

Revista aeronáutica

Maio/Junho 1992

Número 186

COMARA
35 ANOS INTEGRANDO
A AMAZÔNIA

**QUEM FOI A PARIS,
PAROU,
COMEU PALMITO,
FICOU**

**SEM ALBATROZ
NO CÉU**

REPENSAR:
A IMPOSIÇÃO DO MOMENTO



**C-47 2068 — RESGATE
UMA PÁGINA DE HEROISMO**

**ENTREVISTA DO MINISTRO
DA AERONÁUTICA**

TASA, um vôo seguro

A segurança dos vôos no espaço aéreo brasileiro é o principal produto da TASA - Telecomunicações Aeronáuticas S.A., que atua em mais de 100 aeroportos coordenando pousos, decolagens e o tráfego de aeronaves ao longo das rotas aéreas.

Em pontos extremos da Amazônia, em pequenas estações no interior do país ou em aeroportos de grande porte como Guarulhos, a TASA está presente garantindo a segurança e o desenvolvimento da aviação.

Controle de Tráfego Aéreo, Informação de Vôo e Alerta, Telecomunicações Aeronáuticas e Meteorologia são os serviços essenciais da TASA, utilizados pelas companhias aéreas, por aeroclubes, hidrelétricas, mineradoras, construtoras, empresas de turismo, de seguros, veículos de comunicação e até pelas plataformas marítimas de petróleo onde o movimento de helicópteros é tão intenso que torna imprescindível a presença de controladores de tráfego aéreo. O atendimento aos clientes é feito em qualquer ponto do território nacional.

Com sede no Rio de Janeiro e sete Superintendências Regionais, a TASA hoje é responsável por projetos, instalação, operação, manutenção e modernização das comunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea, atuando no Sistema de Proteção ao Vôo ao lado da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo do Ministério da Aeronáutica.



TASA
TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, Terminal de Carga Aérea, 2º andar - Ilha do Governador - CEP 21941 - Rio de Janeiro - RJ - Caixa Postal 3112 - Tel.: (021) 383-7091 - Telex: (021) 23372 e (021) 30679 - Fax: (021) 393-0871



Amazônia e FAB — uma relação de amor, grandeza e heroísmo

Nesta edição, três matérias versam sobre um só assunto — a ação da FAB na Amazônia.

Uma trata do resgate dos sobreviventes do C-47 2068 — página de heroísmo, amor ao próximo, noção de cumprimento do dever, que engrandece aqueles bravos homens que dela participaram.

Outra narra o salvamento de uma menina acidentada, realizado em condições extremamente adversas de horário e local — mais uma das inúmeras missões de misericórdia do SALVAERO — Salvamento da Aeronáutica.

A terceira aborda a criação, há 35 anos, da COMARA — Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. A construção de aeroportos facilitou o trabalho do CAN que, por falta de pistas, utilizava apenas aviões anfíbios (de início os famosos Catalina). Ampliou-se, assim, a atuação da FAB no apoio aos Batalhões de Fronteira, às populações ribeirinhas, aos povos indígenas e a missões religiosas; ultimamente sua ação se dirige também à repressão ao contrabando e ao tráfico de drogas.

Configura-se, assim, o brilhante trabalho desenvolvido pela COMARA na integração da Amazônia.

Em todas essas narrativas um cenário comum — a Floresta densa, inóspita, bela, cruel, misteriosa, tão plena de feitiço e deslumbramento que qualquer adjetivo não tem força capaz de descrevê-la, tal a sua magnitude.

Frente a ela não há como pensar pequeno, não há como “ser pequeno”. Há que se ser grandioso em tudo que a ela se relacionar: nas intenções, nas ações, nas realizações e, principalmente, no sentimento. Um sentimento de amor, reverência e proteção com que devemos contemplar essa grandeza que é parte do território brasileiro, tão nosa quanto os pampas do Sul, as praias do Nordeste, os campos do cerrado, ou o Pantanal matogrossense.

É por esse sentimento maior de amor à nossa terra que devemos pautar nossos deveres e responsabilidades frente a esse desafio que é a Amazônia, nossa sim, mas também de nossos filhos, nossos netos, dos brasileiros do futuro.

Um patrimônio do Brasil, uma expectativa de Vida, de esperança — verde — tão verde quanto as verdes copas das majestosas árvores da nossa Amazônia.

A REDAÇÃO

“As mesmas forças naturais que possibilitam nos aproximarmos das estrelas nos colocam em situação de destruir nossa estrela”.

Wernher Von Braun
1912-1977
Cientista Alemão

nesta
EDIÇÃO

aeronáutica



capa

Sem Albatroz no Céu

Ex-tripulante relembra com orgulho e saudade missões cumpridas pelo bravo SA-16

20

Capa: SA-16 Albatroz às margens do Rio Negro
Fotografia de Antônio M. Mendes.

Entrevista com o Ministro da Aeronáutica

Ministro externa sua opinião sobre vários temas polêmicos da atualidade.

4



REPENSAR A imposição do momento

Articulista exercita o "Repensar" em torno de questões "Filosóficas" ou "Cotidianas".

30

SEÇÕES

Página Um	1
Notícias do Clube	38
Astronomia	18
Saúde	31
Fatos e Gente	34
Aviação	42

A nova desordem mundial

Autor do artigo analisa a certidão de óbito da União Soviética.

40



Conjunto habitacional homenageia Heróis da Força Aérea Brasileira

Ruas do “Jardim Residencial 22 de Abril” recebem nomes dos heróis do 1º Grupo de Caça Brasileiro falecidos em combate na Itália e dos que retornaram com vida.

26

COMARA – 35 anos integrando a Amazônia

Conheça a missão da COMARA, agente pioneiro da integração amazônica.

22



Quem foi a Paris, parou, comeu palmito, ficou

Escritor paraense, num relato apaixonado sobre o açaizeiro, explica sua variada utilização.

13

9



C-47 2068 Uma página de heroísmo, resgate e salvamento

Uma das mais belas páginas da história da Força Aérea Brasileira.

Entrevista com o Ministro da Aeronáutica

Ten. Brig.-do-Ar Sócrates da Costa Monteiro, natural do Rio de Janeiro, nascido a 26 de março, ariano, do signo do fogo, de pessoas perseverantes, decidiu-se na década de 40 pela carreira militar, opção das mais desejadas naquela época, ingressando em 1948 na Escola de Aeronáutica, do Campo dos Afonsos. Concluiu sua formação profissional em 1951, quando foi declarado Aspirante-a-Oficial-Aviador.

Piloto de caça, teve sua formação técnico-profissional complementada através dos diversos cursos da carreira e pela experiência adquirida nos diversos cargos que exerceu, caben-

do destacar, entre outros, o de Adido Aeronáutico em Washington, de Comandante do IV e VII COMAR e de Comandante-Geral-do-Ar.

Hoje, galgados os vários postos, os anos de dedicação a serviço da Força Aérea foram coroados pela honra maior da carreira no posto de Ten. Brig.-do-Ar, quando foi nomeado Ministro da Aeronáutica.

É como Ministro e profissional preocupado com os destinos do nosso País e da Força Aérea, que o Ten. Brig. Sócrates fala aos leitores da nossa Revista, numa de suas honrosas visitas ao nosso Clube de Aeronáutica.



RA — Ministro, qual a sua visão do presente panorama mundial e seus reflexos para o Brasil?

Ministro SÓCRATES — Em primeiro lugar, quero externar minha grande satisfação pela oportunidade de manifestar minhas concepções, meus anseios e até preocupações, por intermédio deste veículo tão importante que é a REVISTA AERONÁUTICA.

Abordando o tema da pergunta, considero como o fato mais relevante do cenário mundial, nos últimos decênios, a fragorosa derrocada do comunismo, com a dissolução da União Soviética e a independência de vários países antes submetidos a seu controle. Isso pôs fim à dis-

puta entre os dois grandes blocos de poder (Estados Unidos e União Soviética), podendo levar, mais tarde, ao surgimento de novos núcleos de influência e a eventuais conflitos entre eles.

Constatou-se, assim, a prevalência dos ideais de liberdade e democracia, patrimônio político e cultural do Ocidente e, vale ressaltar, bastante valorizados pelos militares brasileiros. A incontestável vitória do capitalismo responsável, da economia de mercado e da retração do Estado na vida econômica dos países fez surgir uma série de elementos que se tornaram essenciais ao bem-estar da sociedade. Entre outros, o domínio de tecnologias avançadas, a elevada produtivida-

de da economia e, evidentemente, o necessário atendimento às carências do campo social são fatores indispensáveis ao êxito de uma nação no atual contexto internacional.

É preciso entender, pois, a inescapável influência dos acontecimentos mundiais sobre a cena brasileira e, por decorrência, sobre a Aeronáutica. Algumas vezes, podem-se perceber, nessa influência, enfoques de ingenuidade e até de interesses mal disfarçados. O caminho da modernidade, porém, requer o pensamento voltado para o futuro e para fora das instituições; temos que olhar para o meio que nos cerca, procurar entendê-lo e divisar os caminhos mais adequados à Organi-

zação e ao País.

RA — Ministro SÓCRATES, qual a sua apreciação dos debates, presentes em todo o mundo, a respeito do papel dos militares no cenário atual?

Ministro SÓCRATES — Quando se apreço, através de alguns órgãos da imprensa internacional, que o homem atingiu o sonho ideal, divino, sublime: não há mais guerra, não há mais invasões, não há mais brutalidade, vendam-se todas as armas, desarmem-se todos os exércitos, somos levados a refletir com mais calma.

Está em moda, na imprensa, se falar de uma "crise de identidade" dos militares, em virtude do desaparecimento da ameaça totalitária. Mas é preciso sempre enfatizar que temos uma grande missão e sabemos o que fazer para cumpri-la. Nosso papel é de paz, nós existimos para que o recurso à guerra não seja uma opção atraente. Somos fatores de coesão, fatores de presença, de ordem e de justiça social.

O Ministério da Aeronáutica, por exemplo, apresenta em suas atividades uma significativa bivalência. A proteção ao vôo, em todas as suas nuances e facetas; a coordenação e a fiscalização da Aviação Civil; a operação e manutenção da infra-estrutura aeroportuária, diretamente ou mediante convênios ou concessões; as pesquisas científicas, entre outras, são atividades que, a par de serem de interesse do Poder Aeroespacial, rendem dividendos para toda a sociedade. Esses exemplos mostram a importância da Aeronáutica para um País da nossa dimensão e com as nossas necessidades.

No campo militar, unida às Forças irmãs, a Aeronáutica presta ao corpo social o inestimável serviço de prover segurança. Sem segurança, não existe um ambiente favorável a uma economia forte; não só o investimento externo deixa de vir como, ainda pior, o próprio capital nacional foge para lugares mais estáveis.

Com segurança, a economia encontra um ambiente propício e permite ao país atender a suas necessidades sociais.

