Augusto Ferreira da Silva Júnior, do Grupo de Instrução Tática e Especializada (GITE), que sentiu dores no estômago, foi medicado e, em menos de uma hora, voltou para o “combate”. Ironicamente, uma das vítimas foi o fotógrafo que estava cobrindo a instrução. Um material caiu sobre a cabeça do 2º Sargento Marcelo Nunes, provocando um corte em seu rosto. Após alguns pontos, ele já estava em ação, garantindo as fotos desta reportagem.

Além do apoio aos Recrutas, esse hospital itinerante atuou na Operação Calango do Segundo Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação (2º/5º GAV), exercício em que o Esquadrão Joker desdobrou seu efetivo para o estande de

tiro de Maxaranguape (RN). Já na Reunião da Aviação de Transporte (RAT), no Torneio da Aviação de Caça (TAC) e no Portões Abertos, ocorridos no ano passado na BANT, a UCS se instalou num *shelter*, onde operou por dois meses. A equipe também tem levado seu apoio a comunidades carentes, por meio da Operação ACISO (Ação Cívico-Social).

Quem vê hoje a Unidade Celular de Saúde em funcionamento nem imagina como tudo começou. Em 2000, para dar apoio aos Soldados em instrução, o pessoal do ES teve que improvisar. Materiais e equipamentos sucateados, prestes a serem descarregados, foram recuperados, conta o Maj.-Dent. Herculano. Voluntários do ES lixaram e pintaram os equipamentos, cortaram alguns para reduzir o peso e até estrado de cama virou bancada para o laboratório. Uma lição do pessoal da Saúde, que não mediu esforços para apoiar a missão da FAB, além de servir para o aprimoramento da equipe, capacitando-a para agir em situações de conflito. ✨

SGT. MARTA - JORNALISTA

Em tempo real

Um eficiente sistema de informações moderniza a FAB e possibilita um maior poder de combate



Durante uma manobra de guerra, o piloto tem uma visão geral de toda a situação em torno de sua aeronave ao receber no seu painel de controle uma enorme quantidade de informações sobre os demais participantes do cenário: identificação, localização, classificação (se é uma aeronave de transporte regular ou militar, se é amigo ou inimigo, etc.), velocidade, altitude, quantidade de combustível e a localização dos seus objetivos ou alvos. Informações seguras, transmitidas em segundos, que

possibilitam ações sincronizadas no tempo e no espaço, aumentando o poder de combate de cada aeronave envolvida para neutralizar ou evitar o ataque inimigo.

Esses são alguns dos benefícios que o Sistema de Comunicações por Enlaces Digitais da Aeronáutica (SISCENDA) trará para a Força Aérea Brasileira e, num futuro próximo, ao Exército e à Marinha do Brasil.

A versão do SISCENDA a ser adotada de forma comum pelas Forças Armadas ainda não está definida. É

possível que cada Força venha a utilizar versões ou mesmo suportes (equipamentos) de comunicações diferentes em razão de fatores diversos, tais como: propagação (alcance) das comunicações e portabilidade dos equipamentos e seus acessórios. “Mas o SISCENDA permitirá, mesmo assim, que os participantes troquem dados de maneira tal que os usuários sejam capazes de interpretar as informações da mesma forma. Isto é chamado de interoperabilidade, a chave para o sucesso de um sistema de TDL (*Tactical*

Data Link), como o SISCENDA”, esclarece o Ten.-Cel.-Av. Alexandre Fernandes da Silva Lessa, Oficial do Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) relator do Grupo de Trabalho que assessora a Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) nos assuntos relativos ao Projeto.

Investimento nacional

Poucos países têm acesso à tecnologia, recursos financeiros e humanos necessários ao desenvolvimento de um sistema tão complexo. Na América do Sul, somente um país possui um sistema semelhante e, mesmo assim, não o utiliza plenamente por falta da infra-estrutura necessária.

O Brasil começou a entrar nesse grupo seletivo quando o Comando da Aeronáutica resolveu, em 1998, adotar uma linha de equipamentos para as comunicações por enlace de dados (conhecida por *data link*) entre as aeronaves ALX e as aeronaves R-99. Sendo assim, além dos equipamentos, o Brasil negociou com o fornecedor um programa de transferência de tecnologia. Mas o programa não incluía os aplicativos e, portanto, toda a parte de funcionamento do equipamento teria que ser desenvolvida pelos brasileiros.

