



ASAS NEGRAS

Nº 03 - MAIO/83

Tiragem: 1.200

ÓRGÃO INFORMATIVO DA SOCIEDADE ACADÊMICA DA E.P.C.Ar.

UMA REALIZAÇÃO DA EQUIPE "ALBATROZ"

Editorial

Finalmente nossa terceira estrela brilha e, certamente, será a edição mais emocionante e dinâmica até o presente momento, pois dedicamos este número especialmente ao dia desta senhora de espírito jovial e coração transbordante de afeição por nós, a quem chamamos puramente de "MÃE".

Nós, bem sabemos que toda MÃE de aluno é um bocado MÃE de cada um de nós da EPCAR; elas até se perdem, quando procuram seu filho, nas formaturas e paradas festivas: - "Mas... são todos iguais!! Cadê meu filho?!"

Na seção EU Poesio, Tu Poesias, Ela Poesia, as matérias dedicadas às MÃES.

É passado o dia da Aviação de Caça, 22 de abril, data em que o esquadrão Senta a Pua, nosso Primeiro Grupo de Aviação de Caça, na Itália de 1942, efetuou o maior número de missões num dia na 2ª Grande Guerra. Tratamos, então, de brindar a todos com uma real diversificação nos textos referentes à aeronáutica militar. (págs. 2, 7 e 8).

Nosso acampamento, ("PIC-NIC", para os mais íntimos), também não poderia jamais ser ignorado nesta edição. Assim é que, com a reunião de textos de alguns companheiros sobre nossa (antes tão temida e misteriosa) marcha, lhe dedicamos a página 5. Vocês irão gostar.

É Maio, caminhamos agora para nossos jogos olímpicos (nível interno), onde cada esquadrão vai poder provar a RAÇA que tem, pois todos têm, mas não tenho dúvidas de que é a turma 81 quem será o campeão.

E Maio traz também, com a competição Lima Mendes, o aniversário desta Escola, cuja missão maior é preparar os Cadetes, futuros Oficiais (Av) da Força Aérea Brasileira.

Criada em 1949, como Curso Preparatório de Cadetes do Ar, no prédio do antigo Colégio Militar de Barbacena. Em verdade iniciou suas atividades, provisoriamente, na Escola Técnica de Aviação, a 28 de Abril de 49, com 201 alunos, e Barbacena recebeu a 1ª turma do CPCAR em 29 de Julho. Em 1960, parte do curso teve que funcionar nas futuras instalações da Escola de Especialistas, em Guaratinguetá, devido a um período de obras e reformas no prédio já bem antigo. Em 1950, a 21 de Maio, o CPCAR passou a Escola Preparatória; em 56, o comando da EPCAR passou a ser de Brigadeiro do Ar.

Agora fala-se em passar a duração do curso de 3 para 2 anos.

Al. Orlando
Diretor de Imprensa.

Momentos da vida de um pré-cadete

Domingo, 21 de Abril.

Mal chegamos de um feriado de quatro dias (onde a maioria aproveitou para esquecer o "mundo", viajando para o Rio ou São Paulo), preparados ou nos preparando para o acampamento da 2ª feira, passado o serviço aos alunos do segundo ano, vamos dormir por cerca de 4 a 5 horas.

Segunda, toca-nos alvorada. 15 para as 4; café da manhã, armamento e formatura (20 para as 5). As 5 horas, transpûnhamos o Portão da Guarda.

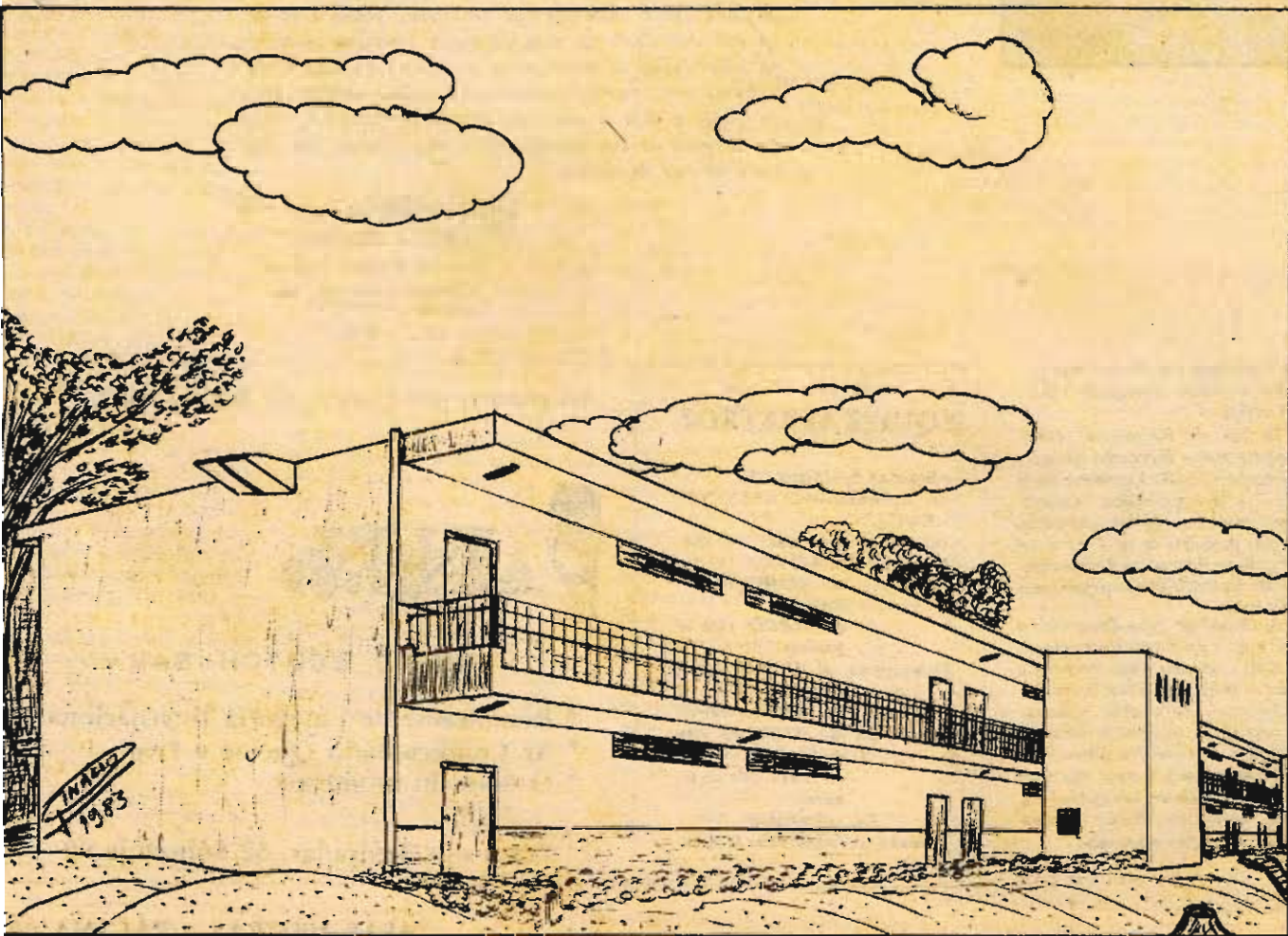
Marchamos 14 Km em passo mais acelerado que o que esperávamos; apenas dois auto-horários, chegamos às oito e meia, arrumamos a área para as barracas e pusemo-nos a montá-las tentando acertar no alinhamento (sem muito sucesso, de início).

Ao almoço, recebemos ração de sobrevivência, a princípio, misteriosa para nós, a tal de R-4: Arroz com feijão, carne com batata e ovos, galinha com legumes, creme de abacaxi, chocolate, doce de abóbora, café com leite e açúcar, etc, etc, aquele banquete, nos chamando às delícias do paladar!... tudo comprimido em algumas pastilhas. (parecia coisa de astronauta). Ao primeiro contato da língua, tudo bem: "Vamos experimentar..." (mas foi só no primeiro contato), em poucos segundos sentimos o que tantas almas devem sentir, quando famintos, na guerra. As pastilhas tornavam-se repugnantes, houve quem depois não jantasse, confiante de que o café da manhã, no dia seguinte seria real; houve quem não aguentasse esperar o café da manhã da terça-feira (fim do suplício), tratando de se nutrir com uma ou outra pequena guloseima que teria levado da Escola (os que conseguiram passar pela revista dos oficiais - não muito difícil, mas...); houve também os que adquiriram alimento no meio da noite, de uma barraca de pic-nic, próxima das nossas ("Bolinha", Eli...); houve até quem suportasse saborear até uma dúzia daquelas pastilhas, naquele dia!!!

Para combater este, que foi o mais terrível obstáculo, a fome, nossa turma 81 contava com ração de sobrevivência e água, nossas companheiras por mais de vinte e quatro horas, o que provocou o "desespero" em alguns (todos), que travaram ataques frequentes ao caminhão do rancho dos oficiais, sempre cheio de provisões. Em vão...

(Continua na Pág. 5)

O Condomínio dos Deuses



Calendário

- 01 - Nascimento de José de Alencar (1829)
- 03 - Dia da Força Aérea dos EUA
- 05 - Dia das Comunicações, Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon - Patrono do Serviço de Comunicações do Exército Brasileiro.
- 05 - Dia do Expedicionário
- 07 - Morre Duque de Caxias, em 1880
- 08 - Dia da Cruz Vermelha
- 08 - Segundo domingo de maio - Dia das MÃES
- 08 - Abolição da escravidão dos índios no Brasil - 1758
- 08 - Dia da Vitória Aliada na II Grande Guerra
- 10 - Dia da Cavalaria (Ex.)
- 12 - Aniversário dos: 1º, 2º, 3º, 4º e 6º E.T.A.
- 13 - Dia da Abolição da Escravidão
- 20 - Aniversários dos: COMGAR, COMGEP, DIRENS, COMAT
- 21 - Aniversário da Escola Preparatória de Cadetes do Ar
- 22 - Primeiro ataque a submarino feito pela FAB, em 1942
- 23 - Dia do Soldado Constitucionalista (M.M.D.C.) - 1932
- 24 - Dia da Infantaria (Ex.)
- 25 - Dia do Trabalhador Rural
- 31 - Aniversário da INFRAERO e 2º ELO
- 31 - Dia da Aeromocia e do Comissário.

FORÇAS ARMADAS

EMFA - Estado Maior das Forças Armadas, é órgão da Presidência da República, diretamente subordinado ao Chefe da Nação, encarregado de preparar-lhe as decisões para a organização e emprego em conjunto das Forças Armadas, de elaborar os planos e colaborar no preparo da mobilização de pessoal e indústrias civis em tempo de guerra, bem como busca, interpretação e difusão de informações militares, ligado ao SNI.