Daí decorre o entendimento de que o papel das Forças Armadas do Brasil é o de, além de estarem preparadas para defender a Nação, contribuir para o seu progresso.

Devemos, todos, deixar bem evidente a crença em nossa importante e digna missão. É uma responsabilidade de todo brasileiro que serve ou já serviu ao seu País nas fileiras da Força Aérea.

RA — Ministro, o que o Senhor pensa da criação do Ministério da Defesa?

Ministro SÓCRATES — Este assunto, na verdade, vem sendo abordado há muitos anos. Em 1952, o General Góis Monteiro já declarava acreditar na futura adoção de uma estrutura militar unificada, nos moldes das organizações utilizadas em vários países. Hoje em dia, a questão assume uma condição de conveniência de ser avaliada com prioridade, em face da próxima definição do sistema de governo do Brasil.

Esses exemplos mostram a importância da Aeronáutica para um País da nossa dimensão e com as nossas necessidades

É importante que nós, militares, participemos dos debates, dos estudos a respeito do tema. É preciso estudar bem o assunto; julgamos que, se amanhã a Nação decidir implantar o Ministério da Defesa, é muito melhor que isso ocorra com nossa intensa participação, na busca da estrutura que melhor atenda ao País.

Precisamos nos debruçar sobre o tema, analisá-lo com serenidade, estudar opções. Se o parlamentarismo for aprovado, vejo alguma dificuldade em se

manter a estrutura atual. No sistema parlamentarista, o Premier e seus Ministros podem ser substituídos a qualquer momento. Como ficarão as Forças Armadas quando isso ocorrer constantemente?

Uma alternativa seria vincular os Ministérios Militares e o Chanceler ao Presidente da República e não ao Primeiro-Ministro. O Presidente, então, seria responsável pela política externa e pelas ações de defesa. Isso já foi tentado em outros países; poderia ser um caminho. Aqui no Brasil já foi implantado, quando, na década de 60, se estruturou o parlamentarismo.

Considero, por isso, importante que a sociedade à qual pertencemos discuta o assunto, debata a questão. Certamente temos possibilidade de, como profissionais d'armas, contribuir de maneira positiva e patriótica para a evolução do País.

RA — E quanto à discutida redução de efetivos militares, Ministro, qual a sua posição?

Ministro SÓCRATES — Quando me perguntam se o Brasil não pretende se engajar na corrente atual de desestruturação e redução das Forças Armadas, eu respondo: "Reduzir o quê?" As Forças Armadas brasileiras cabem todas no Maracanã. A verdade é que somos poucos para defender com eficácia um país tão grande.

Isso não quer dizer, porém, que não possamos otimizar o emprego de nossos recursos humanos, procurar obter a maior eficácia possível no cumprimento da missão. Podemos, por exemplo, restaurar a participação civil no quadro de servidores da Aeronáutica, em atendimento às atividades-meio, direcionando o pessoal militar para as tarefas operacionais.

Há quinze anos atrás, o Ministério possuía 27.000 funcionários civis. Eram homens que trabalhavam em Parques, em Hospitais, em funções burocráticas. Fomos gradativamente perdendo esses

funcionários ao longo do tempo, por um processo natural: faleciam, se aposentavam, pediam demissão. O Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, por exemplo, tinha 1.100 funcionários civis; hoje tem cerca de 127. A tentativa de substituí-los esbarrava em impedimentos legais, pois não se podia contratar funcionários públicos. A solução: incluir mais pessoal militar. Foram adotados mecanismos que permitissem recompormos os recursos humanos. Criou-se então o Sargento VTE, o voluntário especial, os quadros complementares.

Assim, nos dez últimos anos passamos de 5.000 para 7.305 Oficiais, de 16.900 para 26.700 Sargentos. Enquanto isso, chegávamos a 1990 com 11.500 civis. Movidos pela necessidade, buscamos compensar as perdas do elemento civil aumentando a participação militar. Isto foi um recurso, uma imposição da época.

Ora, o militar custa caro. Ele precisa de fardamento, treinamento de tiro, treinamento de marcha, de acampamento, de ação militar

Hoje, porém, as condições são diferentes. As conhecidas restrições orçamentárias, além da participação do Congresso na aprovação de verbas, não mais permitem gastar além do planejado. Esta é a realidade: temos que nos adaptar a ela. O Governo não emite mais moeda para cobrir gastos públicos; cada Ministério precisa sobreviver com suas próprias verbas.

Ora, o militar custa caro. Ele precisa de fardamento, treinamento de tiro, treinamento de marcha, de acampamento, de ação militar. Ele custa caro porque é um

profissional de dupla utilização. É um especialista e também um guerreiro. Além disso, precisa, evidentemente, de apoio de saúde, apoio residencial. É mais sujeito a transferências, com todas as despesas necessárias. Isto tudo configura um gasto maior para o Ministério.

No mundo inteiro se faz a intensa utilização de funcionários civis nas corporações militares. Já os tivemos em maior número; não há motivo para deixar de voltar a tê-los.

Assim, estamos com um programa, já aprovado pelo Presidente, de aumento da participação civil no Ministério. A meta é ter Hospitais, Parques, Escolas, Órgãos de controle de tráfego aéreo e setores administrativos com 30 a 40% de pessoal civil.

Além da economia proporcionada, esta medida também é desejável no contexto internacional, pois demonstra uma atitude de acompanhamento do comportamento mundial, num quadro de diminuição das tensões internacionais gerado pelo fim da Guerra Fria.

RA — Com relação ao aspecto da seguridade social do militar, a polêmica de extinguir ou não o sistema atual, como está a situação?

Ministro SÓCRATES — Tenho recebido telefonemas, cartas, telegramas e muitos apelos. Houve, realmente, uma proposta, genérica, de criação de um sistema de seguridade social comum a todos os servidores públicos. Essa proposta foi baseada na interpretação de um artigo da Constituição.

Os titulares das Pastas Militares e o Ministro Chefe do EMFA levaram ao Presidente e ao Congresso as suas apreensões a respeito de uma mudança tão radical e rápida na sistemática previdenciária militar. As Assessorias Parlamentares dos Ministérios Militares acompanharam cuidadosamente o percurso do projeto e trabalharam com eficácia no sentido de mostrar à classe política as preocupações

do segmento militar.

O Presidente da República, sensibilizado pelos argumentos expostos, decidiu, através da Mensagem n.º 158, de 13 de maio de 1992, solicitar ao Congresso Nacional a retirada da Emenda contendo a proposta de unificar a seguridade militar e civil.

Portanto, está resolvido o problema e afastado qualquer possível prejuízo à família militar.

RA — Mudemos um pouco o foco da entrevista, Ministro. De vez em quando, a imprensa publica matérias a respeito do SIVAM. O que é esta sigla e qual a participação da Aeronáutica neste projeto?

Ministro SÓCRATES — A sigla SIVAM significa Sistema de Vigilância da Amazônia. Quero esclarecer de imediato que esse não é um programa de defesa, um projeto exclusivamente militar. Há algum tempo, recebemos uma proposta de venda de aviões para exercer controle radar aerotransportado, para fazer a vigilância de fronteira. Não é nada disso!

O SIVAM implica na efetiva presença do Governo Brasileiro na área, com suas agências e órgãos representativos: Receita Federal, Polícia Federal, IBAMA, Ministério da Saúde, além dos Ministérios Militares.

Serão montados centros de coleta e difusão de dados, recebidos de satélites e outros meios, para que se possam acompanhar os acontecimentos naquele importante e rico pedaço de Brasil. Poder-se-á reduzir eficazmente, assim, uma série de crimes cometidos, não só contra o ambiente, mas também contra os próprios interesses do povo brasileiro.

Desmatamentos, incêndios, garimpos irregulares, narcotráfico, contrabando são algumas das atividades altamente danosas ao País e que poderão ser efetivamente coibidas.

O Ministério da Aeronáutica tem plena crença no sucesso desse programa e nele se empenhará com toda a energia.

RA — *Como o Senhor encara o relacionamento das Instituições Militares com a Imprensa?*

Ministro SÓCRATES — A vida de uma nação, como a vida do homem, apresenta determinadas fases, que marcam um período e até caracterizam um momento.

Vivemos uma democracia plena, com absoluta liberdade de opinião. Houve uma época, porém, em que a gravidade da situação não permitiu a plenitude dessa liberdade. Aquela época passou; os militares, parte da sociedade e com ela sintonizados, fizeram o caminho de volta à normalidade democrática.

Alguns profissionais de imprensa, porém, aparentam ainda viver naqueles tempos. Olham mais para trás do que para a frente e revelam, por vezes, um azedume que a marcha dos acontecimentos já deveria ter superado. Eu próprio tenho, vez por outra, testemunhado e sofrido essa belicosidade.

Entretanto, isso não enfraquece minha fé na absoluta necessidade de uma Imprensa livre, atributo de uma sociedade democrática, mesmo que alguns integrantes dessa Imprensa, em certos momentos, não se mostrem nem responsáveis nem conscientes dos fatos nem das opiniões que exibem ao público.

Considero fundamental o cuidado em conduzir uma administração em termos, para usar uma expressão em voga, absolutamente transparentes. Digo sempre aos novos Comandantes escolhidos que, quando se está na linha do limite do pode ou não pode, do posso ou não posso fazer, há uma regra básica que nos ajuda. Podemos fazer tudo aquilo que puder ser publicado nos jornais. Não devemos fazer nada daquilo que, ao ser publicado, não se tenha condição lógica e ética de responder.

Daí porque considero tão importante o papel da Imprensa, como um elemento conscientizador da sociedade, para a

vida nacional.

RA — *Já que falamos da Imprensa, Ministro, focalizemos agora um tema que está no centro das atenções: o problema salarial dos militares. Qual a sua posição a esse respeito?*

Ministro SÓCRATES — Não há como negar: eu estou preocupado. Sabemos muito bem da dificuldade que o militar brasileiro está passando para garantir, até, a sobrevivência de sua família.

Felizmente, a sociedade brasileira, em peso, reconhece essa dificuldade e, mesmo também vivendo dias difíceis, apóia a solução do gravíssimo problema salarial, centrado principalmente nas enormes distorções no pagamento de servidores dos três Poderes.

A isonomia já é uma unanimidade, já é um consenso nacional.

Sensibilizado pelas manifestações gerais e públicas, com a participação dos Chefes Militares, o Presidente da República agiu com presteza e descortino, clamando as lideranças dos outros Poderes a reunir esforços para eliminar o problema. Em várias oportunidades, o Chefe do Executivo manifestou claramente sua concordância com o pleito e o seu interesse em resolver logo a questão.

A isonomia já é uma unanimidade, já é um consenso nacional

A proposta apresentada pela Comissão de representantes dos três Poderes, formada para sugerir uma linha de ação, atende às aspirações dos servidores injustiçados.

Vamos, agora, acompanhar com serenidade e confiança, nos Chefes e nas Instituições, a marcha da medida proposta rumo à sua implementação.