E isso está sendo feito. O Comando da Aeronáutica, por meio de uma Portaria, oficializou a criação do SISCENDA e criou um Grupo de Trabalho, subordinado ao Estado-Maior da Aeronáutica, com o objetivo de assessorar a CISCEA, órgão responsável pela elaboração da configuração técnica e pelo gerenciamento do desenvolvimento da implantação do Sistema. As dificuldades orçamentárias que os diversos setores públicos, incluindo nossas Forças Armadas, têm enfrentado nos últimos tempos e a conseqüente falta de acesso às inovações tecnológicas, aliadas ao número reduzido de pessoas especializadas na área, são os principais obstáculos enfrentados por essa equipe.

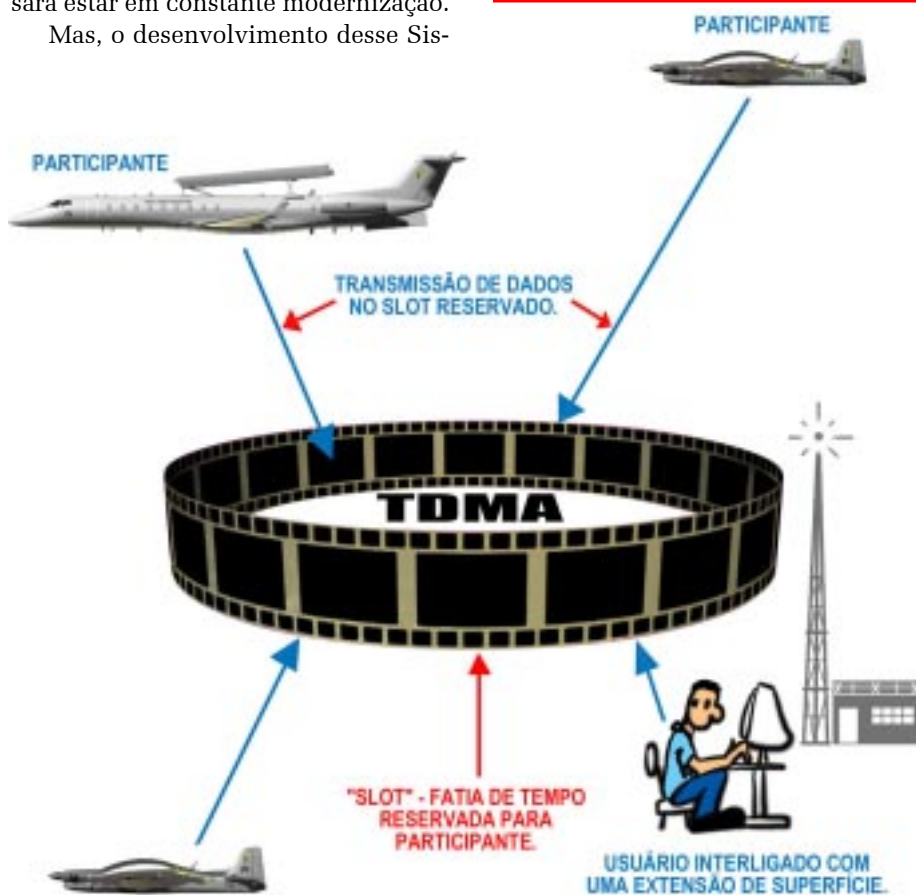
Apesar de parte do Sistema já se encontrar em operação, o Projeto, de forma global, ainda está na fase de concepção. A sua implantação completa será feita em algumas outras fases e, a exemplo de outros tantos projetos de grande porte, levará cerca de uma dé-

cada. Poderá, inclusive, sofrer evoluções no suporte de transmissão de dados ou, ainda, nas atividades de implementação necessárias para a integração de novos participantes. Na verdade, assim como o telefone e o computador, as comunicações táticas por *data-link* vieram para ficar. E, para que sua efetividade seja mantida ao longo do tempo, o SISCENDA precisará estar em constante modernização.