O chefe do EMFA, oficial-general nomeado pelo Presidente, é o seu principal assessor a nível de estratégia militar. Os chefes de Estado Maior (órgão de estudo e preparação para a guerra), do Exército, Armada e Aeronáutica, são membros consultivos e assessores permanentes do chefe do EMFA; e, em caráter temporário, civis de reconhecido saber e competência técnica podem ser designados a desempenhar funções de consultores ou assessores técnicos, por proposta do chefe deste órgão.

O chefe do EMFA não tem força executiva em relação aos comandantes da Aeronáutica, Exército e Marinha, respectivamente: Ministro da Aeronáutica, Ministro do Exército e Chefe do Estado-Maior da Marinha; as ordens emanadas deste órgão são feitas por delegação do Presidente, Comandante Supremo das Forças Armadas.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA - (ESG), subordinada ao EMFA, proporciona estudos de alto nível, aos oficiais superiores, necessários ao trato dos problemas de segurança e desenvolvimento nacionais. Cursos: Superior de Guerra, de Estado Maior e Comando das Forças Armadas (preparar, em estudos de conjunto, oficiais de Estado-Maior das três Armas para os órgãos e as comissões de caráter combinado); Curso de Mobilização (estuda o planeamento e o trabalho de mobilização nacional); Curso de Informações (estuda os problemas das informações em tempo de guerra).

Alvíssaras

Muito se tem ouvido falar, aqui pela Escola, que ano que vem o curso da EPCAR passará a ser realizado em dois anos, apenas, ao invés dos três, até agora. De forma semelhante, está à solta o "bizu" de que a nossa Academia da Força Aérea passará a três anos de curso, ao invés dos atuais quatro anos.

A respeito da primeira informação, fontes seguras nos garantiram que inclusive já estão sendo preparados, debatidos, os planejamentos de cada matéria escolar, para o ano que vem, visando à condensação do curso (que seria feito, então, realmente em dois anos).

Com relação à Academia, no entanto, nossas fontes garantem apenas que ainda estão estudando, com grandes chances para que o tempo de formação de um oficial da aeronáutica diminua, uma vez que, atualmente leva 7 anos, passando pela EPCAR e AFA, e mais alguns meses no CATRE.

Em estudos, ou não, os pré-cadetes mostraram-se bastante empolgados com tais notícias (da Academia), o que iria incentivar muitos dos nossos que ainda ficam em dúvidas sobre enfrentar ou não os quatro anos super-tensos da AFA (onde, a qualquer instante pode-se ser desligado por qualquer motivo isto é o que é sentido e imaginado por cada um de nós, das tantas histórias negativas que geralmente se ouve dos Cadetes).

Torcemos para que sejam verídicas estas boas-novas, que nos ampliarão novos horizontes na FAB.

Nossos Convidados Especiais à Lima Mendes

Convidados há tempos por todo o 3º Esquadrão, os senhores abaixo relacionados prometeram fazer o máximo possível para comparecerem e prestigiarem as competições e festividades.

São eles:

al. 81/172 Oliveira
81/256 Célio
81/126 Tarciso
81/203 Vigliar
81/088 Capella
81/208 Júnior
81/199 Fernando
81/016 Robert
81/098 Jose Luiz
81/166 Macedo
81/052 Dantas
81/007 André
81/267 Augusto
81/188 Colleta
81/216 Clóvis
81/015 Menezes
81/011 Márcio
81/036 Pedrosa
81/037 Aldévio
81/101 Vasques
81/045 Roberto Carlos
81/153 Cássio
81/094 Gênesis
81/093 Orison
81/202 Villas Boas
81/222 Cunha
81/027 Leonel
81/231 Bellau
81/070 Pousa
81/204 Gaspar
81/060 Pinto
81/087 Figueiredo
81/031 Moacyr
81/005 Cláudio
81/192 Mello
81/147 Ítalo
81/078 Santiago
81/168 Helton
81/206 Pedro
81/223 De Amorim

81/115 NELSON

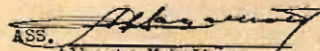
Parabéns, Pre-Cadetes

Estado do Rio de Janeiro, 14 de abril de 1983

Prezados senhores responsáveis pelo exemplar: "ASAS NEGRAS"

Quem lhes escreve, é uma criatura a quem Deus confiou a missão de ser pai, e como tantos outros pais, basta o filho sorrir, para se rogar a Deus que essa felicidade não termine nunca.

É imensamente agradável, sentir neste mundo de hoje, em meio a tanta agitação, que se tenha um filho pisando o solo da E.F.C.A.R. e nesta oportunidade eu cumprimento aos senhores pais e mães, por tamanho orgulho. E vocês, são responsáveis por isso. Parabéns, jovens pré-Cadetes!... Parabéns, meu filho!... é muito emocionante poder dizer isso. Espero que minha manifestação, que é a de cada pai e cada mãe dos senhores, venha a tocar na sensibilidade de cada um e que procurem fazer / de suas vidas um verdadeiro repositório de espiritualidade, sentimento e confraternização, se dedicando de corpo e alma a carreira almejada, porque à frente de cada um dos senhores, as mais lindas das alvoradas os aguardam...

ASS. 
Alberto Magalhães
(pai do aluno: Carlos Alberto Medeiros Magalhães)
1º ano - 1983-



Formação do piloto de Combate (I)

Após a declaração do Aspirante a Oficial Aviador, o mesmo segue para o estágio de voo de combate, onde receberá conhecimentos e os aplicará na prática, visando sua completa formação profissional.

A formação final do mesmo só estará completa quando o piloto atingir a marca operacional de Líder de Esquadrilha, ou seja, aptidão de comandar e liderar uma Esquadrilha, (quatro aviões) e empregá-la a fim de atingir o seu objetivo bélico.

Atualmente o equipamento aéreo utilizado é o EMB 326 XAVANTE, mono reator, biplace, com assentos em TANDEM, fabricado no Brasil pela EMBRAER, sob licença da AERMACCHI, empresa italiana. O equipamento é um excelente treinador, servindo ainda para emprego de apoio tático.

Outras forças aéreas operam o mesmo avião, tais como: Argentina,

Bolívia, Dubai, Gana, África do Sul, Togo, Tunísia, Zaire, Zâmbia e Austrália.

A primeira fase é composta de uma fase básica caracterizada pela adaptação ao avião, onde manobras acadêmicas são executadas juntamente com as manobras mais específicas.

A fase pré-solo antecede e prepara o piloto, gabaritando-o a operar a aeronave em voo solo e consistindo basicamente na execução de manobras acrobáticas e treinamentos de pousos. São manobras típicas: Looping, Toneau-barril, Chandellete, oito preguiçoso e Toneau vertical.

A próxima fase é a do voo por instrumentos, que por sua vez subdivide-se em duas partes: a básica e a avançada. O voo básico é aquele feito utilizando-se os instrumentos primários para manutenção de reta, velocidade e altura. O voo avançado

é feito com adição dos equipamentos de rádio navegação (ADF, VOR e ILS).

O voo de formatura vem a complementar a formação básica e consiste de vãos de Elemento (dois aviões) e Esquadrilha (quatro aviões) onde o Oficial estagiário ocupa as posições de nº 2 ou de nº 4, ficando as lideranças do Elemento ou da Esquadrilha entregues aos instrutores.

Ao concluir estas fases está o piloto apto a receber a instrução da fase mais avançada, onde começará a fazer o emprego bélico do avião.

Torna-se necessário salientar que não só os pilotos de jato são combatentes; parte dos pilotos são selecionados para outros tipos de aviação de combate, tais como: Patrulha, transporte, busca e salvamento, operações especiais.

Cap. Av. Ioan Irher.

EQUIPE ALBATROZ

edição nº 3 - Maio / 83
do informativo "ASAS NEGRAS"

Diretor de Imprensa - al. ORLANDO (Ribeirão Preto)
Redatores: al. ALMIR (Salvador)

al. GARCÉS (Rio de Janeiro)
Desenhistas: al. INÁCIO (Porto Nacional-GO)

al. PIRES (Niterói)
Auxiliares: al. MARQUES (Rio de Janeiro)
al. DAVI (Rio de Janeiro)

Of. orientador:
Manoel Luiz Osório Ávila (Canoas-RS)

Só para o pré-Cadete de Bom Gosto



NINO'S SCOTCH BAR

- * Restaurante de Categoria Internacional
- * Ar Condicionado Quente e Frio
- * O Som do momento

Praça dos Andradas, 32 Sobrelaje 02

BOLETIM INTERNO

ENCONTRO DE ALUNOS DA EPCAR (Pensamentos)

A ignorância é o pior mal do mundo, e há 3 tipos de ignorantes:

1 - Os que ignoram e não perguntam, por vergonha ou orgulho;

2 - Os que sabem e não transmitem, por egoísmo;

3 - Os que transmitem, mas não dão bons exemplos.

- "Tu te tornas responsável por aquele que cativas!"

- O Cadete é, antes de tudo, um bom cristão, deve ter espírito universal, aberto para o mundo, inspira confiança por todas as suas qualidades, e deve dar bons exemplos, ser apostólico.

- Para alcançar pleno amadurecimento da consciência, de sua personalidade, procure ter: força de vontade, planejamento de vida, caráter firme, organização e conscientização do que é a vida.

- "Ter espírito ecumênico é aceitar ao próximo como irmão, com suas diferenças." (Pastor Michel Viotti)

- A JUVENTUDE é a melhor época de se estudar os homens, conhecer o mundo e fazer-se conhecido, abrir o coração para o mundo, esquecendo os problemas. Juventude, época de florescer os ideais, sonhar e amar.

- É certo usar o bom-senso, ver os padrões sociais vigentes. Seja escravo da lei para não se-lo dos homens, mantendo sua dignidade, siga os ensinamentos e exemplos dos mais experientes, quando adquirirá um consenso de certo e errado.

- "Um jovem começa perigosamente a envelhecer quando se deixa enganar pelo princípio, fácil e cômodo, de que os fins justificam os meios." (João Paulo II - Belo Horizonte)

- "Há pessoas sem

coragem para confessar o primeiro erro, mas com bastante para errar novamente."

- "Moral não é freio, é direção."

- Não seja um jovem à toa, mas um que atua.