Certamente os setores até agora beneficiados hão de perceber a absoluta ur-

gência das providências corretivas e atender ao clamor da opinião pública brasileira e ao mandamento do texto constitucional.

A hora é de serenidade e de bom senso. A coletividade militar sabe que seus legítimos Chefes estão envidando todos os esforços para o bem da família militar. É, portanto, confiar e aguardar a implantação da isonomia.

RA — *Agradecemos ao Senhor pela entrevista e colocamos a Revista Aeronáutica à disposição para suas palavras de despedida aos nossos leitores.*

Ministro SÓCRATES — Quero manifestar o meu sincero agradecimento pela oportunidade de tratar de assuntos tão importantes para a Aeronáutica e o País. Em meio a tantos compromissos e trabalhos exigidos pelo cargo, muitas vezes nos faltam tempo e oportunidade para esclarecer tópicos mais polêmicos e mostrar ao integrante da Aeronáutica, nas fileiras ou na inatividade, os intensos esforços desenvolvidos em prol do bem comum.

Para este esclarecimento, considero de extrema importância a ajuda do Clube de Aeronáutica, como um ambiente de elevado nível, um elemento congregador de nosso público interno. Esta associação, tão estimada pela Família Aeronáutica, atesta, com sua dignidade e responsabilidade, sem a fraqueza da omissão nem a impulsividade dos atos impensados, estar à altura das tradições e dos valores que tão bem caracterizam o segmento militar, em sua união em torno dos valores cívicos e éticos.

Creio firmemente não estar só no comando da Força. Nossa Instituição precisa da dedicação de todos, do Tenente-Brigadeiro ao mais moderno recruta. O trabalho integrado para levarmos juntos nossa Força Aérea, pelos céus atuais de pesada turbulência, nos fará mais conscientes de nossa capacidade e mais dignos da grandeza de nossa missão.

Muito obrigado.

reção ao Norte já está sendo sentida na Europa, a partir dos países do Norte da África, e nos EUA, a partir do México e América Central. Esse é um fenômeno que já está incidindo profundamente no terreno ideológico e político dos países do Norte, seja pelo avanço das posições de ultra-direita fascistas, seja pela opção de líderes políticos de todas as tendências — inclusive os social-democratas — que começam a agitar programas de “defesa da civilização européia”.

Nesse contexto, estão surgindo três tipos de países:

— os do “Norte civilizado”, com estabilidade demográfica, alto consumo e controle global dos meios de produção mundiais;

— os da “fronteira” Norte/Sul — os chamados “Estados-tampões” referidos por JEAN-CHRISTOPHE RUFIN —, eternos candidatos ao desenvolvimento, porém mantidos nos níveis mínimos que assegurem a estabilidade política, o controle da natalidade e a absorção dos candidatos à imigração econômica;

— os de “barbárie profunda”, afetados pelo crescimento demográfico galopante e pela crônica miséria, todavia demasiadamente débeis para constituir ameaças diretas ao Norte, pois sequer têm a vantagem aparente de serem vizinhos ameaçadores, do ponto de vista migratório, para, assim, receberem

ajuda.

A questão essencial para os países que ainda estão em condições de lutar para atingir o desenvolvimento capitalista moderno seria, de imediato, obter capacitação para constituir-se, pelo menos, em Estados-tampões, para merecer a ajuda do Norte.

O problema já não é o império soviético, o bolchevismo, o terrorismo apoiado ou manipulado pela KGB, as revoluções exportadas pelo castrismo. O problema atual seria a “barbárie” esfomeada que surge do Sul.

Recorde-se que a revolução que atingiu os países do “socialismo real”, tanto no Leste-Europeu como na própria União Soviética, foi fruto da convicção popular de que o velho sistema não era reformável. Essa mesma convicção poderá vir a ser estimulada nos povos carentes do Sul com referência a que algumas figuras da esquerda já passaram a denominar “capitalismo real”. Nesse sentido, o escritor cubano JESUS DIAZ declarou recentemente ao jornal alemão “Der Spiegel” que “no Leste-Europeu o socialismo fracassou e na América Latina quem fracassou foi o capitalismo. E aí reside o problema.”

Antônio Pinto é Cap. Adm. R/R

Clube de aeronáutica

CHICAER

A carteira hipotecária do Clube de Aeronáutica oferece aos seus associados serviços de corretagem de compra e venda de imóveis.

Com taxas inferiores às do mercado, serviço rápido e seguro, além de assessoria jurídica e financeira, os interessados terão a garantia de um bom negócio.

Não vacile, não perca tempo.

Informações:

Rua Santa Luzia, 651 — 4º andar
CEP 20030 — Rio de Janeiro — RJ
Tel.: (021) 220-8252

Uma página de heroísmo: C-47 2068 — resgate e salvamento

Ferdinando Muniz de Farias



UH — 1D



C-130 — HÉRCULES



ALBATROZ



C — 47



CATALINA

Aeronaves que participaram do resgate das vítimas do C-47 2068

Fora uma noite de intensa atividade na SBMN, naquele 25 de junho do ano de 1967. Deslocado para lá em um C-130 — de cuja tripulação faziam parte o major Muniz, os tenentes Xavier e Orlando, os sargentos Lemgruber e Capela, além de mecânicos e equipes de rádio-montagem do helicóptero —, o UH1D-8530 acabara de ser preparado e, às cinco horas da manhã do dia 26, efetuava o vôo de experiência e de solo dos dois pilotos. Iniciava-se, então, uma das mais bonitas páginas na história da Força Aérea Brasileira, traduzida na busca e salvamento das vítimas do último e fatídico vôo do C-47 2068.

A missão fora iniciada com o deslocamento de Manaus para Tefé e apoio em rota dado por um C-47, pilotado pelo coronel Breves. Nesta cidade, ainda no dia 26 de junho, logo

após a nossa chegada, um Albatroz, comandado pelo capitão Favero, aterrissava, voltando da busca ao local onde, supostamente, o 2068 teria sido localizado — mais ou menos a trinta quilômetros do rio Japurá, na localidade chamada Jubará. Também um Catalina, tripulado pelo capitão Bóris, pelo major Muniz e três elementos do Parasar, trouxe a confirmação da localização do aparelho sinistrado, que se havia chocado com uma árvore de cem metros de altura, informando ainda que, em face do tempo de avistamento, não tinham sido localizados sobreviventes. O capitão Favero disse ao major Cardoso, coordenador da busca, que o local do acidente era impraticável para o uso de helicóptero, por não haver condições de pouso; as árvores eram muito altas, com cerca de uma centena de metros, o vento na região era nulo e a tem-

peratura girava em torno de quarenta graus centígrados, tornando difícil operar o UH1D naquelas condições, principalmente porque a missão estaria em mãos de dois pilotos sem qualquer experiência naquele tipo de operação. Estas informações, prestadas por pessoa tão qualificada como era o então capitão Favero, foram ouvidas também pelo major Muniz, o tenente Xavier e outras pessoas que se encontravam no local.

Após ouvirmos o relato sobre as condições e a impossibilidade operacional do UH1D, eu tomara a minha decisão: tentaria de qualquer maneira cumprir a missão! Nada falei ao tenente Xavier, meu companheiro, sobre o que eu pensara fazer e o deixei inteiramente à vontade para opinar e decidir se deveríamos ou não tentar a missão. A resposta dele foi algo de que jamais poderei esquecer: "Major, eu ouvi tudo o que foi dito sobre a impossibilidade operacional do helicóptero, mas ainda não sei se há ou não sobreviventes; caso haja, se não tentarmos o salvamento, para o resto de minha vida eu não estarei em paz com a minha consciência. Acho que devemos tentar."

Respondi emocionado ao tenente Xavier que, mesmo sozinho, eu iria tentar e agora estava feliz, pois sabia que, com a ajuda dele e de Deus, nós conseguiríamos fazer o que fosse possível para realizar a missão prevista.

A Missão em andamento

A partir daquele momento, decidimos fazer tudo, planejando e, dentro do possível, treinando a missão que seria cumprida. Nós, além de inexperientes, não éramos operacionais, nunca tínhamos feito descida e resgate, operando guincho. A preparação do UH1D para os serviços de busca e salvamento do avião acidentado exigiu uma série de medidas. Para tentarmos executar a missão, após verificada a existência de sobreviventes, resolvemos o mais elementar — diminuir o peso do helicóptero, retirando dele grande quantidade de combustível, equipamentos desnecessários e tripulantes que fariam falta, mas poderiam ser dispensados. Treinamos em área livre a descida do homem Parasar, em operação tipo rapel.

Na manhã do dia 27, o UH1D decolou de Tefé, indo diretamente para o local onde se encontrava o 2068, levando o Guarany, o Dr. Santos, o capitão Sérgio (Macaco) e elementos do Parasar. O vôo sobre a floresta Amazônica, um infindável oceano verde, é qualquer coisa de indescritível: a expectativa, o temor, a curiosidade e a consciência do dever a cumprir, tudo vai atuando sobre o espírito de cada elemento envolvido na missão. A tensão nervosa torna-se muito grande.

Concomitantemente, os aviões Catalina e Albatroz haviam levado de Tefé para Jubará o pessoal e material necessários, sendo a área de pouso ampliada e transformada em base de apoio. Com o helicóptero UH1D operando ainda sem guincho, foram transportados para o local do acidente todos os integrantes do Parasar, os Pára-quedistas de Operações Especiais do Exército, além de dois médicos e enfermeiros.

O pessoal do Parasar e os pára-quedistas iniciaram, então, a árdua tarefa de montar uma enfermaria de emergência, objetivando o tratamento de possíveis sobreviventes ou o recolhimento de corpos, preparados para o resgate. Além disto, foi providenciada a abertura de uma clareira, destinada a possibilitar a descida do helicóptero — obra difícilíssima, devido à grossura dos troncos das árvores e à floresta densa. Enquanto executávamos nossas tarefas, o Ministério da Aeronáutica providenciava a urgentíssima remessa do guincho, vindo dos Estados Unidos.

No salvamento, susto, milagre e emoção

O trabalho de busca, salvamento e resgate das vítimas do acidente aéreo com o 2068 foi penoso. Quase todos os que desceram com o rapel tiveram as mãos feridas ou queimadas, devido ao atrito com a corda. O Guarany e o Dr. Santos desceram por dentro das copas das árvores com a corda, fazendo o rapel; em seguida, desceu o capitão Sérgio. O cap. Cordovil, durante a descida no rapel, perdeu a corda e caiu em queda livre de mais ou menos quarenta metros, quando, por sorte, a corda, tendo passado por baixo dos braços, o prendeu, causando-lhe ferimentos. Um grande susto em todos.

Executada a operação de descida, o pior: a dura realidade. Um quadro impressionante! O nariz do avião e os dois motores estavam enterrados no chão; o aparelho partido e incendiado. Horrível! A maioria dos corpos carbonizados; apenas cinco sobreviventes.