Mas, o desenvolvimento desse Sis-

tema que possibilita um enorme fluxo de informações em curto espaço de tempo e com a máxima segurança é, com certeza, um dos projetos mais audaciosos, no momento, para a modernização da Força Aérea Brasileira, pois pode significar o sucesso ou o fracasso de diversas missões e a vida ou a morte dos seus combatentes. ✨

CAP.-QFO VALDENICE - R. P.



COMO FUNCIONA

O SISCENDA utilizará dois tipos básicos de enlaces: o ponto-a-ponto, para as comunicações entre dois participantes (basicamente ar-solo); e o enlace em rede TDMA (*Time Division Multiple Access*), para as comunicações entre vários participantes, principalmente em vôo. Ambos, empregando uma técnica de salto de frequência, controlada por um algoritmo de criptografia, que garante que as comunicações ocorram, praticamente, imunes a interferências e a interceptações.

Os enlaces TDMA funcionam pela alocação de uma fatia de tempo, chamada de *slot*, para que cada participante transmita seus dados.

É como se fosse um carrossel virtual. Em intervalos de pequenos espaços de tempo esses *slots* retornam e possibilitam, a cada participante, disponibilizar um volume muito grande de informações. E, enquanto não estão transmitindo, os participantes “escutam” as transmissões dos demais, constituindo, assim, a rede de dados.

De novo no ar

2006: após um século, o mais-pesado-que-o-ar voará novamente em Paris

No dia 23 de outubro, em 1906, no Campo de Bagatelle, Paris, o brasileiro Alberto Santos-Dumont decolou com uma máquina mais-pesada-que-o-ar e realizou a inédita façanha de levantar vôo, mantê-la em condições sustentáveis até o regresso seguro à terra firme.

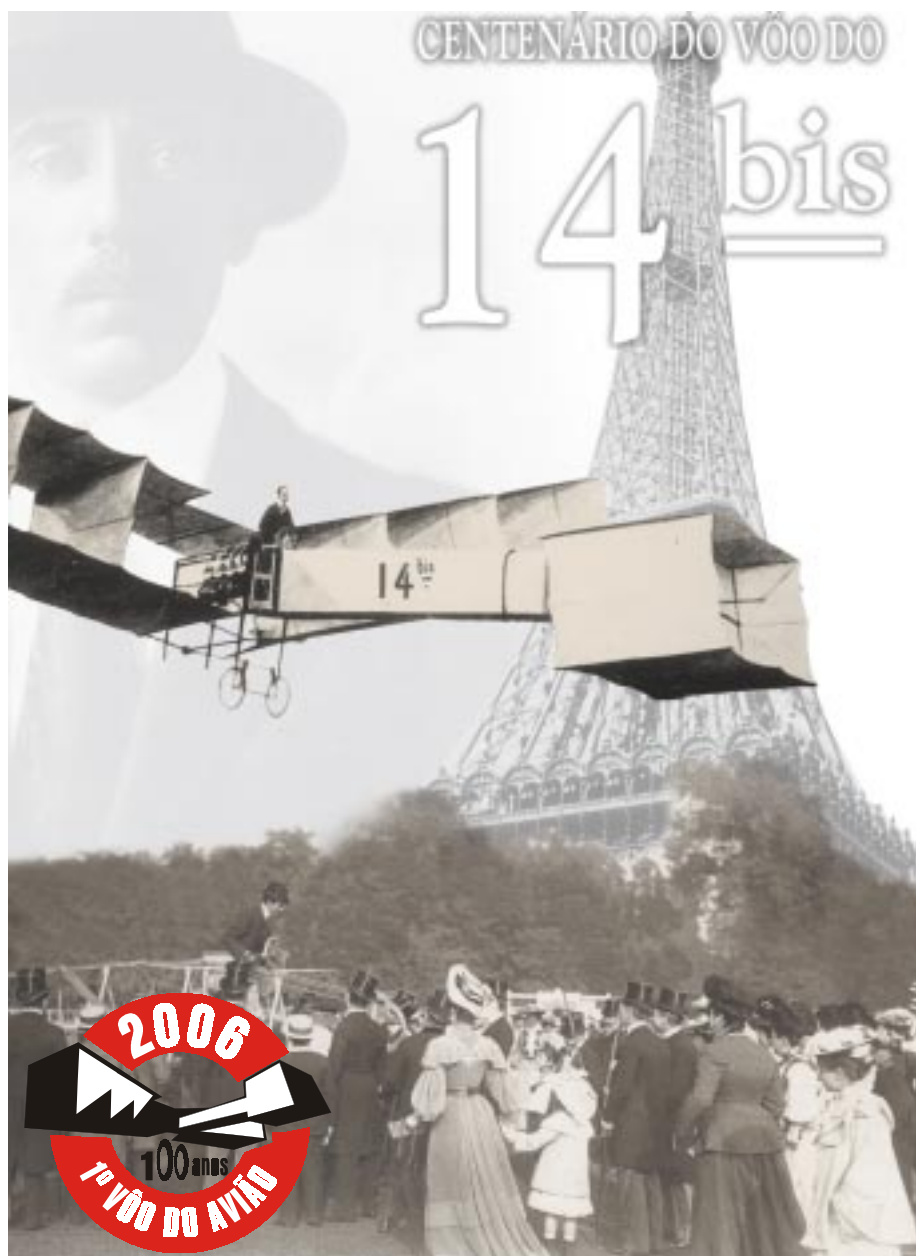
Superada a lei da gravidade, coube à história universal enaltecer e venerar o feito histórico e a genialidade desse patricio.