- Regozija-te na tua adolescência, ó jovem, e alegre o teu coração nos dias da tua juventude, segue os impulsos do teu coração e os atrativos dos teus olhos; fica sabendo, porém, que, de tudo isso, DEUS te chamará para prestar conta. Lança fora do coração a tristeza, poupa o sofrimento ao teu corpo, pois a adolescência e a juventude são um SOPRO." (Eclesiastes, cap. 11)

- O pessimista vê a rosa e diz: "Que pena, até entre as rosas há espinhos."; o otimista a vê e exclama: "Que beleza, até entre espinhos há rosas."

- Entusiasmo (origem grega) DEUS dentro de mim.

En - teos - mou.

MÃE DO ANO DA EPCAR

Sendo já uma tradição na Escola, todo ano faz-se a eleição da MÃE DO ANO, pelos alunos do 3º Esquadrão.

Assim, nós alunos, personificamos tudo o que esperamos de uma grande mulher, a quem devemos desde os mais meigos carinhos até a própria vida. Afinal, MÃE não é a que carrega dentro de si a vida durante os nove meses de sacrifício, mas aquela que não acha sacrifício carregar seu filho por toda a vida, se necessário for.

Este ano a eleita foi a Sra. MAY POLICARPO MAIA, esposa do nosso ex-comandante Brigadeiro-do-Ar Pedro Paulo Ferraro Maia, devido a sua simpatia e especial atenção para com o nosso esquadrão, o qual acompanhou desde nossos primeiros passos nesta Escola.

Na cerimônia de homenagem, realizada no Pátio da Bandeira, no dia 6 de Maio, sexta-feira, às 11:45, quando a Sra. May (por curiosidade, ela é natural de São José do Rio Preto), recebeu linda placa alusiva à data, com as inscrições:

"MAY POLICARPO MAIA (seu nome em letras góticas)

MÃE DO ANO DE 1983

MÃE

É O AMOR FEITO VISÍVEL, QUE NOS CONDUZ, PELA SIMPLICIDADE

DE UM SORRISO, CARINHO E DEDICAÇÃO

A BELEZA DE SUA ALMA ENCONTRA-SE EM CADA UM DE NÓS"

Afinal, como já dizia o poeta: "MÃE é o que há de mais próximo de Deus na terra."

AL. VENTURA 81/077 (R.J.)

Lembranças do Tempo de Bicho

Tem aquela história de quando o pessoal estava em ares de guerra contra o Célio (o fato corriqueiro, àquela época, no alojamento). Tudo escuro, tocado o silêncio... aquela correria atrás do "Panda"... A uma certa altura dos acontecimentos, o "Latão" saiu do alojamento, correndo pelo corredor, sumiu.

Eis, porém, que o pessoal corria atrás dele, e chegavam à porta, quando viram um vulto:

- Pega!

- Mata o negão!

O vulto, diante de uma

massa enfurecida rumo ao seu enalço, saiu em desabalada carreira, no interior do nosso alojamento.

Soube-se, depois, que se tratava do Sargento da Ronda Noturna, que não entendeu nada!...

Outro fato verídico, aconteceu quando o Belau, que tinha cinco bexigas, encheu-as de água e, juntamente com o Halal e Cia., chegaram à cama do João Batista, dormindo... chegaram e:

- Já!

O João ia já levantando, quando levou quatro

bombas d'água de uma só vez... Todos correram.

Aproximando-se da porta, alguém em pé, pensaram ser o plantão, ou outro qualquer "piruando mal" interpelou-os:

- Para aí, todo mundo!

O Halal, que carregava a quinta bomba, nem pensou muito:

- Para aí, nada! Toma!. E mandou ver o bexigão em cima do homem.

Logo ficou sabendo que se tratava do Sargento da Ronda... (Se deu mal!)

ERRATA

Da edição 02 - Abril/83 do ASAS NEGRAS

Pág. 2 - Forças Armadas, onde se lê "esquadrilha", na realidade trata-se de "esquadrão"

O Inglês em vôo; autora Mestra Lais Lima e Costa Araújo.



CURSO GENERAL TELLES PIRES

PREPARATÓRIO AS ESCOLAS MILITARES

- EXÉRCITO • MARINHA • AERONÁUTICA
- POLÍCIA MILITAR

destinados à preparação de jovens brasileiros que desejam seguir a carreira militar, como OFICIAIS de nossas Forças Armadas.

CONDIÇÕES MÍNIMAS EXIGIDAS: ter o candidato concluído a 8.ª (oitava) série do 1.º Grau. Ter menos de 22 (vinte e dois) anos.

Para candidatos residentes fora da Capital proporcionamos completo CURSO POR CORRESPONDÊNCIA.

Informações: RUA CORONEL BATISTA DA LUZ N.º 22 - TELEFONES: 228-8321, 228-2634 e 227-5823 - CEP 01033 - SÃO PAULO - CAETAL

Sociedade Acadêmica da Epcar

DEMONSTRATIVO FINANCEIRO DO MÊS DE ABRIL DE 1983

RECEITA

Saldo anterior no Banco do Brasil S/A em 31/03/83 Cr\$ 256.210,00
Depósito no Banco do Brasil S/A no período de 01/04 a 30/04/83 Cr\$ 724.300,00

TOTAL Cr\$ 980.510,00

DESPESA

Contas pagas pelo Banco do Brasil S/A no período de 01/04 a 30/04/83 Cr\$ 169.485,00

Saldo Bancário

No Banco do Brasil S/A em 30/04/83 Cr\$ 811.025,00

Na Caixa Econômica Federal em 30/04/83 Cr\$ 800.000,00

SALDO DISPONÍVEL Cr\$ 1.611.025,00

Barbacena, 30 de abril de 1983

Alexandre Neves Raciskas

Tesoureiro

Cláudio Honório de Paula

Presidente

Manoel Luiz Osório Ávila

Oficial Orientador

ANIVERSARIANTES

3º ANO

Jerônimo

Barros

Toscano

Marasca

Salgueiro

Davi

Damião

De Paula

Freite

Flávio

Freitas

Leopoldo

Neto

Gama

Bezerra

Esteves

João Batista

Nascimento

Lopes

Colnago

Marley

Cabral

Torres (Abril)

2º ANO

Gimenez

Machado

Cunha

Pratesi

Josué

Gama

Faria

Almir

Edmar

Fonseca

Denilson

Moraes

Wagner

Narciso

Cachoeira

Muller

Abraão

Pereira

Wanderley

Santos

Campos

1º ANO

Vale

Marinho

Ribeiro

Cruz

Negreiros

Nascimento

Cristóvam

Reiss

Falcão

Edson

Siqueira

Sérgio

Edmar

Nesteruk

Rossi

Guilherme

Bertolino

Famiao

Idnar

Alexandre

Rafael

Luzo

Nélio

Gustavo

Batista

Programa da Diretoria Cultural para o Bimestre

- Homenagem às Mães

- Maratona Cívica

- Eleição da Bolacha da Sociedade Acadêmica (caráter oficial)

- Excursões a Petrópolis e Tiradentes, onde há a estância de águas claras.

- Início das atividades da sociedade Filatélica

- Agora a diretoria cultural vai juntar-se à de imprensa para "agitarmos" o Seminário de História Brasileira Contemporânea, que ainda estão a meio caminho, entre nós e o D.E... Falta um horário livre para sua realização... Vamos à luta!

Nunca uma Sociedade Acadêmica desta Escola apresentou tantos trabalhos e bons resultados como esta!

AL. Ventura 81/077 (R.J.)

MILITAR NÃO USA SÓ FARDA;

Quando o jovem quer usar um jeans, ou uma malha, mais transada, ele pode e deve visitar a PAULÉLIO, usando o crediário especial sem acréscimo.

PAULÉLIO CONFECÇÕES LTDA.

Paulo Bergamaschine

Distribuidor exclusivo dos Jeans, Levis, Inega, Bruna e camisetas Malibu e Fatto

Praça dos Andradas, 99 Fone: 331-6448

Barbacena - M.G.

SEGUNDO DOMINGO DE MAIO

A idéia de homenagem às mães surgiu nos Estados Unidos, numa pequena cidade de West Virginia. Ana Jarvis, uma moça que perdera pouco antes sua mãe (com o mesmo nome), foi quem iniciou o costume de reverenciar, em cerimônia religiosa, a memória querida, isto no segundo domingo de maio de 1907. E, a 10 de maio de 1908, foi quem propôs em sua Igreja Episcopal, pela qual sua mãe muito havia trabalhado, que a homenagem se estendesse a todas as mães. Foi em 1910, sempre em maio, que o governador do Estado de West Virginia oficializou a cerimônia estadual. O Presidente Woodrow Wilson assinou, na presença de Ana Jarvis, o decreto pelo qual a data seria comemorada em todos os Estados Unidos. No Brasil, a introdução do Dia das Mães foi feita pela Associação Cristã de Moços, em Porto Alegre, a 12 de maio de 1918, pela primeira vez na América do Sul. Hoje, quase todos os países do mundo celebram com carinho a festa das MÃES, no segundo domingo de maio.

ÀS MESTRAS, COM CARINHO

Brilha a felicidade em cada sorriso
Desfrutamos da alegria de te encontrar
Instruindo nestas aulas que tanto preciso
Para um novo caminho e ideal conquistar.
Você nos transmite sentimentos
Ternura e carinho em nos educar:
O amor é envolvido em ensinamentos.
A força que nos ilumina para lutar.
Você são as flores que margeiam nossa estrada...
Professoras, MÃES, irmãs e amigas
São as deusas dos nossos destinos
Edificam as bases de nossas vidas.
Transformando em adultos, jovens meninos.
Nossos sonhos ganham formas e se solidificam
Buscando em você o sopro da realidade.
Suas palavras são fochos que nos iluminam
Como o calor de nossa grande amizade
Um dia nos vai doer a lembrança,
De um rosto realizado rolará uma lágrima de saudade;
Mas, traremos conosco a esperança
De reencontrar quem nos deu maturidade.
Um dia, no futuro, quem sabe?

al. MARQUES 81/233 (R.J.)

ATAÍDE CONFECÇÕES LTDA.
Barbacena Cresce,



Ataide Confeções Veste o bom pré-cadete da EPCAR

Infantil, Adulto, Recém-nascido

Rua Francisco Sá, 8-16-28 - Fone: 331-6611

Concurso de Redações do dia das Mães EPCAR 83 Próprio de Mãe

TUA voz, na eternidade de minha lembrança,
Frutifica o etéreo de minhas emoções.
Tu és um astro do cosmo, MÃE
Cítara que canta nos corações.

Virtude colossal que Deus esboçou na Natureza,
Teu sentimento é a cintilação do amor...
Iris que ilumina a criança indefesa;
Quem não a tem, apenas conhece a dor...