Em três dias chegou o guincho, que tornou possível, no quarto dia, resgatarmos os sobreviventes, com o helicóptero pairado a uma altura de mais de oitenta metros. Com a chegada do guincho, treinamos a sua utilização, descendo e resgatando o nosso enfermeiro, em área livre. Tudo era feito somente uma vez, pois não havia tempo a perder. Por medida de segurança e para poder pairar em uma altura próxima de cem metros — o que evitaria o perigo das árvores para os rotores —, resgatamos os sobreviventes um a um. A operação de salvamento e resgate foi, na verdade, extremamente perigosa. O pouso era difícil e sem arremetida, pois a mata era

muito fechada, e a decolagem também era complicada, porque tínhamos que subir na vertical uns vinte metros e então fazer a corrida, subindo para ultrapassar os obstáculos. Não ter havido acidente com o helicóptero durante os resgates foi um verdadeiro milagre. Somente nós sabemos o que foi evitar o pêndulo com o guincho, a toda velocidade, para retirarmos os sobreviventes e os vinte mortos, sem batermos na copa das gigantescas árvores.

Os cinco sobreviventes foram levados à base em Jubará e embarcados no Albatroz pilotado pelo tenente Carvalho, que decolou do rio Japurá, já anoitecendo, e atravessou a floresta Amazônica até Manaus, onde um C-130 aguardava os sobreviventes, transportando-os imediatamente para o Rio de Janeiro.

Um aventura. Uma heróica aventura, porque humanitária, acima de tudo, envolvendo tanta coisa e tanta gente. Durante a missão, realizaram-se 35 sortidas do UH1D, foram voadas mais de 42 horas; resgatados 5 sobreviventes e 20 corpos de companheiros que nos deixaram para sempre. Foram 12 pousos na clareira, para resgate, envolvendo 42 homens, entre os do Parasar e pára-quedistas, descidas em rapel — enfim, uma missão que teve, inegavelmente, o seu lado emocionante.

Passado o tempo...

Decorridos tantos anos, ao fazer este relato, recordações sobre a queda do 2068, não posso esquecer as inúmeras lições que me foram proporcionadas por aquela missão de busca e salvamento, que considero a mais extraordinária e difícil de minha vida de aviador. Nela eu vi a abnegação de muitos companheiros — militares ou civis — e seu espírito de humanidade; sei que o COMTA priorizou absolutamente tudo o que se relacionou com aquela missão e o Ministério da Aeronáutica, em tempo recorde, providenciou a remessa do guincho necessário e indispensável para a realização da missão. Não posso deixar de lembrar os Pára-quedistas de Operações Especiais do Exército (entre eles o Taumaturgo, Buch, Pelegrino e outros), todos de extrema utilidade e competência; o Lessa e todo o pessoal do Parasar, magníficos em sua atuação. Também não posso esquecer uma "velha águia" que decolou de Manaus com um C-47, muito acima do peso de operação militar, dirigindo-se a Tefé, apoiando em rota o meu UH1D, e que de tão pesado não conseguia subir, não tendo a sua velocidade de cruzeiro ultrapassado de 110 milhas; e o Brigadeiro Breves, que teve uma presença marcante, evidenciando em suas atitudes uma grande dose de amor ao próximo.

Valeu o risco, valeram os momentos de angústia e de dificuldades. Fizemos tudo o que foi possível e necessário fazer e nada de grave aconteceu a qualquer um de nós ou às aeronaves envolvidas. E o mais importante: todos os que estivemos naquela missão do 2068, de alguma forma envolvidos, estamos em paz com nossas consciências e certos do dever cumprido.

Ferdinando Muniz de Farias é Cel. Av. R/R

Nota da redação

Na matéria especial "C-47 2068: O diário de um drama", publicada no n.º 184 — 1992, foi omitido o nome do Maj. Brig. Everaldo Breves, autor do texto, bem como o do Sargento Gilberto Barbosa, um dos cinco sobreviventes do acidente ocorrido e autor do Diário que narra o drama vivido por aqueles militares, naquela ocasião.

ACR SERRA DE CASTRO ADVOGADOS ASSOCIADOS

DIREITO AERONÁUTICO

- Defesa de interesses na área judicial e administrativa no campo da Aviação Civil.
- Análise de Acordos Aéreos, levantamentos de oportunidades, contratos no campo Aeronáutico, arrendamentos de áreas aeroportuárias, aspectos judiciais das tarifas aeroportuárias e aéreas.
- Pareceres, Ações Judiciais e Medidas Cautelares.

DIREITO IMOBILIÁRIO

- Nova Lei do Inquilinato (Imóveis Residenciais e Não-Residenciais).
- Ações de Despejo, Revisionais, Renovatórias, Análises e Pareceres.

DIREITO DE FAMÍLIA

- Separações, Divórcios, Pensão Alimentícia, Alimentos Provisionais.
- Investigação de Paternidade.

DIREITO DAS SUCESSÕES

- Inventários, Testamentos, Ações Judiciais.

DIREITO ADMINISTRATIVO

- Análise da legalidade dos Atos Administrativos.
- Análise e Pareceres sobre Licitações, Editais e Contratos Administrativos.
- Proposições de Medidas Judiciais e Administrativas cabíveis nesta área.

CONSULTAS COM HORA MARCADA

Rua Santa Luzia, n.º 405 — Grupo 29, Centro, Rio de Janeiro.

Telefones: **240-4511**
220-7151



**Brasilia: o novo padrão
de conforto e
segurança nas linhas
aéreas regionais.**

 **EMBRAER**

Quem foi a Paris, parou, comeu palmito, ficou

J.A. de Tomaso Coêlho

A pesar de a França ser o maior importador do palmito brasileiro, ainda não surgiu em Paris o refrão, por nós simulado, para servir de título ao nosso artigo. Embora o Pará seja o maior beneficiador e exportador do palmito brasileiro, também não surgiu por lá o refrão: "Quem foi ao Pará, parou, comeu palmito, ficou". Entretanto, é internacionalmente conhecido o refrão tradicional dos paraenses que diz: "Quem foi ao Pará, parou, tomou açaí, ficou". A voz do povo é a voz de Deus e ela consagrou o açaí como a especiaria mágica que seduz, enfeitiça e conquista aqueles que a provam.

Açaí e palmito são, respectivamente, o fruto e o broto do açazeiro (grafado no início do século "assahzeiro"), sendo que o fruto é produção exclusiva, enquanto que o palmito pode ser encontrado como brotos de outras palmeiras, como a pupunheira e a juçara.

O açazeiro é uma palmeira tipicamente silvestre, com altura em alguns casos de até 20 metros, e cresce formando touceiras. Faz parte da vegetação florística das matas de terra firme, várzea e igapó, localizadas no estuário amazônico.

A palmeira, seus componentes e suas aplicações encontram-se ilustradas neste artigo.

Sendo o nosso objetivo maior o de alertar para a preservação da espécie e para o conflito entre a produção dos frutos, como fonte tradicional dos alimentos, e a industrialização do palmito, abordaremos a seguir estes dois tópicos.

O fruto do açaí, baga com peso médio de 1-0,5g, de coloração roxa, quase negra quando maduro, é utilizado no preparo do suco — "vinho de açaí". A colheita de frutos é feita por habitantes locais, por meio da escalada dos estipes (caules). Muitos coletores utilizam, para ajudar na escalada das palmeiras, a peconha, que é um laço de corda, embira ou pano, em forma de oito, em cujas alças são colocados os pés, sendo o nó do laço pres-

Diferente de outras palmeiras que nascem solitárias, o açazeiro nasce em grupo formando touceira. Cada caule é conhecido como estipe



De corpo inteiro, a graça e a beleza do açazeiro e a diferença de estágios de desenvolvimento dos estipes



sionado contra o caule das touceiras. Entretanto, existem outros coletores que tornam ainda mais perigosa a colheita, pois, além de não utilizarem a peconha, pulam de um estipe para outro, para aumentar o número de cachos colhidos por dia. Um apanhador experiente pode colher 180 kg de frutos por dia.

O processo de fabricação do suco e as suas utilizações também estão ilustrados neste artigo.

O vinho do açaí é considerado um alimento energético de 80 calorias em 100g. Contém vitaminas A e B1, glicídios, com teor duas vezes superior ao do leite, cálcio, fósforo e ferro. Seu consumo geralmente é feito puro ou misturando-se açúcar e farinha de tapioca ou mandioca. Pode ser consumido ainda azedo, sob a for-

ma de mingau, como picolé ou sorvete e ainda como creme.

A demora para o consumo não é aconselhada devido à alta deteriorabilidade do suco, bem como à perda de suas propriedades organolépticas. Para que essas propriedades sejam preservadas com o tempo, são necessários o seu resfriamento e conservação a -40°C .

A importância do fruto é representada por um consumo diário aproximado de 90.000 l/dia, só na cidade de Belém, por ser alimento de subsistência das famílias de baixa renda, principalmente daquelas que vivem nas regiões do estuário amazônico.

O palmito é a parte cilíndrica envolvida pela bainha das folhas do açazeiro, localizada na extremidade superior do estipe, e responsável pelo desenvolvimento da palmeira. Por ser altamente deteriorável, é necessário que o miolo, o palmito comestível, seja protegido pelas bainhas envoltoras, que somente serão retiradas nas indústrias de palmito em conserva, para que seja realizado o respectivo processo de fabricação.

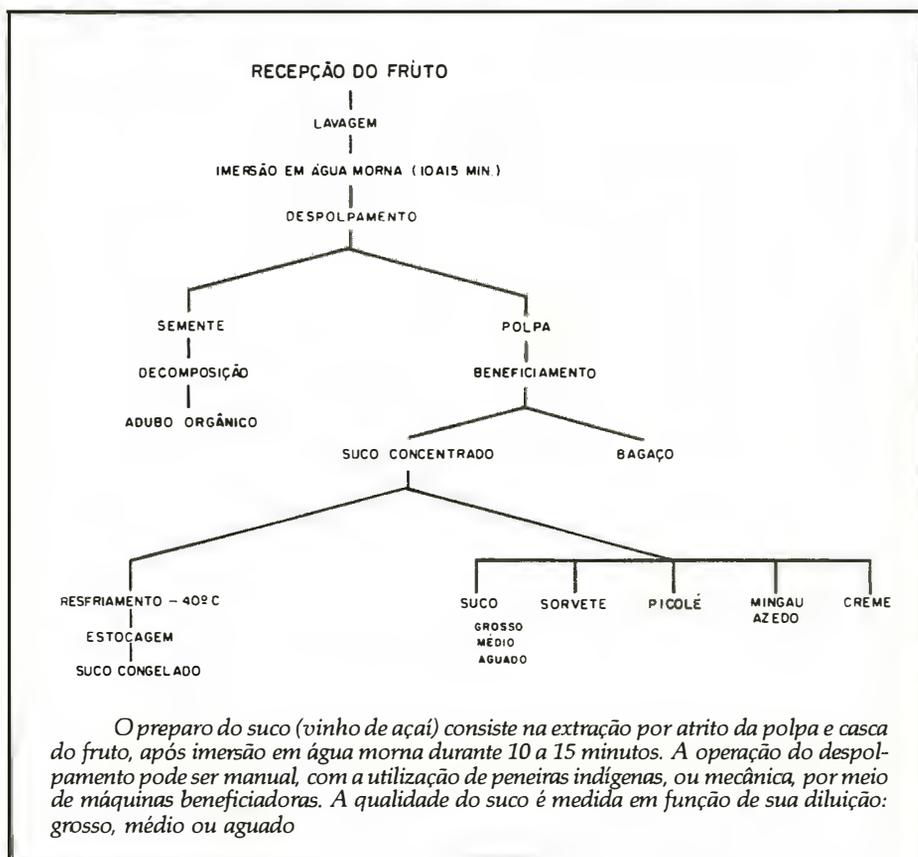
A industrialização do palmito teve seu início no Sul do país, sendo o mesmo extraído de uma outra palmeira conhecida como juçara — "Euterpe Edulis".