Cem anos após, projetar e lembrar tal façanha é mais que um simples gesto de ufania ou de brasilidade – é um dever moral, o de lembrar às gerações mais jovens aquilo que o mundo inteiro não cansou em render honras e destacar à época.

Pensando nisso, o Comandante da Aeronáutica tomou a iniciativa de designar um Grupo de Trabalho que irá cuidar da campanha do centenário do vôo do 14-Bis.

O Centro de Comunicação Social da Aeronáutica e o Museu Aeroespacial planejaram uma campanha com 30 projetos. Dentre esses projetos, estão previstos filmes cinematográficos, novela de época, documentário jornalístico para a televisão, material literário para inserção no conteúdo curricular das escolas, produtos industriais temáticos, cédula monetária, brinquedos educativos, álbum de figurinhas, concursos diversos, coleção filatélica, enredos de escolas de samba, exposição cultural, festa popular, Semana da Asa 2006 em edição especial e, principalmente, a reconstrução do famoso aparelho, o 14-Bis.

Esse novo modelo permitirá a reprodução do inesquecível vôo em diversos pontos do território nacional. Encerrando a campanha, o célebre vôo será refeito com nova decolagem e pouso no lendário Campo de Bagatelle, na manhã do dia 23 de outubro de 2006, em cerimônia internacional a ser rea-



lizada na Europa, com a participação dos governos brasileiro e francês.

Parece apoteótico? E como imaginar diferente, diante do legado do Pai da Aviação?

Reproduzir o grande feito e enaltecê-lo nas mais diversas formas da expressão artística, cultural, econômica e so-

cial jamais poderão ser considerados uma tarefa árdua, nos dias atuais.

Difícil, mesmo, foi inventar o inexistente, desafiar as leis da física, imitar os pássaros, brincar de Deus, há um século. ✨

TEN.-CEL.-AV. COUTINHO



Tempo esgotado

Licenciamento de Praças sem estabilidade e “sub judice”: problema constantemente enfrentado por OM do Comando da Aeronáutica agora está com os “dias contados”

Três Soldados, embriagados, se envolveram em uma briga, durante uma confraternização. Dois deles haviam agredido um terceiro Soldado, e o inquérito foi encaminhado à Justiça Militar.

“Esse fato aconteceu próximo da conclusão do serviço militar deles, e eles ficaram cerca de um ano a mais após o tempo de permanência esgotado”, afirmou o Maj.-Inf. Paulo Ribeiro, que trabalhou de 1994 a início de 2003 na administração de pessoal militar do Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II), em Curitiba-PR. “No começo, havia uma orientação no sentido de não licenciar o Soldado que estivesse respondendo a Inquérito Policial Militar (IPM). A continuidade deles na ativa era um mau exemplo, pois estavam sendo beneficiados após cometerem um ato ilícito, enquanto outros Soldados de conduta exemplar tiveram de ir embora quando completaram o tempo”, disse. Ao final do julgamento, os três foram imediatamente licenciados.