Mãe! Símbolo universal
De amor, carinho e fraternidade.
Palavra de valor infinito que significa
A essência da beleza na humanidade...

al. ASSANTE 82/156

1º Lugar no concurso de redações do Dia das Mães - EPCAR 83

Eu poesio,

Tu poeias,

Ela poesia

Reminiscências e o Verbo Amar

Saudade ninguém sente
Saudade só de amar
O passado todo
Se repassa na mente
Lembra tudo, em todo lugar

Quem bem viveu, jamais vai se livrar
De morrer na saudade que rege nossa vida...
Morte de saudade, que ressuscita
Fatos de uma vida quase esquecida
Que a solidão vai buscar.

Verbo irreverente,
Que traduz tudo na mente
É esse tal de amar

Amar, amor-perfeito;
Em amor de MÃE, o filho é o sujeito

E matar a sede, e repartir o pão,
Amar, amor de irmão

Mas, amar a amada,
Ficar com a namorada
É amar, verbo de ligação.

al. ORLANDO 81/030 (Rib. Preto)

Mãe

A mãe é para os filhos o que a luz é para todos nós: só lhe damos o justo valor, quando se apaga.

Maria E. Cavalcanti

Mães: sois vós que tendes nas mãos a salvação do mundo.

Tolstói

Tu serás mãe; tua alma, como um lírio
Se abrirá para o amor, belo e fecundo,
E cantarás, num divinal delírio.
Ao teu amor vota um amor profundo.
Capaz de transformar o teu martírio
Na alegria maior que haja no mundo!
Sofrerás, sendo mãe; mas, a mais bela
Consolação do alto dos céus, terás:
- Viverás noutra vida, e, mais ainda,
Mesmo depois de morta, viverás!

Judas Isgorogola

al. Luiz Antônio PONTES 81/165 (Santa Mercedes - S.P.)

Penitência

No escuro do meu cárcere
Ainda se infiltra um feixe de luz,
Luz que vem do seio materno que, distante,
Tenta iluminar esse coração que já não bate.

MÃE;

Penso até sentir a tua mão quente
Contrastando com a umidade das paredes
Sei que estás aqui, somente tu ainda
Me farias forte para existir.

MÃE.

Se agora sou apenas um rato para os homens,
Sei que tu, MÃE, ainda me chamas rei.
Ainda me dás uma chance, a última palavra de amor.

MÃE;

Eles estão chegando, sinto alguma coisa me correr o
Espírito.
Sinto quase que tu os segura ante a porta do
Calabouço.
Perdoa, MÃE!

Posso até ouvir teus soluços, soluços de alguém que
Pranteia por um filho morto. Não estarei morto não.
Viverei cada momento que souber que tu existes,
Não fales, MÃE:
- Te amo, filho!
Te amo, MÃE.

al. FORTES 82/233

2º Lugar no concurso de redações do Dia das Mães - EPCAR 83

Carta à Minha Mãe

MÃE, hoje acordei bem cedo para ir ao trabalho. Realmente eu estava com pouca vontade de levantar da cama e por pouco tempo fiquei deitado, meio sonolento, recordando-me da tua velha imagem. Lembrei-me de você entrando pela porta e abrindo a janela, abaixando-se e me dando um pequeno beijo para afastar o resto do sono, depois puxando a colcha carinhosamente para que eu me levantasse.

Mas hoje não te vi entrar, nem senti teu contato quente me chamando para o café. Quando acordei, tudo estava escuro, lá fora eu ouvia a chuva ao vento forçando a janela do quarto, o céu nebuloso me fez lembrar dos dias de chuva em que eu lhe pedia medrosamente para não ir à escola e você, após fazer uma careta de contragosto, se abria num sorriso tão confortador, que me fazia sentir seu grande amor. E naquele dia você saía para seu cotidiano enquanto eu ficava no quarto escuro e quente.

Quanta chuva tem caído e eu não te vejo? Nestes dias, fico muitas vezes pensando no vigor que hoje tenho, essa vitalidade que me foi transmitida de você pelos anos, pelos dias, pelas horas, pelos momentos.

Sei que não posso remeter esta carta, pois já não existe um endereço. A vida não tem sido fácil e poucos são os momentos que posso parar para pensar em você, mas conhece meu coração mais que ninguém e sabe que no meu silêncio eterno tenho sempre repetido o que muitas vezes lhe disse.
- MÃE eu te amo.

al. DULCÍDIO 81/187 (São José do Rio Preto)

3º Lugar no concurso do Dia das Mães - EPCAR 83

Super Mãe

É justamente neste dia tão solene que sinto muita dor.

Sinto-a por não poder levar uma lembrança pessoalmente para essa tão querida super mãe. Quem sabe um simples cartão ou um telefonema não dê para apagar minha tristeza ou enxugar uma lágrima que agora corre pela minha face. O que interessa é que a deixe feliz.

Só espero que realmente neste dia os filhos pelo menos deem um pouquinho de felicidade para suas mães. A você, querida mãe, meu sincero Muito Obrigado!

al. TOSCONAN

MOMENTOS DA VIDA DE UM PRÉ-CADETE : ACAMPAMENTO

(Continuação da pág. 1)

A perfeita organização, aliada à grande boa vontade nossa e de nossos instrutores, tornaram real o êxito de todos os programas das oficinas de instrução dessa semana. Semana inesquecível, a "semana do ano", há quem diga que, agora, o ano já acabou.

OFICINAS DE INSTRUÇÃO

Foram cinco dias quentes e quatro noites frias de sereno, em instrução nas oficinas de: a) manobabilidade, onde corremos e rastejamos, sob o fogo da HK-33, simulando a "nossa" guerra do Vietnã (foi a primeira guerra que nos vinha à mente); b) orientação com bússola, com um azimute dado, procuramos e recolhemos pontos demarcados no terreno selvagem, durante o dia e também à noite; c) armadilhas de guerrilha, novamente nos lembrando as histórias sempre tão citadas do Vietnã (quebra-canela, gatilhos, estacas punji, outras com laços, etc.) sempre havia um pato entre os alunos; d) obstáculos; com o mosquetão, ora às costas, ora empunhado à frente do corpo, corremos contra o tempo, passando por situações que simulavam obstáculos encontrados em zonas de batalhas: passamos sobre os pneus no chão, saltamos do "piano" com seus quatro degraus, da altura de dois metros; transpusemos o muro com seus metros e oitenta; passamos em pé sobre o "rola-rola", dois troncos deitados livres a mais de um metro do chão; rastejamos sob tela de 19 metros, de arame, estendida paralela ao solo; saltamos uma vala e corremos para o "passo do macaco", (aquele brinquedo de parque), daí seguindo para a "fossa baiana", duas cordas estendidas sobre um ribeirão, entre duas árvores, pela qual passamos, a uma altura de três a quatro metros da água, com as mãos agarradas na corda acima da cabeça, e os booties deslizando na outra embaixo; alcançada a outra margem, uma corrida até o "rapel", tão logo descemos aquele abismo de seis a oito metros, pela corda (aprendemos o macete de descer perpendicularmente à pare-

de, que diminuía o esforço e evitava que o booty escorregasse pelo barro); descemos e corremos pela água, subimos um barranco molhado, patinando, e agarrando o matto para dar conta da subida até o "comando crow", atravessando o regato deitados sobre a corda até o ponto final. Tempo médio: sete minutos e meio; e) organização do terreno, oficina na qual cavamos um abrigo individual e algumas covas que serão usadas para o florestamento daquela área, que é propriedade da Escola, e cavamos sob o fogo do sol (voltamos mais bronzeados) e do ataque aéreo (quem não se lembra da bomba do rancho que um levou nas costas, quando deitou-se para se proteger? E dos oficiais também correndo, para se esquivar delas?) A sorte era o bombardeiro não ter equipamento de mira, aliás, calculava muito mal a hora de soltar, ou atirar os sacos-bomba; f) Tiro real, de HK-33, nas posições: deitado, de pé e ajoelhado, e de pistola Colt 45. Chatinhos foram: a primeira série de cinco tiros de HK, sem algodão no ouvido (ficou o tuimmm!! por um bom tempo lá dentro) e o cruzar o córrego entre os alvos e o local do tiro... tava sujo, fundo e... frio!...

PATRULHEIROS

Finalmente, havia o patrulhamento e os sentinelas da área do acampamento, protegendo contra os guerrilheiros. Estes conseguiram estourar algumas granadas na noite de terça-feira; deu para atrapalhar o sono, um pouco.

Na madrugada da quinta, estávamos de patrulha, sempre com o mosquetão, o Ricardo, o Alberto, o Felipe, o Calazans e eu, quando o Ribeiro gritou, lá do posto 6 (no cupim), que vira os guerrilheiros no morro e eles haviam corrido. Então fomos até o stand de tiro (posto 10) tencionando cercá-los por cima. Subimos até aquela longa vala e procuramos melhor local para cruzá-la, visto que não tínhamos o conhecimento de sua profundidade (o Felipe desceu a coronha do mosquetão até o fundo e viu que dava

pé, passamos). Prosseguimos subindo pelo matto sem trilhas, até o topo da colina, onde havia marcas de carro no capim. Paramos, atentos, a esperar que viesse por ali nossa caça. Nada; continuamos até a vertente que dava para a estrada e a área dos obstáculos. Paramos, olhamos, escutamos... só silêncio. Foi nosso maior momento de aventura, à caça dos guerrilheiros, acompanhados apenas pela lua, num "piscisc" e uma super-atenção para que pudessemos capturá-los de surpresa, sem ser vistos... Mas, não foi daquela vez. Voltamos, pelo menos o acampamento foi protegido.

SENTINELAS, GCs E ATÉ "PELOTÕES DE PATOS"

Tantos "patinhos" houve nesse acampamento, que o Carvalho se inspirou para compor uma homenagem especial a um homem que já declarou ser sua maior vontade comandar um terceiro ano como o nosso: A canção era assim:

Já fui um grão de areia / Todos pisavam em mim / Agora resolvi tomar uma decisão / Não sou mais grão de areia / Tornei-me uma pedra dura / De rocha tão pisada transformei meu coração / Homem de Pedra que não tem compaixão / Não tem alma, não tem nada / Só patinho na imaginação.

ULTIMO DIA, APÓS OUTRO ATAQUE AÉREO

Na manhã de sexta, um churasco como nenhum outro, aos cuidados do João Batista, Chiaroni, Egon, Marasca, Kummel, Carvalho e outros. E a lua, neste dia, ficou mais tempo no céu, até perto do almoço, nos fitar com olhares de saudades desta que foi a melhor turma num acampamento já feito pela EPCAR, elogiada pelos oficiais.