O extrativismo indiscriminado e predatório exauriu as fontes naturais de juçaras do Sul, fazendo com que na década de 70 os empresários as substituíssem pelo açazeiro, encontrado em grandes concentrações no estuário amazônico, e instalassem inúmeras fábricas de enlatamento de palmito nas margens dos rios e igarapés da região.

O palmito é retirado derrubando-se o estipe (caule da touceira, no caso do açazeiro, e a própria palmeira, no caso da juçara, pois esta última cresce em estipe solitário) e separando-o do estipe e da parte superior da palmeira, conhecida como capitel foliar. Operações de extração feitas com cuidado possibilitam a conservação do palmito retirado há até quatro



A exuberância das palmas que tremulam pelas mãos dos fiéis nas igrejas de Belém para festejar o Domingo de Ramos



a cinco dias, prazo limite para a sua deterioração.

A deteriorabilidade do palmito condiciona sua exploração a áreas não muito distantes das indústrias, de forma que se permita o transporte da matéria-prima em tempo que não ultrapasse o prazo-limite de sua deterioração.

Por questão de hábito alimentar, a população regional não consome o produto. Nem as famílias de baixa renda, o palmito "in natura", nem as de maior renda, o produto em conserva.

O processo de industrialização do palmito em conserva e as suas utilizações encontram-se ilustrados neste artigo.

Para sentirmos a importância do palmito, basta observarmos que, de 1969 a 1979, do valor total das aproximadamente 700 mercadorias exportadas pelo Brasil, o palmito participa com 0,10%. Por outro lado, do valor total do palmito exportado pelo Brasil, o Pará participa com 93%.

A industrialização do palmito já demonstrou a sua característica predatória no Sul do país, quando praticamente exauriu a palmeira juçara. Da mesma forma, existem indicadores de que o mesmo possa ocorrer com o açazeiro no norte do país. Nesse último caso, existe um agravamento pelo fato de o açazeiro produzir o vinho do açaí, alimento de subsistência e especiaria consagrada na região.

Existe legislação regulamentando a exploração do palmito desde novembro de 1966. Como exemplos, temos as Portarias nº 1.283, de 26.11.69, do IBDF, e nº 439, de 09.08.89, do IBAMA, que obrigam à reposição florestal as pessoas físicas ou jurídicas envolvidas com a exploração, industrialização e comercialização das espécies produtoras de palmito.

Existem estudos e pesquisas sobre o manejo de populações nativas de açazeiros, entre os quais podemos citar, como exemplos: o estudo realizado pelo Eng. Florestal Mário Augusto G. Jardim e pelo Biólogo Anthony B. Anderson, publi-

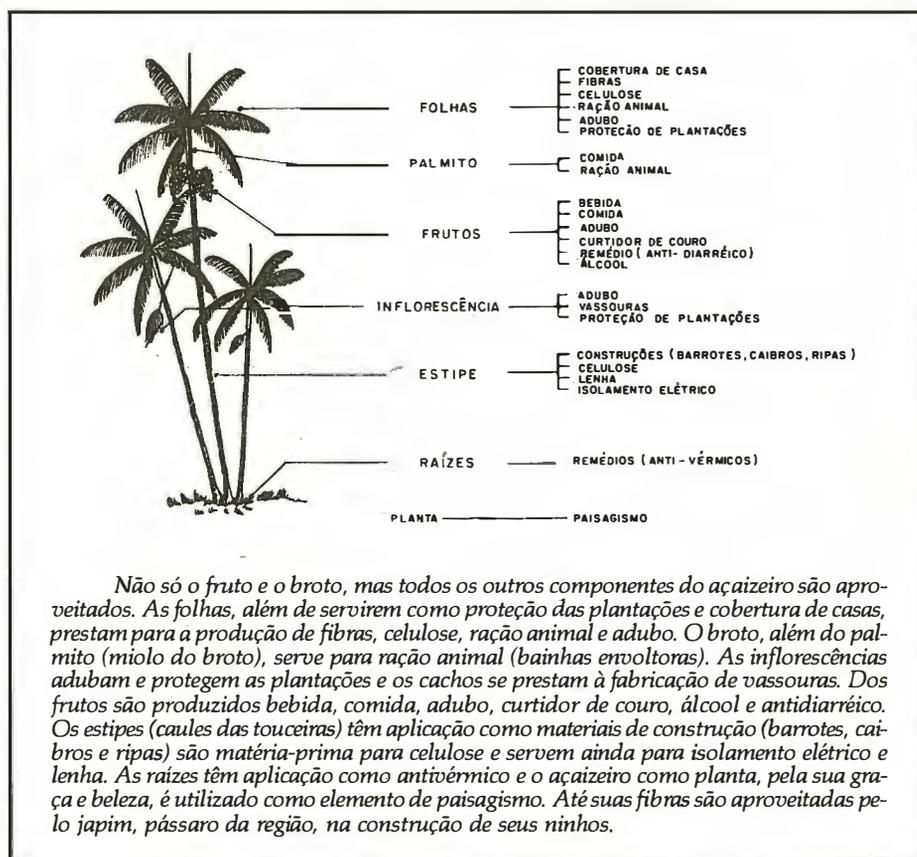


Detalhes da palma, do estipe e do capitel foliar onde se localiza o palmito

cado no Boletim de Pesquisa Florestal, Curitiba, (15): 1-18, dez/87; os estudos sobre o vale do Tocantins realizados pela Hidroservice em 1977; o estudo do Consultor da EMBRAPA, em Belém, Batista Benito Gabriel Calzavara, publica-

do nos Anais do I Encontro Nacional de Pesquisadores em Palmito, Curitiba-Paraná; as experiências realizadas pelo IDESP.

Os estudos, pesquisas e experiências realizados têm demonstrado que a pre-



servação do açazeiro, a produção do vinho de açai e a industrialização do palmito têm assegurada a sua continuidade, desde que sejam empregados dois métodos de extrativismo:

1) enriquecimento, que consiste na eliminação de espécies sem interesse e de menor valor econômico, o que possibilita o aumento do número de pés de açazeiros quer pela regeneração natural, quer pelo plantio;

2) desbaste seletivo, que consiste na programação da derrubada dos açazeiros em função de suas idades e estágios de desenvolvimento dos estipes, o que prolongaria a vida das touceiras e permitiria o desenvolvimento das brotações e a colheita dos frutos.

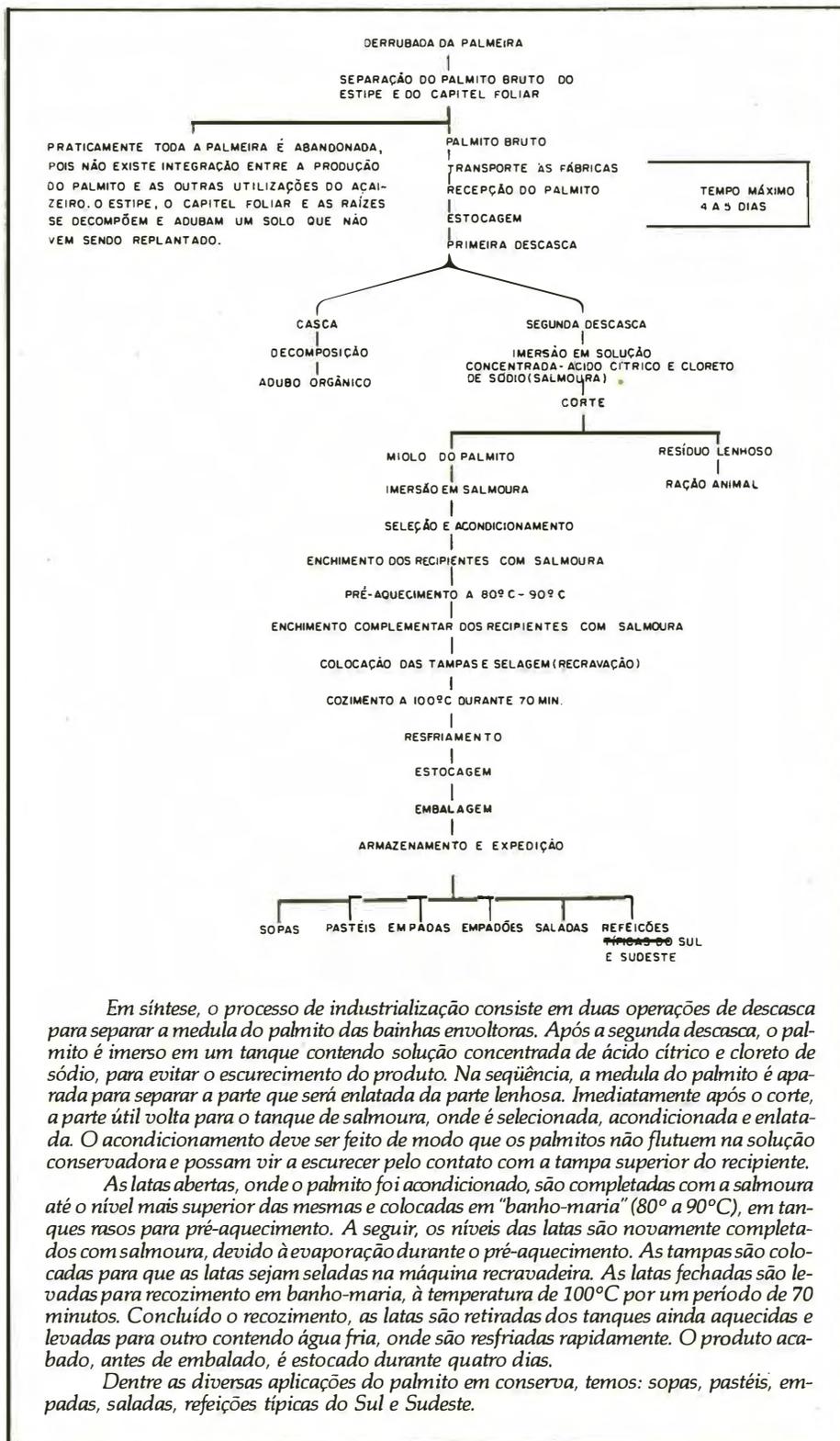
Apesar do exemplo histórico de devastação da juçara no Sul do país, apesar da existência das leis e do desenvolvimento de métodos para o manejo dos açazeiros, o Globo Repórter de 14/09/90, numa reportagem em que denunciava a devastação da Amazônia, demonstrou que a extração do açazeiro para a indústria do palmito é predatória, que a qualidade do palmito em conserva é baixa e que as normas relativas à saúde não são obedecidas no processo de sua fabricação. Para se ter uma idéia do teor da denúncia, registramos, a seguir, algumas afirmações:

— Repórter: "Segundo o IBGE, só no ano de 1987 foram derrubados 4 bilhões e 200 milhões de pés de açai";

— Manuel Ferreira, empregado de uma pequena indústria paulista: "Devido à devastação, temos que derrubar palmeiras jovens";

— Marli Matos, Eng.^a Agrônoma: "As palmeiras deveriam ser derrubadas com um mínimo de 3 a 4 anos, quando o estão sendo com um ano";

— Repórter: "É um crime cortar a palmeira jovem, pois a fruta de açai não cresce, não cai no chão e outras palmeiras não nascem, bem como se afasta a caça que se alimenta de pequenas frutas da floresta";



Em síntese, o processo de industrialização consiste em duas operações de descasca para separar a medula do palmito das bainhas envoltoras. Após a segunda descasca, o palmito é imerso em um tanque contendo solução concentrada de ácido cítrico e cloreto de sódio, para evitar o escurecimento do produto. Na seqüência, a medula do palmito é aparada para separar a parte que será enlatada da parte lenhosa. Imediatamente após o corte, a parte útil volta para o tanque de salmoura, onde é selecionada, acondicionada e enlatada. O acondicionamento deve ser feito de modo que os palmitos não flutuem na solução conservadora e possam vir a escurecer pelo contato com a tampa superior do recipiente.

As latas abertas, onde o palmito foi acondicionado, são completadas com a salmoura até o nível mais superior das mesmas e colocadas em "banho-maria" (80° a 90°C), em tanques rasos para pré-aquecimento. A seguir, os níveis das latas são novamente completados com salmoura, devido à evaporação durante o pré-aquecimento. As tampas são colocadas para que as latas sejam seladas na máquina recravadeira. As latas fechadas são levadas para recozimento em banho-maria, à temperatura de 100°C por um período de 70 minutos. Concluído o recozimento, as latas são retiradas dos tanques ainda aquecidas e levadas para outro contendo água fria, onde são resfriadas rapidamente. O produto acabado, antes de embalado, é estocado durante quatro dias.

Dentre as diversas aplicações do palmito em conserva, temos: sopas, pastéis, empadas, saladas, refeições típicas do Sul e Sudeste.

— Entrevistado que não quis se identificar: "As fábricas do Marajó derrubam açazeiros de terras ilegais e não têm projeto de reflorestamento. Tudo isso, graças à corrupção da fiscalização";

— Tania Munhoz, Presidente do IBAMA (set/90): "Não só na ilha do Marajó, há problemas seríssimos no Pará";

— Professor Camilo Viana, Vice-Reitor da Universidade Federal do Pará: "Estão fazendo uma imundície do ponto de vista da saúde pública";

— Nemer A. Fimotello, Eng.^o de Tecnologia de Alimentos: "É necessário que as autoridades governamentais, por meio do IBAMA provavelmente, exijam o reflorestamento".

Embora exista o histórico da devastação não só da juçara, mas de quase toda a mata Atlântica; embora haja leis para regulamentar essa atividade, proibindo a devastação; apesar de existirem os órgãos do governo para fiscalizar; embora haja o poder judiciário para julgar os infratores; embora existam as cadeias para recuperar ou afastar os criminosos; apesar de existirem as empresas para manter e expandir suas atividades com lucro e satisfação social e mesmo com os métodos de extrativismo que permitem o aumento da produção e a preservação das fontes de matéria-prima, qual será a razão de O Globo Repórter denunciar não só o sério risco da devastação do açazeiro, mas também apresentar um cemitério de castanheiras carbonizadas, a exaustão do mogno e uma serraria gigante que, construída com os incentivos fiscais e financiamentos da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM, executou uma devastação impiedosa de árvores para extração de madeiras de lei, para logo depois falir e encontrar-se ao abandono?

Em nossa opinião, a razão que explica esses absurdos é a falência da organização da sociedade, em que as instituições não mais atingem os objetivos e resultados para os quais foram criadas. Por

sua vez, essa falência é sustentada pelo comportamento de todos nós, cidadãos, principalmente aqueles que, por estarem no topo da pirâmide do poder, têm uma cota de responsabilidade muito maior.

Urge que alteremos nosso comportamento de tal forma que nossos esforços resultem no respeito às leis da natureza, no respeito a antigos valores morais e éticos e num compromisso com a preservação, onde o desperdício e a luxúria não tenham mais espaço.

Nosso otimismo é muito grande e vislumbramos, com o desenvolvimento da técnica de obtenção do açaí desidratado (em pó), concluída em 1988, que dentro em breve, ao mesmo tempo em que os olhos gozarem o pitoresco das bandeiras vermelhas hasteadas pelas ruas de Belém, para indicar que está à disposição, nos postos de venda, o vinho de açaí, os ouvidos serão aguçados pela sirene de navios flutuando na baía barrenta de Guajará, transportando para o mundo não só o pó de açaí, mas também aquela alegria constatada por Agassiz que, durante suas pesquisas científicas na Amazônia, em 1865 e 1866, observou: "No Norte, encontro mais alegria quanto mais açaí houver".

Antevemos para o terceiro milênio que a cifra exportada de açaí em pó será maior do que a correspondente à do café. Será a Mãe Natureza ofertando, por meio do desenvolvimento industrial sustentado, um dos seus frutos mágicos para os homens deste planeta.

Fez-se a palavra do povo, fez-se a palavra de Deus. O refrão popular e tradicional dos paraenses foi finalmente alterado: "Seja de qual continente você for, provou açaí, se enfeitiçou".

J.A. de Tomaso Coêlho
é metroviário e

Especialista em Organização e Método.

Fotografia: Douglas E. Coêlho

Ilustração: Sérgio Ferreira da Costa

Euterpe Olerácea

*Não tens a altivez imperial
mas, como toda palmeira,
és relevo em verde no azul celestial.
E mais, és marco da terra-norte brasileira.*

*Não vens ao mundo só como a realeza.
Brotas em grupo formando touceira
e tua graça, alegria e beleza
se derramam em verde no barrento da ribeira.*

*Da tua raiz à tua folha,
tiramos proveito de tudo:
celulose, álcool, ripas, vassoura,
caibros, barrotes, remédios e adubo.*

*De todos os teus produtos
existe um, de maior tradição.
É teu roxo, quase negro, fruto
que no Pará se fez refrão.*

*No topo do caule, do teu ventre, os cachos.
Teu fruto é baga pequena
da cor dos lábios e dos seios
dos nativos de pele morena.*

*Tuas palmas são os ramos, no balé da fé,
que festejam nas igrejas de Belém,
a entrada messiânica de Jesus de Nazaré,
no solo santo de Jerusalém.*

*Teu caule é leito do amor.
É a testemunha, em noite prateada,
da perdição da boca ofegante do amante
nos labirintos do corpo da mulher amada.*

*Tu és o "Açazeiro"
e o "Açaí", o teu fruto.
És a palmeira-símbolo
da tradição do norte brasileiro.*

*Do teu fruto, o vinho-feitiço,
que teu povo-poeta, em refrão consagrou:
"Quem foi ao Pará, parou.
Tomou açaí, ficou".*

J.A. de Tomaso Coêlho

Introdução

O centro do Sol percorre, anualmente, em seu movimento de *translação* aparente em torno da Terra, uma trajetória representada por uma elipse quase circular, cujo semi-eixo maior ou raio aproximado é de 150 milhões de quilômetros — distância média do Sol à Terra.

Ao plano gerado por esta trajetória denominamos de *ECLÍPTICA* — plano no espaço sideral onde ocorrem os eclipses.

A este movimento anual do Sol se superpõe outro movimento. É o movimento diário de rotação aparentemente do Sol em torno, por exemplo, de um observador terrestre (veja diagrama anexo).

No diagrama temos:

- O observador terrestre e o centro da Terra representados por "O". As dimensões da Terra são desprezadas, em função do raio da esfera celeste ser infinito.
- A esfera celeste, na superfície interna da qual se projetam todos os astros do Universo.
- A linha *ZOZ'*, que representa a direção do fio de prumo.
- O Horizonte do observador "O" na latitude aproximada do Rio de Janeiro — 23° Sul. Para sabermos o que representa o plano do Horizonte, basta nos lembrarmos do plano que contém a linha de separação do céu e do mar, denominada Horizonte Visual.
- O eixo do Mundo, representado pela linha que contém os pontos P, O e P', que é o prolongamento do eixo polar terrestre, nos limites da esfera celeste, sendo P o prolongamento do polo Norte terrestre e P' o prolongamento do polo Sul terrestre.
- O plano do Equador Celeste, que é o prolongamento do Equador Terrestre nos limites da esfera celeste.

INTERPRETAÇÃO DO FENÔMENO QUE GERA OS DIAS E AS NOITES E AS ESTAÇÕES DO ANO — PARA UM OBSERVADOR NO RIO DE JANEIRO

Identificados os pontos, as linhas e as seções principais desta esfera sideral, podemos, então, justificar a ocorrência dos dias e das noites e, conseqüentemente, as estações do ano, para um observador no Rio de Janeiro.

Como o plano da órbita terrestre é inclinado de cerca de 23° 27,0 (vinte e três graus e vinte e sete minutos), em relação ao seu Equador, os círculos simbolizados pelos números 1, 2 e 3 representam as trajetórias dos movimentos aparentes diários (*MOVIMENTO DIURNO*) do Sol, em torno

deste observador no Rio de Janeiro. Para o ano de 1992 as posições representadas por estes círculos são, respectivamente:

NA POSIÇÃO 1: DATA 21 de junho de 1992

Interpretação: Nesta data verificar-se-á o *SOLSTÍCIO DE INVERNO NO HEMISFÉRIO SUL DA TERRA*, pois a permanência do Sol acima do Horizonte é pequena, a menor do ano, gerando o dia mais curto do ano; além do mais, os raios solares incidirão obliquamente (bastante inclinados) sobre o observador, fazendo, portanto, com que haja menor aquecimento solar — *INÍCIO DO INVERNO* — astronômicamente o dia mais frio e a noite mais longa do ano — *fogueiras para aquecer e a tradição das festas juninas*.