“Alguns anos depois”, acrescentou o Maj. Paulo Ribeiro, “uma nova determinação orientava a Organização a consultar um juiz da Auditoria Militar nos casos de Soldados engajados e, normalmente, o parecer era favorável ao licenciamento”.

Esse tipo de situação ocorreu por muitos anos porque as Forças Armadas basearam-se em um parecer de 1986, da Consultoria-Geral da República. Esse documento, na verdade, era uma resposta a uma consulta realizada ao órgão sobre licenciamento de Praça em serviço militar obrigatório, na condição de “sub judice”, e dizia: “No mérito, passa a vigorar, no âmbito da Administração Federal, a orientação pela qual o incorporado, quando responder a Inquérito Policial Militar ou a processo no foro militar, deverá permanecer na sua Unidade, não lhe sendo aplicável, enquanto durar essa transição, a interrupção do tempo de serviço nem o licenciamento (...)”.

Com o tempo, o termo “incorporado” adquiriu significado muito amplo e, na prática, passou a se referir a todas as Praças. Essa interpretação acabou ocasionando problemas.

“Sabendo que, em determinados casos, há uma demora para a decisão da Justiça e que enquanto o mérito da questão não estivesse definitivamente julgado não poderiam ser licenciados, alguns Soldados, Cabos e Sargentos provocavam situações que compeliavam a Administração à instauração do Inquérito Policial Militar, conseguindo uma verda-



deira ‘sobrevida’ no serviço ativo”, disse a Ten. Renata Ricarte Domiciano Ferreira, Adjunto Jurídico da Consultoria Jurídica-Adjunta do Comando da Aeronáutica (COJAER).

Para corrigir distorções e esclarecer o assunto, em 5 de dezembro de 2002, o Ministro da Defesa aprovou novo Parecer (nº 151/CONJUR – 2002), para ser adotado pelas três Forças como orientação normativa.

O novo parecer diz: “Em face do exposto, o nosso parecer, (...) é no sentido de que o Parecer nº S-17, de 1986, da Consultoria-Geral da República, não se aplica ao militar sem estabilidade, engajado ou reengajado, limitando-se o seu alcance a quem se encontre prestando serviço militar inicial”. A partir disso, a Praça pode ser licenciada do serviço, caso esteja respondendo a Inquérito Policial Militar ou à ação penal militar, por decisão da própria administração, descartando necessidade de autorização judicial.

Com essa nova orientação, o Comando da Aeronáutica espera que situações que comprometam a hierarquia e a disciplina militares não prevaleçam, mantendo seus pilares constitucionalmente definidos. ✨

TEN. QCOA. KARINA - JORNALISTA

▼ Ten. Ricarte



SGT PAULO

Pedagogia militar

Há algum tempo, venho observando como as nossas crenças interferem diretamente no processo de ensino-aprendizagem nas instituições de ensino do Comando da Aeronáutica, seja ele em qualquer nível.

A crença no ensino tradicional, não no sentido lato da palavra, mas naquele baseado na tradição, no ensino de pai para filho, no ensino do ofício, está impregnado em nossos cursos e escolas. Infelizmente, há uma predominância exagerada de práxis obsoletas e um verdadeiro culto ao “eu aprendi assim”.

A prática doxal, aquela que vem da experiência de vida, deve ser substi-

Não há dúvidas de que o profissional que precisamos deve ser melhor qualificado, com habilidades e responsabilidade para poder tomar decisões

tuída pela prática epistêmica, aquela que vem da análise, da observação, do saber, do rever, do examinar, do pesquisar, sob pena de aumentarmos ainda mais o que prefiro chamar de “desperdício escolar”: desinteresse, treinamentos pouco profícuos, retreinamento, obsolescência, etc.

Alguém não se lembra dos jargões: “Se não entendeu, decora!”, “O importante é camburar”, etc? Nem sei se a palavra “camburar” existe na cultura escrita do português do Brasil, mas não há como negar que ela faz parte da cultura oral do “por-

tuguês escolar”. Mas o que essas inocentes frases têm a ver com o nosso ensino?