Os obstáculos foram vencidos; as horas mais difíceis, ao invés de trazerem consigo desânimo ou falta de coragem, trouxeram a certeza de que podemos confiar em nós mesmos, somos capazes, todos nós. Ficou uma mensagem por trás dessa semana de relações, frio e fome, patrulha e sentinela: aprendemos um



pouco mais de nossos potenciais, vimos que nada é irrealizável, mas tudo se consegue através da força de vontade, basta lutar sem medir esforços.

NOSSO RETORNO

Na volta, foram "apenas" 8 Km, com o material de campanha às costas, numa marcha tão ou mais puxada que a da ida, com apenas um auto-horário, pelo asfalto do aeroporto à cidade.

Vinhamos cantando para esquecer o cansaço e as dores; nos amarramos nas audaciosas acrobacias aéreas que o chefe Ávila fazia à nossa volta.

Chegando à estação de BQ, a banda da Escola formou à testa do Batalhão de Cisnes Reais que nos tornamos (nada de patos naquela hora, que nada!). Eram homens os que marchavam altivos, pela rua defronte ao Cassino de Oficiais da Escola Preparatória; eram Praças

realmente Especiais. Incrível como a música nos faz vibrar, mesmo conscientes da fadiga, simplesmente ignoramos-la, como que hipnotizados pelo tom de triunfo que enche o ar que respiramos: erguemos a silhueta e realmente marchamos com toda a marcialidade, às visitas de uma platéia de cidadãos barbacenenses, em cujas faces notamos estampada uma feição de orgulho, orgulho de BQ, da EPCAR, dos pré-CADETES, da FAB, do Brasil!!

H-8, DOCE H-8

Após o elogio do comandante do C.A., ten-CEL. Vallim, entregue o mosquetão e, livres!, os cariocas e mais alguns viajaram para casa, enquanto os que "moram mal" foram descansar, após o banho de chuveiro, saudades da cama, de volta, ao invés do chão frio do acampamento, jantamos (mas não pensem que, só porque vimos a fome mais de perto, a comida do rancho parecerá

mais gostosa, nécas!!); uma ou outra carta ou telefonema para casa, e o sono pleno no gozo de todos os seus direitos, com sonho e tudo (difícil no acampamento é sonhar).

Sabemos, todos, que sentiremos saudades (será que já não as sentimos?), apesar dos tantos "banhos" em lamaçais, na manobabilidade, e caminhadas sobre o capim orvalhado das noites enluaradas e madrugadas de céu empanado (que ensoavam o booty).

As horas mais difíceis foram horas da verdade, em que pudemos ter a certeza de que Oitenta e Um é uma turma formada por homens, de corpo e alma!

A toda turma 81, PARABÉNS!, nós merecemos.

Alunos: FREITAS 81/133 (Brasília)
ORLANDO 81/030 (Ribeirão Preto)
SABBIO 81/232 (S.J. Rio Preto)



Papelaria Rosário

V O A R ...

A concretização do sonho começa pela EPCAR. A PAPELARIA ROSÁRIO, endereço da economia estudantil barbacenense, sente-se orgulhosa e honrada de poder auxiliar os alunos da EPCAR na realização de seu ideal.

PAPELARIA ROSÁRIO
Praça Dom Silvério, 8
Fone: 331-6745

VISÃO GAÚCHA DO NOSSO ACAMPAMENTO

Certa feita me botaram
No lombo uma mochila,
Um fuzil na mão,
E gastei casco por este chão

Troteada mui longe
Dessas que não se acaba
E, quando acaba,
Ainda tem quem paga

Com os galpãozitos espalhados
De lado a lado
O guerrilheiro já bombeando
Para fazer algum estrago

Mas, prá isso patrulhei
E por muito campo andei,
Sempre com muita atenção
Por causa do patrão

Fui sentinela solito
E, solito, no meio do campo,
Como um palanque de coronilha;
Até parecia um guasca engravado na coxilha

Mas, na instrução era um banho
De suor ou de água,
Até me deixarem a marca
Mas não tombe e mostre que sou monarca

Porém, tudo que é bom se termina,
Cumpru-se o velho ditado,
Voltei prá Escola conforme a sina
Já meio arrebitado

Com o toque da banda entrei cantando
Até fiquei com o couro todo arrepiado
Ah, acampamento, me mostraste que guerra não é brincadeira
Ah, acampamento, serás lição para minha vida inteira!

Al Egon 81/050 (Porto Alegre)



TÁ TUDO ERRADO!!!

E o cúmulo:
O aluno saiu da sala de aula, andando pelo corredor sem o seu bibi-co e, ao voltar, quando já chegando perto da sala novamente, vinha colocando a cobertura...

Mestre Márcio (aquele do "golf") se amarra nas nossas gírias: ficou todo alegre quando soube que o exercício de limite trigonométrico estava "molinho, molinho!"...

O mestre J. Mauro Sílvia Santos (digo da Silva Santos), perguntou:
- O que é uma molécula polar?
Veio o Neves, logo matando a charada:
- É uma molécula do pólo Norte!...

Após tantos "pseudo"-isso, "pseudo"-aquilo, a mais nova:
O cara que é, mas não demonstra ser falso:
"pseudo"-falso...
(só podia ser do Neves...)...

A mestra: - A que se refere o autor parnasiano Alberto de Oliveira, no soneto Choro de Vagas?
O aluno respondeu: - Ao pessoal que sai para o mar e não volta.
A mestra: - E que mais?
O mesmo aluno: - E que fica por lá...

PSEUDO : FALSO : POSTIÇO
(esta é nova)...

O Bento descobriu o misterioso posto superior a Marechal: PROJE-TO. Explicou: O Marechal Rondon, "Grande Chefe", Civilizador dos Sertões, explorador que mais se avantajou em terras tropicais, mais tarde foi promovido a PROJETO RONDON... (podrinha)...

A idéia principal está entre "ásperas"... (Peçanha)

O Linhares foi brincar com o cachorro e levou "preju", foi mordido e nem podia sentar; saiu cacarejando...

O Jerônimo, atualmente, é convescente de processo pneumônico...

O Peçanha ao mestre Márcio, que terminava de fazer um exercício na lousa: - Puxa, mestre, o senhor fazendo fica tão fácil!...

O pessoal está querendo saber como anda aquela fama do Neves, quanto ao banho, este ano tem água aquecida, nos após do H-8...



Prezado Capitão Mo-linari.

Não sei o que está acontecendo com os alunos da EPCAR. Acredito que uma nuvem de loucura tenha descido sobre a nossa Escola, contaminando a todos.

Na semana passada, o nosso Líder do CA, aluno dado às coisas científicas, resolveu fazer uma palestra com os alunos a respeito de um eclipse solar, enviando ao Líder do 3º Esq. a seguinte ordem:

"Dando-se amanhã um eclipse do sol, determi-no que o CA esteja formado em uniforme de campanha no pátio da bandeira, onde darei explicações em torno de um raro fenômeno, que não acontece todos os dias. Se chover, nada poderá ser visto. Neste caso, o CA ficará liberado dentro dos alojamentos. Transmita essa ordem ao Líder do 2º Esq."

Caro Molinari, até aqui nada de mais. As bi-rutices começaram quando o Líder do 3º esq. mandou

as ordens ao Líder do 2º esq., nos termos seguintes:

"De ordem do Líder do CA, haverá um eclipse solar no pátio de campanha. Se chover o que não acontece todos os dias, nada poderá ser visto. Neste caso, o Líder do Ca, que é um fenômeno raro, dará as explicações necessárias dentro do alojamento em uniforme de bandeira. Transmita essa ordem ao líder do 1º esq."

O Líder do 2º esq. que também está contami-nado, passou a ordem ao Líder do 1º esq. do seguin-te modo, rapidamente:

"O Líder do CA fará amanhã um eclipse do sol em uniforme de campanha. Todo o CA deverá formar no pátio da bandeira, onde este dará explicações neces-sárias, o que não acontece todos os dias. Se chover, o fenômeno será mesmo den-tro do alojamento, o que aliás, é raríssimo. Transmi-ta essa ordem aos chefes de turma."

E os chefes de turma receberam do tresloucado

Líder do 1º esq. a deturpa-da mensagem:

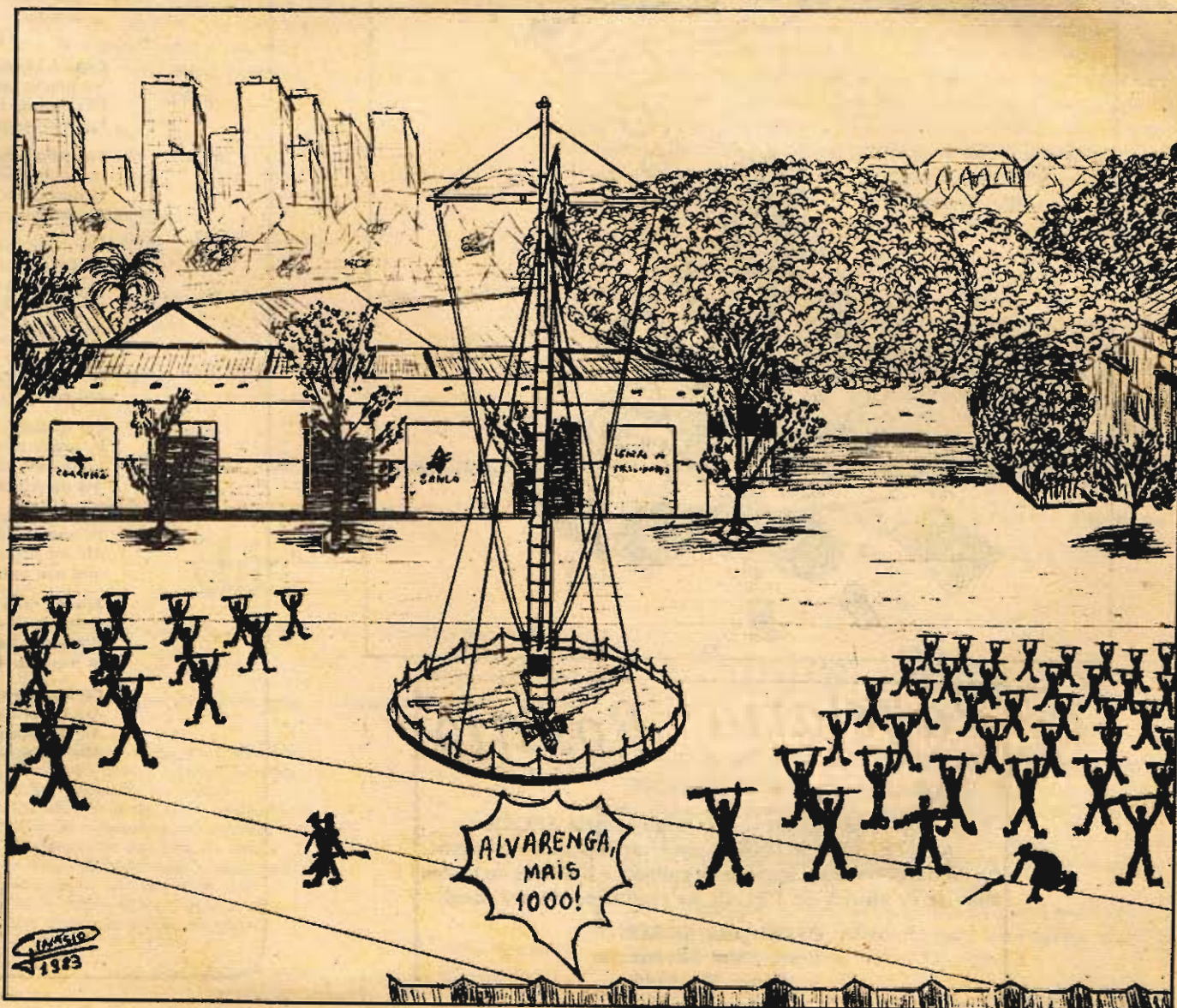
"Amanhã o CA for-mará para receber o Exmo. Sr. Eclipse do Sol, que da-rá explicações necessárias sobre o nosso raro Líder do CA. O fenômeno sairá do alojamento em uniforme de campanha para o pátio da bandeira. Isso se não cho-ver, o que não acontece to-dos os dias. Transmita a ordem a suas turmas."