NA POSIÇÃO 2: DATAS 20 de março de 1992
22 de setembro de 1992

Interpretação: Em 20 de março de 1992 ocorreu o *EQUINÓCIO DE OUTONO NO HEMISFÉRIO SUL DA TERRA*. Em sua translação aparente em torno da Terra, o Sol percorrendo a *ECLÍPTICA* passou, aproximadamente às 09 horas da manhã, do Hemisfério Sul Celeste para o Hemisfério Norte Celeste. A permanência do Sol acima do Horizonte foi a mesma que abaixo do Horizonte, gerando, portanto, a duração do dia igual à duração da noite (*equinócio = equi noces = noites iguais*). Nesta data, no Hemisfério Sul terrestre iniciou-se o *OUTONO* — *as árvores entristeceram, suas folhas se transformaram em lágrimas e começaram a cair*.

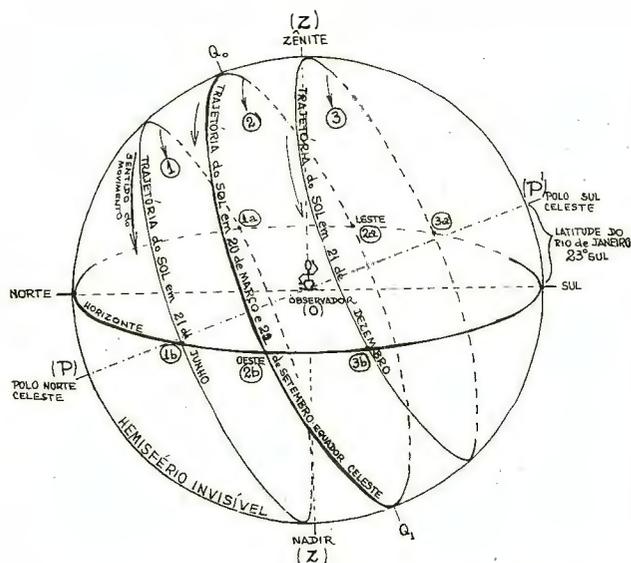
Em 22 de setembro de 1992 ocorrerá o *EQUINÓCIO DA PRIMAVERA NO HEMISFÉRIO SUL DA TERRA*. Em sua translação aparente em torno da Terra, o Sol percorrendo a *ECLÍPTICA* passará, aproximadamente às 19 horas, do Hemisfério Norte Celeste para o Hemisfério Sul Celeste. A permanência do Sol acima do Horizonte será a mesma que abaixo do Horizonte, gerando, novamente, a duração do dia igual à duração da noite. Nesta data do Hemisfério Sul terrestre iniciar-se-á a *PRIMAVERA* — *as árvores se alegrarão, suas folhas se transformarão em flores*.

NA POSIÇÃO 3: DATA 21 de dezembro de 1992

Interpretação: Nesta data verificar-se-á o *SOLSTÍCIO DE VERÃO NO HEMISFÉRIO SUL DA TERRA*, pois a permanência do Sol acima do Horizonte é grande, a maior do ano, gerando os dias mais longos; além do mais, os raios solares incidirão quase que perpendicularmente sobre o observador, fazendo com que haja o maior aquecimento solar — *INÍCIO DO VERÃO* — astronômicamente, o dia mais quente do ano e a noite mais curta — *muita gente indo se refrescar nas praias*.

Conclusão

Neste diagrama estático apresentado, tudo na realidade representa movimento. A Astronomia, portanto, nos permite, através da *MECÂNICA CELESTE*, compreender a dinâmica dos movimentos do Sol e dos demais astros que constituem este maravilhoso Universo, vistos deste tão sacrificado planeta que devemos amar e preservar, pois quem isto tudo criou o fez muito bem feito. "As obras das mãos de Deus na glória do firmamento se anunciam".



Compreendemos, portanto, que nesta esfera celeste, dita *ESFERA LOCAL GEOCÊNTRICA PARA O OBSERVADOR NO RIO DE JANEIRO*, o Sol percorre durante cada ano, em movimento helicoidal de pequeno passo, as áreas compreendidas entre os paralelos ditos de declinação, na seguinte seqüência cronológica:

De 2 — 20 de março até 1 — 21 de junho, volta a 2 — 22 de setembro, vai para 3 — 21 de dezembro, voltando a 2 — 20 de março, completando o ciclo denominado duração do *ANO TRÓPICO — DO CALENDÁRIO GREGORIANO* — que utilizamos. Na figura, também assinalamos:

- 1a, 2a e 3a — pontos do nascer do Sol;
- 1b, 2b e 3b — pontos do ocaso do Sol.

Ronaldo Perseke:
Professor da Escola Naval
e do Departamento de
Astronomia do Instituto de
Geociências da Universidade
Federal do Rio de Janeiro.
Astrônomo do Observatório
do Valongo.



NOTA DA REDAÇÃO

Na seção *Astronomia*, publicada na R. A. n.º 185 — referente ao bimestre março-abril — as ilustrações sobre o eclipse do Sol (30/06/92), na página 15, tiveram sua impressão invertida.

Clube de aeronáutica

CARO SÓCIO

FREQÜENTE O SEU CLUBE.

UM CLUBE SÓ É FORTE QUANDO TEM
A PARTICIPAÇÃO DE SEUS ASSOCIADOS.

Sem Albatroz no céu

William de Oliveira Barros

Prezado Ten. Cel. Av. Lamounier

Na revista *Esquadilha* de 1966, ano de formatura da minha turma de aviadores, o senhor teve a sensibilidade de escrever um artigo em homenagem ao nosso querido NA T-6, aeronave que tivemos a honra de voar durante aquele ano.

Peço permissão para usar a sua excelente idéia, e aproveito o título "Sem T-6's no céu" para homenagear este excelente avião, o nosso saudoso SA-16 GRU-MANN ALBATROZ.

Construído especificamente para ser utilizado em missões de busca e salvamento, o avião SA-16 Albatroz, fabricado pela Companhia Grumman Aircraft, chegou pela primeira vez ao Brasil no ano de 1958. As primeiras unidades datam de 1947, tendo sido inicialmente utilizadas na guerra da Coreia.

Constituindo um total de quatorze aeronaves, foram destinadas ao 2^o/10^o Grupo de Aviação, unidade sediada na Base Aérea de São Paulo.

Apesar de ter vindo de uma terra de

clima frio, o Albatroz adaptou-se perfeitamente às condições climáticas de um país de temperaturas tropicais. Devido a isso, foram retirados os equipamentos de proteção à formação de gelo, localizados nos motores, hélices e bordos de ataque.

Com suas diversas aplicações já testadas com sucesso nos Estados Unidos, tais como operação em terra, água, neve, gelo e lama, houve uma perfeita adaptação das tripulações brasileiras quanto à utilização operacional dos sofisticados, modernos e eficientes sistemas daquela época.

Durante o transcorrer da sua vida em nosso país, muitas histórias foram contadas, quase sempre de missões SAR cumpridas com êxito, quando uma ou várias vidas foram salvas.

O sorriso franco e agradecido de um pai em desespero, que via o seu filho mordido por uma cobra venenosa ser embarcado com destino a Tefé, Cuiabá ou Florianópolis, aonde seria internado num hospital, sempre foi motivo do empenho total e de sacrifícios sem medida das tripulações e da manutenção que voavam e cuidavam do Albatroz.

Permita-me, mestre Lamounier, contar uma dessas passagens, sem ficção ou exageros:

"O SA-16 6534 acabara de pousar em Manaus, aonde cumpriria o Alerta SAR à região Amazônica.

Enquanto reabastecia para o pernoite, um sargento do Salvaero Manaus dirigiu-se ao Capitão-aviador, coman-



dante da aeronave, e solicitou o engajamento dos tripulantes numa missão imediata.

Uma menina com cerca de dez anos havia decepado o pé esquerdo com uma foice, há um dia; o pé estava preso apenas por alguns tendões, prestes a gangrenar, ainda com perigo de tétano.

A localidade de Caruari, às margens do rio Juruá dista de Manaus cerca de 03:30 horas de voo de SA-16. Tornava-se premente a decolagem, devido ao adiantado da hora e ao fato de que a restrita pista de pouso de Caruari apenas operava em condições de voo visual diurno.

Nessas horas de necessidade, o Albatroz nunca falhava. O vazamento de óleo hidráulico na roda do nariz e o funcionamento intermitente de um dos geradores, como se sabedores do vulto da missão, desapareceram uma hora após a decolagem.

O SA-16 sobrevoa a pista de Caruari. Não havia pista; o local era um lamaçal completo. Numa das cabeceiras, um pequeno avião Cessna 170 jazia acidentado desde o dia anterior.

O comandante da aeronave abre a coletânea de hidropistas (áreas de pouso de hidroaviões demarcadas nos rios brasileiros), e observa que a de Caruari está desativada há três anos.

Algumas passagens baixas sobre o rio, e decisão tomada. Instantes após, o SA-16 deslizava com suavidade e segurança no caudaloso Juruá.

Enquanto encostava-se um dos flutuadores do avião num barranco de uma das margens, foi avistado o pequeno barco que transportava a criança e seu pai.

Começava a escurecer, não apenas pelo horário do pôr-do-sol na região, como também pela presença de negras nuvens de chuva.

A criança embarcou chorando. Não sabemos, até hoje, se devido às dores do acidente ou se com medo de voar naquele pássaro esquisito.

Foi feita uma rápida dragagem,

verificou-se a posição de algumas pedras e da correnteza, e os possantes motores foram acelerados. O majestoso avião iniciava mais uma decolagem enquanto o dia virava noite.

Após acelerar por completo os motores, e analisando numa fração de segundos toda aquela situação, o comandante da aeronave teve estampados na sua memória todos os ensinamentos e sermões que assimilou naqueles cinco anos que estudou em um colégio de padres — o Salesiano de Recife — e pensou instintivamente: "Deus nos ajude!"

E ajudou.

O casco demorou a sair da água, porém o Albatroz ultrapassou bem as robustas árvores existentes na curva do rio e no prolongamento da reta de decolagem.

O voo de volta, apesar das nuvens cúmulo-nimbos na rota, foi tranquilo e seguro. A criança até dormiu, após medicada pelo enfermeiro da tripulação.

Pousaram em Manaus já tarde da noite, como se diz. Cansados e felizes.

A criança embarcou numa ambulância do Hospital.

O pai da menina, um humilde lavrador da Amazônia, muito emocionado com tudo o que acabara de acontecer na sua simples vida de caboclo, agradeceu com lágrimas nos olhos: — Capitão, eu sou um homem muito pobre e ignorante, mas sei que nunca vou ter jeito de pagar o que a FAB fez por mim e pela mi-

nha família. Muito agradecido e Deus o acompanhe...