Elas demonstram a nossa crença de que a ênfase do nosso ensino está centrada no conteúdo que deve ser memorizado e não nas habilidades que permitirão um efetivo uso desse conteúdo (Valente, 2002), além de esconder o fato de que o aluno bem-sucedido não significa, necessariamente, que compreende o que fez. Em 1974 e em 1978, Piaget observou que há uma diferença entre o fazer com sucesso e o compreender o que foi feito (*La Prise de Conscience e Reusir et Comprendre, A Tomada de Consciência e Fazer e Compreender, respectivamente*).

O nosso ensino não pode ser mais baseado em um fazer descompromissado, de realizar tarefas e chegar a um resultado igual à resposta que se encontra no final do livro texto, mas do fazer que leva ao compreender. Não há dúvidas de que o profissional que precisamos deve ser melhor qualificado, com habilidades e responsabilidade para poder tomar decisões, resolver dificuldades e realizar tarefas que podem não ter sido pensadas anteriormente (Valente, 2002).

Mas, se durante a sua formação, o aluno é passivo e considerado apenas como um receptáculo que precisa ser enchido de informações, como podemos exigir futuramente que ele busque o conhecimento, que resolva problemas, que faça uso da informação “aprendida” ou que encontre soluções otimizadas?

Não seria o uso da informática um boa solução para o problema? Antes de responder a essa pergunta, devemos nos valer do dito popular: “todo cuidado é pouco”. Entretanto não temos como negar que precisamos buscar soluções heurísticas para o nosso ensino.

O uso do computador, da internet e da nossa intranet virou uma febre em nossas instituições de ensino, mas as nossas crenças no que é ensino têm



TEN. EDUARDO SILVERIO DE OLIVEIRA
CHEFE DA SEÇÃO DE APOIO A CURSOS E SIMULADORES (ECAC) DO INSTITUTO DE PROTEÇÃO AO VÔO (IPV)
MESTRADO EM LINGÜÍSTICA NA UNICAMP
ENGENHEIRO CIVIL

feito com que as novas tecnologias estejam a serviço do ensino tradicional, ou seja, do fazer. A nossa prática pedagógica está agora travestida de modernidade, mas no fundo nada foi alterado, a não ser pelo fato de termos gasto mais dinheiro com a compra de computadores, videocassetes, projetores, etc.

A tecnologia dos multimeios parece que veio para ficar! Afinal de contas, todo país subdesenvolvido acha que a simples compra de máquinas modernas resolve todos os seus problemas. A mudança tem que necessariamente passar pela crença pedagógica. ✨



Às margens plácidas

Com o aprimoramento das competições militares, o desporto militar traz uma grande promessa para a natação brasileira



ARQUIVO PESSOAL

ARQUIVO PESSOAL

Grças a problemas respiratórios na infância, o mundo conheceu alguns grandes nadadores. Um deles é Joel Ferreira Borges Alves, que aprendeu a nadar com 1 ano de idade, por recomendação médica, depois de uma crise de bronquite, mas só aos 14 anos de idade começou definitivamente a prática da natação. Tudo começou com a influência do pai, professor de natação, numa competição na escola onde fazia o primeiro grau, e a vitória inesperada sobre um colega, que acabou convidando-o para compor a equipe municipal de natação do Rio de Janeiro. Depois de se alistar na Aeronáutica e começar o serviço militar em 2002, Joel se tornou o Soldado Borges, e hoje serve na Divisão de Desportos Militares da Comissão de Desportos da Aeronáutica (CDA), no Rio de Janeiro.

Em cinco anos de carreira, Borges obteve vitórias importantes na natação, tanto em competições civis, quanto militares. “As vitórias já tinham virado rotina”, afirma ele, referindo-se aos dois anos em que competiu pela equipe municipal, quando ganhou quase todas as

competições de que participou, até que entrou para a Federação Aquática do Rio de Janeiro, em 2001. Entre as conquistas mais importantes de Borges em competições militares estão o recorde no Campeonato Brasileiro das Forças Armadas em provas de 200m costas, sua especialidade, e a melhor colocação da delegação brasileira no Campeonato Mundial das Forças Armadas, realizado em setembro de 2002, na Alemanha, disputando provas de 50m e 100m costas. Em competições civis, ficou entre os oito melhores nadadores brasileiros de 2000 a 2003, disputando o Troféu Brasil de Natação, além do bicampeonato brasileiro na categoria júnior, em 2001 e 2002, e o oitavo lugar nos 100m costas no Troféu José Finkel de 2002.