Os chefes de turma que já andavam fazendo suas alunizagens, levaram a científica ordem do seguinte jeito:

"Turma sentido! Amanhã, o raro Líder da eclipse dará explicações ne-cessárias ao sol em unifor-me de campanha, sob a chuva, no alojamento. O CA formará no pátio da bandeira todos os dias até chover. Turma, fora de for-ma, marche!"

A1. LOURENÇO
81/190 (R.J.)

Adaptado de artigo publicado na Revista Aeronáutica (nº 135 out/82)



QUEM NÃO TEM SAUDADES DO GINO'S BAR. DESDE 1957 VEM PROPORCIONANDO A FAMÍLIA DA EPCAR MOMENTOS AGRADÁVEIS, FESTAS INESQUECÍVEIS E AQUELA COMIDA GOSTOSA COMO: PIZZAS MASSAS CHURRASCOS ETC, QUE SO O GINO'S SABE PREPARAR E SERVI-LO BEM. ATUALMENTE, COM A NOVA CASA GINO'S IL CANDELABRO, COM O MESMO BOM GOSTO PROPORCIONANDO O MESMO ATENDI-MENTO. Rua 1º de maio, 58 BEM NO CORAÇÃO DA CIDADE.

UM SEGUNDO, E ...

LIMATÃO e seu rompe-mato na esquadrilha azul

... "VOCÊ
ESTÁ MORTO!"

BASE AÉREA DE NELLIS, NEVADA, 1977-78

Base Aérea de Nellis, Nevada, 1977-78. Esta base no ressequido deserto de Nevada foi o quartel-general da maior batalha de caças em toda a história dos tempos de paz.

De um lado estavam dois dos melhores caças da Força Aérea e da Marinha, assim como alguns dos melhores profissionais de ambas as armas. Do outro lado, pilotos americanos treinados na doutrina soviética de combate aéreo, no comando de minúsculos e esquivos aparelhos, como a aparência e o funcionamento dos MIG-21 soviéticos.

Dia após dia, os aviões rodopiaram num círculo de 48 quilômetros sobre uma depressão do deserto conhecida como Lago Dogbone. Estrategicamente dispostos, radares registraram cada movimento.

Enquanto prosseguiram os combates, um computador os exibiu numa tela para os especialistas da base. Quando um avião era simultaneamente atingido por um míssil, o piloto ouvia uma voz cavernosa: "Você está morto". Com o ego em frangalhos, ele abandonava a arena, agitando suas asas em sinal de derrota.

Tão intensa foi a competição que os que pilotavam o F-14 da Marinha e o F-15 da Força Aérea evitavam contatos em terra, com os que comandavam os F-5E assemelhados aos MIG soviéticos. No ar, não se usou mísseis ou balas reais, mas o combate foi tão feroz que dois aparelhos se chocaram e caíram no deserto.

Tendo durado mais de um ano e ultrapassado o custo de 70 milhões de dólares, a série de combates - na qual detalhes de centenas de confrontos foram registrados por computador para futura análise - foi concebida como um teste limitado de tecnologia e tática de mísseis.

Os combates sobre o Lago Dogbone resultaram numa virtual explosão de novos conhecimentos sobre o que acontece nos confrontos aéreos. "Todos os princípios sobre combates aéreos com que cheguei aqui foram alterados", confessou o tenente-coronel Robert W Fay Jr. da Força Aérea Americana.

na, assistente executivo dos testes.

Detalhes específicos sobre o que revelaram os testes sobre mísseis e táticas ficaram mantidos sob segredo, mas algumas conclusões essenciais já vieram à luz:

- Uma vez que um piloto entra em combate, ou fica ao alcance dos mísseis de seu adversário, ambos os pilotos provavelmente morrerão. O fato verificou-se repetidas vezes, nos combates mortais que o supostamente inferior F-5E ofereceu aos superiores F-14 e F-15.

Num dos combates registrados no computador, quatro aviões de cada lado se confrontaram. Em um minuto e 53 segundos todos haviam sido derrubados. Na base, esta forma de confronto é chamada de "Inferno na Torre", demonstrando como deverão ser rápidos e mortais os futuros combates aéreos. Numa outra batalha o piloto de um F-15 conseguiu derrubar um F-5E "agressor". Mas seu míssil chegou um segundo depois de o piloto "vermelho" ter disparado o seu. Quem recebeu a mensagem "Você está morto" foi o piloto do F-15.

- A habilidade e a agressividade do piloto são de capital importância. A marinha já encontrou uma área semelhante à do Lago Dogbone para treinar seus pilotos, e a Força Aérea planeja vários outros, de forma que, como observou um oficial, "nossos homens saibam que são bons, e os russos também".

- Destes testes resultarão notáveis progressos na tecnologia de mísseis. Um dos especialistas da base comentou esperar importantes aperfeiçoamentos futuros e "um grande salto" em dois ou três anos.

Por trás dos testes surgiu um debate sobre como poderão ser no futuro os combates aéreos. Muitos pilotos da Força Aérea e da Marinha manifestaram uma nítida divisão de opiniões diante da pergunta: "Haverá combates aéreos no futuro?" Outros especialistas mostraram-se igualmente em divergência.

O Major-General Frederick C. Blesse, um ás da guerra da Coreia que pilotou 108 missões de combate no Vietnã do Norte, sustenta que as táticas de caça passam atualmente por uma mudança revolucionária.

Reformado, Blesse acha que no futuro 95% dos combates serão realizados à longa distância. Ele antecipa uma Força Aérea e uma Marinha "cheias de ases que nunca viram o inimigo".

Charles E. Myers Jr. ex diretor das pesquisas táticas de guerra aérea do Pentágono, prevê exatamente o oposto: densos combates aéreos, com 50 a 100 aviões fazendo evoluções, numa pequena área. "Eu suponho que, no caso de um confronto da OTAN com o Pacto de Varsóvia, grandes combates com tripulações numerosas constituam a principal forma de atividade bélica no ar."

Felizmente para os que concebem aviões, existe o consenso de que, cheguem ou não a ser empregados em combates, os modernos caças devem ser excelentes para o combate - com altíssima potência, excelente capacidade de manobra e equipamentos incluindo tanto mísseis quanto metralhadoras.

Os aviões de caça americanos correspondem a estas expectativas: o F-16 e o F-18, tanto quanto o F-14 e o F-15.

Atualmente os especialistas dirigem sua atenção para além do desenvolvimento dos aviões, tentando descobrir o que mais poderá dotar os pilotos americanos de uma posição de força nos combates.

As evidências surgidas de como podem ser mortais os combates estimularam um maior interesse pelo desenvolvimento da identificação a longo alcance e de mísseis que possam localizar por si próprios os alvos, uma vez lançados na direção certa. E levaram também a intensas experiências com novas táticas.

As batalhas demonstraram que os EUA contam com aparelhos e pilotos superiores. Mas eles talvez não possam vencer seus adversários soviéticos sem aceitar o risco virtualmente inevitável de serem eles destruídos. O desafio agora consiste em descobrir novas tecnologias e táticas que permitam aos pilotos vencerem mas, além disso sobreviverem.

Colaboração
Maj. Av. Rodney
Cmt. - 3º Esq.

"...O terceiro choque no ar envolvendo dois North American. Limatão era um dos pilotos. Perdeu a vida no dia 30 de julho de 1947, às 16 horas, ao executar um peel off na cabeceira norte da pista de Santa Cruz. Não conseguiu abandonar o avião. A capota ficou presa. Sua invenção que tantas vidas tem salvo por aí agora não pôde ser utilizada por ele..."

O cadete Pedro de Lima Mendes começou a carreira militar na Escola Preparatória de Cadetes de Porto Alegre, de lá veio para o Realengo onde ganhou o apelido de Limatão. Tipo longilíneo, magro, pernas longas, nariz muito afilado que se destacava de longe. No tempo que estudava no Aldridge tinha o apelido que de Pinóquio. Era eclético, fazendo de tudo a seu modo. Seguiu as suas próprias regras, desde que não interferissem com os regulamentos militares. Falar do seu caráter, incluindo as qualidades que o militar deve possuir e cultivar - a lealdade e a coragem - tinha tantas outras que, enumerá-las seria cair no lugar comum dos elogios banais.

Gostava de trabalhar, tinha o apelido de Ministro do Trabalho do 1º Grupo de Caça. Cumpriu 95 Missões de Guerra, desempenhando-as com o maior arrojo e bravura. Nunca foi atingido pela AAe (Artilharia antiaérea) alemã, o que demonstra mais essa faceta do grande piloto de caça - a perícia com que defendia seu F-47 dos tiros da AAe.

Tinha boa origem, filho único da professora Candelária de Lima Mendes, a tia Candê, como é conhecida carinhosamente por seus amigos e pelo pessoal do 1º Grupo de Caça, e do Coronel de Cavalaria Augusto de Lima Mendes oficial de alta escola de Cavalaria, diplomado com distinção pela Alemanha do Kaiser Guilherme II.

Lima Mendes chegou a Aguadulce, Panamá, em Março de 1944. Como a maioria, fez um estágio em P-40 na Base Aérea de Recife, distinguindo-se nesta fase do treinamento pela rapidez com que se adaptou ao P-40 e a facilidade com que voava em formação. Pintou ali o grande piloto de caça que seria mais tarde.

Terminado o treinamento de Aguadulce, o grupo dirigiu-se rumo aos Estados Unidos. No peio, a Silver Wing de piloto da USAF na mão, o diploma de piloto de caça.

A bordo do U.S. T. Colomble durante a viagem para a Itália, Lima Mendes juntamente com a equipe de manutenção do grupo encarregaram-se da difícil tarefa de pintar na carenagem do motor dos Thunderbolts o Avestruz Guerreiro, este fora bolado pelo fortunato o qual baseou a cabeça do avestruz na de Lima Mendes.

O trabalho foi feito em tempo mínimo, a lama, a chuva, a neve e o frio não atrapalharam a rapaziada que conseguiram colocar a marca que viria a se tornar famosa, sob os céus italianos e aqui até hoje, na morada romântica e histórica do 1º Grupo de Caça - a Base Aérea de

Santa Cruz.

Um dia o grupo recebeu do Comando Aerotático um novo equipamento, uma câmera fotográfica conhecida como K-25. Teria que ser instalada na asa de um avião de cada esquadrilha. O avião escolhido era sempre o número 4 (o último) pois a ele caberia a tarefa de voltar ao alvo bombardeado para ratificar os estragos com as fotografias da K-25. Na esquadrilha Azul, a Blue Fight, o avião escolhido foi o 05 do Limatão, conhecido e por ele batizado com o nome de "Rompe Mato".

Lima Mendes apurou a técnica nesse sentido, tornou-se o fotógrafo preferido do 350º Flight Group, seu segredo era o de voar o mais baixo possível sobre o alvo atingido, desprezando corajosamente a AAe alemã que, apesar de não o poupar, nunca o atingiu.

Como prêmio e distinção maior, por seu feito, o Governo Americano o condecorou com a Cruz de Bravura, a Distinguished Flying Cross, condecoração que lhe foi conferida por uma fotografia tirada no Passo do Brenner, onde conseguiu os menores detalhes do bombardeio feito minutos antes por sua própria esquadrilha.

Era comum reportar no regresso de suas missões posições esquisitas de AAe alemã que somente ele via, identificando-as sob a camuflagem. Tornou-se um especialista na destruição desse tipo de alvo.

Destruir pontes, fazer cortes em estradas de ferro, explodir aviões inimigos no solo, incendiar caminhões, locomotivas, carros de combate, depósitos de munição, era o cotidiano das missões executadas pelos pilotos do Grupo de Caça e pelo desassombrado Lima Mendes.

Falam muito mais alto que as palavras as condecorações que recebeu durante a campanha da Itália e a Cruz da Aviação Fita A com Palma, que corresponde a cinco condecorações, pois a palma representa quatro estrelas, e cada estrela uma citação para uma medalha. Foi condecorado com La Croix de Guerra Averb Palmes, da França. Dos Estados Unidos, recebeu a Distinguished Flying Cross, correspondente à Cruz de Bravura, e mais a Air Medal com Palma, valendo por cinco condecorações, cada uma seguida de uma citação honrando seus atos guerreiros e a todos nós Brasileiros. Recebeu ainda a medalha do Atlântico Sul, destinada aqueles que aqui prestaram serviços de guerra.

Após o dia 8 de maio, do Dia da Vitória, o comandante escolheu 18 oficiais pilotos para regressarem ao Brasil voando P-47. Limatão foi um deles. Durante toda a viagem representou os pilotos na ajuda ao pessoal da manutenção que os acompanhava em um C-47 da USAF.

Chegaram ao Brasil no dia 16 de julho de 1945. Nenhuma nuvem no céu, tudo era azul no Rio de Janeiro.

O 1º Grupo de Caça foi morar em Santa Cruz, base precária na época, porém a mais linda do Brasil. Ao se instalarem em Base de paz en-

traram imediatamente em guerra para tornar a unidade a primeira.

Não perderam tempo, iniciaram a instrução de seleção para os novos pilotos de caça; a vontade de fazer bem e a pressa em formar a primeira turma de caçadores transformou-se em uma obsessão. Infelizmente foi um desastre.

E aí veio o primeiro acidente fatal, o 2º Tenente Roberto Tormin Costa, magnífico piloto de caça que tanto se destacou na Itália ao realizar uma manobra de conjunto com sua esquadrilha, recebeu o impacto direto do avião do seu ala, caindo todos, aviões e pilotos, na Baía de Sepetiba sem chance dos pilotos usarem o pára-quedas.

Em seguida a esse acidente, o 2º Tenente Diomar Menezes, um dos mais destacados pilotos do 1º Grupo de Caça, pela habilidade e técnica com que voava na especialidade, e pelas perigosas missões que cumpriu nos céus da Itália, chocou-se no ar com seu ala, caindo sem condições de abandonar sua aeronave tendo apenas seu ala conseguido saltar de pára-quedas. Outra perda terrível.

Isso impressionou negativamente todos, nesse instante apareceu outra vez no cenário o Lima Mendes, levantando a hipótese de se conseguir saltar automaticamente a capota do T-6 em caso de emergência. Estudou minuciosamente o assunto, era um exímio artista na arte de criar e executar trabalhos em que a perfeição fosse exigida. Em pouco mais de um mês já estava Limatão com o protótipo da capota do T-6 sob provas, com assistência de dois técnicos da North American Aviation fabricante do T-6.

Quando tudo estava caminhando para a solução posteriormente adotada pela North American, veio o acidente que levou o grande piloto de caça. O Pedrinho da tia Candê como Tormin e Menezes, também foi vítima do destino. Novo choque no ar envolvendo dois North American, mas desta vez com ele, perdeu a vida no dia 30 de julho de 1947 às 16 horas, na cabeceira norte da pista de Santa Cruz. Não conseguiu abandonar o avião, a capota ficou presa, sua intenção que tantas vidas tem salvo por aí agora, não pôde ser utilizada por ele.

Lima Mendes hoje é símbolo, é nome da turma de aviadores formados nos Afonsos em 1955, como parainfo, em homenagem post mortem, é nome do Colégio na Ilha do Governador - Jardim de Infância Ten. Lima Mendes. Em Barbacena é parainfo de uma taça disputada anualmente pelos cadetes em competição esportiva. Finalmente, tem na Base Aérea de Santa Cruz um busto em bronze, perpetuando a figura do grande cidadão e piloto de caça para toda a vida.

Foi à guerra por um ideal - a defesa da democracia. Lutou sempre por ela. Não admitia viver sem a liberdade de dizer a verdade. Deixou um claro entre todos... Os Lima Mendes contam-se nos dedos em qualquer Força Aérea.

Al. Alcides Roberto Nunes 82/149



AM-X

Italianos e brasileiros estão associados naquele que é o mais avançado projeto da EMBRAER na presente década: o jato de combate e Ataque ao solo AM-X.

Três indústrias participam do projeto, desenvolvimento e, futuramente, da fabricação deste jato militar, devendo existir duas linhas de montagem, uma na Itália e outra no Brasil, para uma produção inicial programada de 300 unidades (duzentas destinadas à Força Aérea Italiana e cem à Força Aérea Brasileira). Cada uma das três indústrias participantes, a EMBRAER, a AERMACCHISPA e a AERITALIA ficam encarregadas de cerca de 30% do empreendimento, no transcorrer de todas as suas fases. O custo será bastante elevado: somente a parte do Brasil, deverá absorver recursos da ordem de US\$ 600 milhões. Mas cada avião deverá ser vendido, na ocasião das primeiras entregas, ao preço mínimo de US\$ 12 milhões.

O Programa AM-X determinará para a indústria aeronáutica brasileira um novo salto tecnológico. A EMBRAER, encarregada de projetar as asas, parte da fuselagem e parte da empenagem do sofisticado avião, além de ter a seu encargo o desenvolvimento e aplicação de vários sistemas hidráulicos, elétricos e eletrônicos, está levando seus técnicos e engenheiros a novos degraus de conhecimento de tecnologia aplicada.

Com o AMX, que deverá voar na Itália em 1985 (primeiros protótipos), a Força Aérea Brasileira estará equipada com um moderno jato de combate subsônico, capaz de, com 100 unidades em operação, garantir a defesa do nosso território no teatro estratégico do Atlântico Sul na segunda me-

tade desta década e início da próxima, ao mesmo tempo que permitirá à nossa indústria aeronáutica ter também em sua linha de produtos mais um moderno avião que, renderá para o país importantes dividendos mediante suas exportações.

A velocidade não é o fator mais importante na guerra aérea, mas sim, a capacidade de manobrar bem a baixa altura, utilizando as irregularidades do solo para escapar aos sistemas de detecção inimigos.

Apesar dos caças modernos voarem a mais de Mach 2 (duas vezes a velocidade do som) a grande altura, ficam em Mach 1 a baixa altura. E, em combate, essa velocidade cai para 600-900 Km/h (assim foi na Grande Guerra, na Coreia, Vietnã e Malvinas). Voando mais devagar a aeronave faz curvas mais fechadas, podendo escapar ao inimigo e seus mísseis. E a reação humana do piloto torna impraticável o combate a baixa altura com velocidade muito alta.

O AMX será construído em série em duas versões com lugar para um piloto: a européia, armada com canhão rotativo "Gatling" GE, de 20mm, e sofisticada aparelhagem eletrônica, para substituir os jatos Fiat G 91Y, da NATO. Outra brasileira, com canhões DEFA, de 30 mm, e menor equipamento eletrônico, mas maior capacidade de combustível e será operável em pistas não preparadas, as grandes dimensões geográficas do Brasil exigem grande raio de ação.

O 1º voo está previsto para o 2º trimestre de 1984 na Itália e, em seguida, no Brasil voará outro protótipo, construído em São José dos Campos.



O MOTOR DO AMX

O motor Spey MK 807, da Rolls-Royce, desenvolvido especialmente para o caça AMX, projetado pela EMBRAER em cooperação industrial com a Aeromacchi e Aeritalia, alcançou mais uma importante etapa, ao serem completados os testes de compatibilidade com os dutos de entrada de ar do avião, realizados através de uma maquete em tamanho natural (Mock-Up) da fuselagem dianteira.

Ensaio desse tipo fazem parte de um programa de avaliação para aprovação do modelo, onde incluem-se simulação de grandes altitudes e operação a temperaturas externas críticas.