Borges explica que, para a maioria dos atletas, uma das grandes dificuldades da natação está na falta de uma estrutura para treinamento. Faltam piscinas adequadas e os poucos centros de treinamento, mesmo nas principais cidades do País, estão distantes da residência desses atletas. O custo de uma

boa preparação, incluindo as viagens para participar de competições e alimentação adequada, se constitui em mais uma barreira ao surgimento de novos talentos na natação. “O apoio do CDA foi essencial para que eu participasse das últimas competições”, explica Borges. Essa estrutura dada pelas Forças Armadas para os atletas trouxe resultados para as competições esportivas militares.

Para o atleta, o nível das competições militares tem se aproximado cada vez mais das competições civis: “Até alguns anos atrás, o nível das competições militares era bem inferior, mas tem melhorado muito com o ingresso de bons nadadores nas Forças Armadas”, afirma o atleta. Mesmo com uma agenda cheia, dividida entre o trabalho no CDA e o treinamento, Borges agora se prepara para a disputa do Troféu José Finkel 2003, a ser realizado em setembro, em São Paulo e o Campeonato Mundial Militar, previsto para outubro, na Itália. ✨

SGT. SDE LUIZ CARLOS

Apertem os cintos, o plugue sumiu!!

O negócio é não abusar da sorte... nem da ironia

Nos idos de 1987, eu servia no Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação, sediado em Manaus. Eu e meu companheiro de Esquadrão, o então 3S Barcellos, éramos mecânicos do C-115 Buffalo.

Uma das aeronaves encontrava-se com pane em um dos aparelhos de comunicação (rádio VHF) havia várias semanas. Como a pane só acontecia em vôo, era difícil de ser detectada. O Cap. Jurandir, chefe da Manutenção, já irritado com a demora de se encontrar uma solução, deu-nos o prazo de um dia útil para resolver o problema.

Dirigimo-nos ao pátio para nossa "missão de urgência". Após vasculhar cada centímetro do Buffalo, detectamos a causa da maldita pane: um dos pequenos plugues da antena do rádio estava solto. "Beleza!", exclamei, "agora é só refazer a instalação do cabo da antena no conector e pronto!".

Para nosso azar, num piscar de olhos, o plugue escorregou da mão de Barcellos e caiu em um dos milhares de buracos que só o Buffalo tem. "Já era!", disse Barcellos, olhando desesperado para o piso do avião.

No dia seguinte, antes do início do expediente, fomos correndo à Seção de Eletrônica, em busca de um conector de reposição. O prazo do Capitão havia ter-

minado. Encontramos um pote cheio de plugues, que imediatamente derramamos sobre a mesa na tentativa de encontrar um que fosse igual ao que perdemos.

Infelizmente, o Capitão



tempo, "Tá ali", apontando a pilha de plugues amontoados na mesa à nossa frente.

Jurandir teve a mesma idéia de ir à Seção de Eletrônica logo cedo e nos pegou com a mão na massa, olhando uma por uma as peças sobre a mesa. Ao entrar, foi logo perguntando: "E aí?! Resolveram?".

Explicamos então que o problema era o terminal da antena e que já estava tudo sob controle. Não satisfeito, o Capitão faz a pergunta fatal: "Cadê a peça?". Eu e o Barcellos nos entreolhamos um segundo e respondemos, quase ao mesmo

tempo, "Tá ali", apontando a pilha de plugues amontoados na mesa à nossa frente. O Capitão, famoso por sua impaciência e total falta de senso de humor, retrucou saindo da sala com cara de poucos amigos: "Pois contem os plugues. Será a quantidade de dias de cadeia que vocês vão pegar". ☆

SGT. BCO FLAVIO CAVADAS

Mande você também o seu "Causo" para editor.dpd@fab.mil.br

Caserna em QUADRINHOS