O MK 807 se beneficiará da longa experiência acumulada pela família Spey, turbinas desse tipo já ultrapassaram a marca de vinte e quatro milhões de horas de voo, mais de quatro milhões das quais, em aviões militares, equipando os F-4 Phantom, Buccaneer MK2, Nimrod e Vought A 7 Corsair. A maioria deles empregados em missões de ataque ao solo, que é o objetivo principal dos futuros AMX.

A resistência da turbina, em casos de ingestão de aves, por exemplo, já foi demonstrada inúmeras vezes. Somente os Buccaneer, em seis anos, passaram por 54 casos deste tipo, verificando-se que em nenhuma oportunidade aconteceu o "apagamento" automático da turbina, todos retornando às suas bases com o motor ainda em funcionamento.

A versão MK 807, baseada no MK 101, do Buccaneer, deverá absorver essa resistência.

O 807 é um turboprop, de dois eixos, com as seguintes características principais:

Desempenho de decolagem - Empuxo - 49,1 KN (21,030 lb)
Razão de compressão - 15,4:1
Razão de diluição - 0,94:1
Fluxo de massa - 50,27 Kg/seg

(ISA ao nível do mar)

Dimensões - Comprimento - 259,8 cm
Diâmetro de entrada - 82,6 cm

Peso básico - 1083 Kg

Ainda que os turboprop para as aeronaves comerciais tenham razões de diluição muito mais altas que 1:1 (por economia), as aplicações militares precisam de um motor que possa manter seu empuxo até altas velocidades, uma característica dos turbojets ou turbofans de baixa diluição. O Spey 807 mantém quase 10.000 libras de empuxo até 0,9 Mach ao nível do mar, combinando essa característica essencial com a melhor economia possível em consumo de combustão.

A entrega dos motores destinados ao programa de provas em voo já teve início. Esses motores protótipos estão sendo fabricados na Grã-Bretanha, antes de iniciada a sua produção em série, o que será feito na Itália, sob licença da Rolls-Royce.

Dados técnicos: Velocidade máxima - 1.100 Km/h (mach 0,9)
Armamento: nas pontas das asas, 1 míssil Piranha (guiado pelo calor da turbina do avião inimigo)
2 mísseis Kormoran (anti-navio) embaixo das asas
4 mísseis anti-tanque Maverick
4 bombas de 250 Kg
2 canhões de 30mm, DEFA iguais aos utilizados pelos Mirages.

Sistema de comando a prova de falhas;
Dois computadores programados para garantir a compensação automática da velocidade e a estabilidade da aeronave. Manterão o avião em operação mesmo que aconteça algum imprevisto, podendo ele regressar à base se ocorrer uma segunda falha.

As companhias americanas General Dynamics e Northrop Corporation, estão desenvolvendo o caça F-18 Hornet para disputar compradores com a aeronave Italo-brasileira. A EMBRAER amplia suas instalações em São José dos Campos, onde trabalham 4.500 pessoas; dos atuais 140 mil metros quadrados da área construída serão agregados mais 60 mil metros quadrados para montagem do AMX, que deve entrar no mercado em três anos.

Al. GARCEZ 81/263 (R.J.)

Infelizmente, por inexperiência, erramos na publicação desta matéria no nº 2 do Asas Negras, e nos encontramos numa situação em que nos vimos obrigados a republicá-la, com as devidas correções, na sua íntegra, como forma de nos redimir, diante de nosso ilustre mestre Alcy. Nossa falha foi não tê-lo informado da necessidade de a matéria que nos forneceu ocupar um espaço menor em nosso periódico, visto que desejamos conservar espaços maiores para os textos referentes a nossa vida na Escola e à Aeronáutica. E resumimos-lhe a matéria que nos forneceu (sem alterar-lhe em absoluto o contexto) procurando frisar apenas o enredo da história, sem levar em conta apostos nem enfeites literários. Agora apresentamos nossas desculpas. Aprendemos mais uma.

1964: APENAS UM DEPOIMENTO

Diz-se ser a História a grande mestra da vida.

Com efeito, examinando-se os mais diversos povos, em seu passado, o que se vê é que aqueles que, hoje, são tidos como paradigmas, tiveram, no pretérito, fases de grande efervescência.

O Brasil, país jovem, também tem vivido seus momentos de grandes dificuldades. Assim, ocorreu no primeiro lustro da década de 1960.

Eleito por significativa maioria para o quinquênio de 1961/1966, sucedendo na presidência da República ao Sr. JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, sete meses depois de empossado, o Sr. JÂNIO DA SILVA QUADROS resignou o cargo.

Esse ato determinou séria crise política, pois o vice-presidente, na época, Sr. JOÃO BELCHIOR MARQUES DE GOULART, era acusado por alguns setores da sociedade de comprometimento com elementos ligados ao marxismo.

Os ministros militares insurgiram-se contra a posse de JOÃO GOULART, mais conhecido como JANGO, no cargo de presidente da República.

Outros setores da sociedade, todavia, pugnavam pela posse de JANGO, alegando ser ela um direito que a Constituição, então vigente, a de 1946, lhe garantia. Entre esses figuravam o Estado do Rio Grande do Sul, terra natal de JANGO, mais o III Exército que ocupa grande área no Sul, envolvendo aquele Estado. Seu comandante, General JOSÉ MACHADO LOPES, imbuído do espírito de máximo respeito e cumprimento às normas da Lei Magna, defendia a tese de que, tendo sido JANGO eleito vice-presidente em pleito ao qual nenhuma dúvida se opôs, a ele cabia o direito líquido e certo de se tornar o presidente naquela eventualidade. Agir de maneira diferente seria fazer tábula rasa da norma constitucional. (Mal. MACHADO LOPES, in o III EXÉRCITO NA CRISE DA RENÚNCIA DE JÂNIO QUADROS, Editora Alhambra, 1980)

Ante a iminência da confrontação armada e para evitá-la o Congresso votou uma emenda à Constituição de 1946, instituindo o sistema parlamentar de governo porque, assim, JANGO presidiria mas não governaria. Sob tal sistema, JANGO assumiu a Presidência da República.

A emenda mencionada acima previa que, ao fim do período presidencial que então corria (1961/1966), o Parlamentarismo seria submetido a um plebiscito, em que o povo diria se queria ou não a sua continuação.

JANGO, todavia, desejoso de reaver os plenos poderes que o Presidencialismo lhe consagrava, por meio de manobras políticas, consegue antecipar tal manifestação popular para janeiro de 1963. O povo, preparado por hábil manobra publicitária, disse peremptório NÃO ao Parlamentarismo.

JANGO torna-se, então, presidente num sistema presidencial de governo.

Alastrava-se no país grande onda de inquietação. Explodiam greves quase que diariamente nos mais diversos pontos do território nacional, muitas fomentadas por elementos interessados no desordem e nas quais o trabalhador era apenas mera massa de manobra. Imposições políticas causavam a falta ou a escassez de produtos de primeira necessidade em estados governados por oposicionistas.

O respeito à autoridade foi se tornando letra morta.

O governo idealizava diversas reformas entre as quais se destacava a agrária que muita celeuma causou na época, que não contava com o beneplácito da maioria conservadora do Congresso. Isso causou forte desarmonia entre governo e parlamento.

O país se debatia com considerável crise econômica, em que pesem os esforços do eminente e saudosíssimo Ministro SANTIAGO DANTAS (Sempre vivo na lembrança e na saudade de seus ex-alunos), quando ocupou a pasta da Fazenda.

Elementos interessados na desordem infiltraram-se nos postos de direção e dali a incitavam.

A indisciplina começou a grassar nos quartéis. Os clubes militares passaram a ser dirigidos por elementos altamente politizados e deixam de ser grêmios de caráter social e recreativo, para se transformarem em conclaves políticos e fontes das mais diversas reivindicações, principalmente aqueles cujos associados eram os de menor graduação.

Militares contrários à situação são preteridos em promoções e transferidos para as regiões mais distantes do país.

Em 12 de maio de 1963, explode uma rebelião de graduados em Brasília.

Não obstante, praticamente desde o início do governo parlamentarista, havia focos de conspiração, os mais diversos. Cíveis e militares confabulavam no Rio Grande do Sul, em São Paulo, em Minas Gerais, no Rio de Janeiro.

Sob sombrios presságios, inicia-se o ano de 1964.

Rebelam-se os marinheiros e se encastelam no Sindicato dos Metalúrgicos na Rua Anna Nery, no Rio de Janeiro. A tal se animaram possivelmente estimulados pelo célebre comício do dia 13 de março, no Rio de Janeiro na Praça Cristiano Ottoni, entre o antigo Ministério do Exército e a estação da Central do Brasil (D. Pedro II). Essa reunião, reuniu o Presidente da República, vários de seus apoiadores e inúmeros discursos foram pronunciados, ameaçando expressamente o Congresso: se ele não votasse as emendas constitucionais que permitissem as reformas, elas seriam feitas "na marra". Apesar de ter o governador do então Estado da Guanabara decretado feriado naquele dia, grande foi a afluência ao tal comício, distinguindo-se diversos cartazes de propaganda comunista e outros com "slogans" e chavões típicos desse movimento.

A revolta dos marinheiros terminou com a anistia que chefe do governo lhes concedeu e com a destituição do Ministro da Marinha substituído por idoso almirante, já de muito na reserva.

A anistia fez com que os marinheiros amotinados desfilassem em triunfo e desordenadamente pelas ruas do Rio de Janeiro, conduzindo aos ombros seu comandante que trazia o uniforme em desalinho.

A reação não se fez esperar.

Em São Paulo, realiza-se a "Marcha da família com Deus e pela liberdade".

E, no dia 31 de março, o comandante da 4ª Região Militar, com para-ida em JUIZ DE FORA, MG, levanta-se em armas contra o governo e organiza o DESTACAMENTO TIRADENTES que a nosso modesto ver, numa operação suicida, marcha sobre o Rio de Janeiro.

O governador do Estado de Minas Gerais lança manifesto proclamando seu Estado, sublevado. Arrasta a Polícia Militar de Minas Gerais, alguns de cujos componentes figuraram no DESTACAMENTO TIRADENTES.

A situação envia poderosas tropas com parada na VILA MILITAR, Rio de Janeiro, para dar combate aos insurretos mineiros, mas tais efetivos unem-se a esses na altura de Paraíba (antiga BR-040).

O Presidente da República, que se achava no Rio de Janeiro, vai para Brasília e, de lá, dirige-se a Porto Alegre, do onde saiu do Brasil.

O cargo é declarado vago e, dias depois, o Congresso elege o então General HUMBERTO DE ALENCAR CASTELO BRANCO para terminar o tumultuado período presidencial 1961-1966.

Mestre Alcy
(Cel. Intendente da reserva)