A criança foi salva, tendo perdido apenas o pé esquerdo...

De 1978 em diante, mesmo após ter sido revitalizado em vários de seus componentes no Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, em 1971, o Albatroz começou a sofrer graves crises de manutenção e suprimento, por ser um equipamento já idoso.

A partir daí, entrou em processo de desativação normal, tendo encerrado suas gloriosas atividades em 28 de agosto de 1980.

Nesses 22 anos de trabalho contínuo, voou, aproximadamente, cinquenta e quatro mil horas, sendo substituído pelo Bandeirante de Busca, o SC-95B.

Um deles está em exposição no Museu Aeronáutico dos Afonsos. Quatro estão à venda, estacionados no Parque de São Paulo, à espera de possíveis compradores civis. Os demais foram desmontados.

Todos os tripulantes que tiveram a oportunidade de conviver com o SA-16 lembram com orgulho e com saudade esse excelente avião. Temos a certeza de que ele cumpriu, e bem, o seu papel dentro das atividades de Busca e Salvamento da Força Aérea. Resta a esperança de que o Bandeirante SAR possa fazê-lo nos próximos anos...

William de Oliveira Barros é Maj. Av.

**MANTENHA O SEU ENDEREÇO ATUALIZADO
JUNTO À NOSSA REDAÇÃO.**

permitted a reduction of high costs of the infrastructure, through its dilution by many buyers.

Na gestão do Ten. Brig-do-Ar Luiz de Gonzaga Lopes como Presidente da CFIAe, foi elaborado um projeto piloto de 50 casas, a ser expandido no futuro, dentro da idéia de implantar progressivamente o grande projeto que se ambiçionava.

Aproximando-se a data da entrega das 50 casas, em 1987, o Ten. Brig. Lopes programou sua inauguração para o dia 22 de abril e atribuiu ao empreendimento que germinava uma denominação marcante e representativa: a data comemorativa do "Dia da Aviação de Caça".

O destino, porém, não permitiu que o Ten. Brig. Lopes concretizasse seu desejo, pois dias antes falecia de forma repentina e sentida por seus companheiros. Sua vontade todavia foi mantida e, em pouco tempo, foi entregue a primeira fase do "Jardim Residencial 22 de Abril".

Com a crescente carência de moradia e as dificuldades de toda ordem enfrentadas pelo Sistema Financeiro da Habitação, tornou-se inviável o estudo original de implantação de pequenos conjuntos dentro de um projeto global.

Foi então desenvolvido novo projeto e solicitado o apoio do Ministério da Aeronáutica e das empresas vinculadas, TASA e INFRAERO, no adiantamento, com futura reposição, do numerário necessário à infra-estrutura (altamente onerosa), viabilizando a construção de 650 casas em duas fases: a primeira de 500 e a segunda de 150.

Para proporcionar preços de venda compatíveis, foram projetadas casas bem modestas, verdadeiros embriões com expansão programada. E como o custo do terreno era zero, lotes foram dimensionados de maneira a permitir utilização prática para o espaço disponível.

Aprovado o projeto, e obtido o financiamento na Caixa Econômica Federal, o "Jardim Residencial 22 de Abril" come-



çou a tomar forma e adquirir vida.

Concluídas as 500 casas da segunda fase e iniciada a construção das 150 restantes, já dispunha o conjunto de ruas, praças e equipamentos comunitários em condições de uso e desfrute.

A CFIAe, então, dentro do generoso espírito que norteou a atribuição de uso vislumbrada pelo Cel. Weguelin, quis seguir o exemplo e completar a obra, com o mesmo espírito de homenagem e reverência que levou o Brig. Lopes a denominar o conjunto de 22 de Abril — dia em que a FAB evoca e dignifica nossos heróis do 1º Grupo de Aviação de Caça.

Em nossa proposta ao Prefeito do Município de Duque de Caxias expressamos:

"O Jardim Residencial 22 de Abril" desenvolveu-se a partir de um empreendimento projetado e produzido pela CAIXA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO DA AERONÁUTICA sendo dirigido a um público de baixa renda do Ministério da Aeronáutica e das empresas vinculadas deste Ministério.

.....
Tratando-se de um empreendimento com elevado grau de alcance social,

destinado a servidores de um ministério militar, é de justiça que busquemos na gloriosa história da Aeronáutica do Brasil nomes significativos para a denominação do empreendimento, como um todo, e de seus logradouros públicos em particular.

Um dos feitos memoráveis da Força Aérea Brasileira foi a sua participação, juntamente com a Força Expedicionária Brasileira, no conflito europeu durante a 2ª Guerra Mundial quando as forças aliadas em defesa de um mundo livre e democrático se defrontaram com as forças totalitárias do Eixo que ambiçionavam tomar pela força amplos territórios e dominar nações militarmente mais fracas.

A nossa participação naquele confronto teve lances de alta dramaticidade e heroísmo ficando registrado para sempre o valor do combatente brasileiro na luta pelos elevados valores de nossa cidadania.

No início da ofensiva vitoriosa de que participaram os brasileiros no território italiano houve um momento em que homens e máquinas foram lançados no seu valor máximo para

As Características da COMARA

A COMARA é uma Organização "bivalente", de vez que possui uma valência civil e uma militar.

A valência civil da COMARA é consequência do seu próprio Decreto de criação, que lhe atribuiu como funções: projetar, construir e equipar aeroportos na Região Amazônica.

A valência militar da COMARA é traduzida pela sua integração regulamentar à Força Aérea Brasileira, podendo eventualmente ser empregada em operações ou manobras militares, tendo a capacidade de desdobrar-se em mais de uma dezena de Unidades Celulares de Engenharia (UCE's) ou em, pelo menos, duas Unidades Móveis de Engenharia de Campanha (UME's).

Sem deixar de lado as diretrizes básicas que norteiam uma Organização Militar, a COMARA tem sua estrutura organizacional nos moldes de uma Empresa de Engenharia, o que lhe confere grande flexibilidade, permitindo alcançar metas relativas ao aprimoramento técnico de pessoal, ao reaparelhamento e modernização de equipamentos, com o objetivo de otimizar custos, aperfeiçoar métodos de trabalho e maximizar resultados.

Os Trabalhos Desenvolvidos pela COMARA

Os desafios são uma constante por ocasião de todos os trabalhos levados a efeito pela COMARA.

Desde a carência de materiais para emprego nos serviços de pavimentação, passando pelas dificuldades de embarque, transporte e desembarque de insumos, até a execução propriamente dita da obra, a COMARA enfrenta em cada jornada uma nova variável que, via de regra, exige soluções particularizadas.

Um exemplo característico destas particularidades é a implantação de aeródromos da Calha Norte, onde não havia possibilidade de mobilização de equipamentos de terraplenagem de grande porte. Os equipamentos deveriam ter pesos e dimensões compatíveis com a capacidade de transporte da aeronave C-115 BUFFALO. Assim, foram efetuadas adaptações nos equipamentos existentes, reduzindo-se suas dimensões e pesos, resultando em scrapers, carregadeiras e niveladoras rebocáveis construídas sob medida para a COMARA.

Recentemente, por ocasião das obras de construção do Aeródromo de Maturacá (AM), houve necessidade de transposição de um curso d'água, para se chegar à jazida de materiais escolhida para compor uma das camadas do pavimento. Devido à carência de equipamentos, a ponte, com extensão de 60m, foi construída artesanalmente com madeira existente na região.

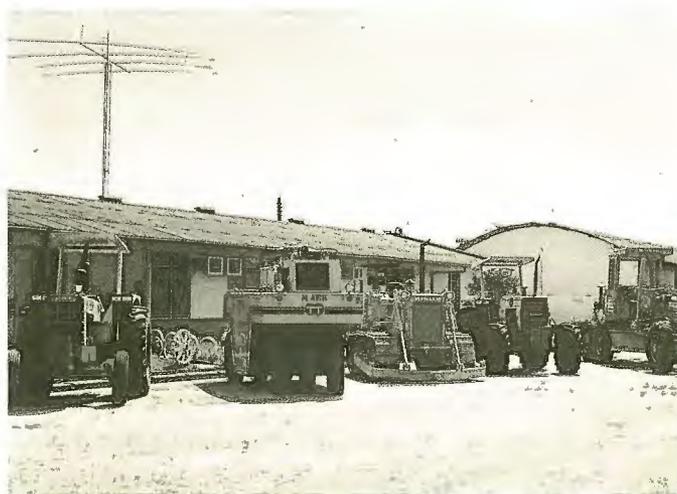


Produção de brita — A COMARA possui duas instalações de britagem, permitindo a obtenção deste nobre e raro insumo, tão necessário à pavimentação

Para equacionar os problemas de carência de materiais pétreos na Região Amazônica, a COMARA instalou duas centrais de britagem: uma em Monte Alegre (PA), às margens do Rio Amazonas, e outra em Moura (AM), às margens do Rio Negro.

Foi de Monte Alegre que saíram os agregados utilizados no revestimento da ampliação da pista de pouso 06/24 do Aeroporto de Val de Cans, em Belém, bem como no concreto betuminoso usinado a quente aplicado no reforço da pista de pouso de Santarém.

Foi de Moura que saíram os materiais pétreos emprega-



Canteiro de Obras — Homens, máquinas e insumos são os ingredientes necessários à concretização das obras



Trabalhos de Terraplenagem — Além dos óbices relativos ao transporte dos equipamentos, os índices pluviométricos na Amazônia são bastante elevados

dos no asfaltamento do Aeroporto de Ponta Pelada, em Manaus.

A logística é um dos elementos complicadores em qualquer obra que se pretenda construir na Amazônia, e o transporte, um de seus itens que requerem mais cuidado e maior planejamento.

Os dados comparativos, abaixo, retratam situações que merecem destaque:

— O trajeto fluvial entre Belém (PA) e Cruzeiro do Sul (AC) é de 5.367 km, sendo 1,6 vezes a distância que separa Natal (RN) de Dakar (África), sendo essa distância vencida pelas embarcações em 38 dias.

— De Belém (PA) a Manaus (AM), o percurso fluvial é equivalente ao rodoviário entre Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA).

— A distância entre Tabatinga (AM) e Belém (PA) é superior ao trajeto entre Porto Alegre (RS) e Aracaju (SE).

Sendo a região carente de rodovias, totalmente desprovida de ferrovias e o transporte aéreo contra-indicado em muitas das ocasiões por aspectos técnicos e/ou econômicos, a hidrovia apresenta-se como a via natural de transporte na Amazônia.

Sendo o rio o caminho natural na Amazônia e considerando-se que o custo do transporte fluvial é bem inferior ao das demais modalidades, a COMARA decidiu

aparelhar-se para o transporte aquático, e hoje conta com uma frota de 8 empurradores e 22 balsas, com capacidade individual variando de 100 a 1.100 toneladas e capacidade total de 8.600 toneladas.

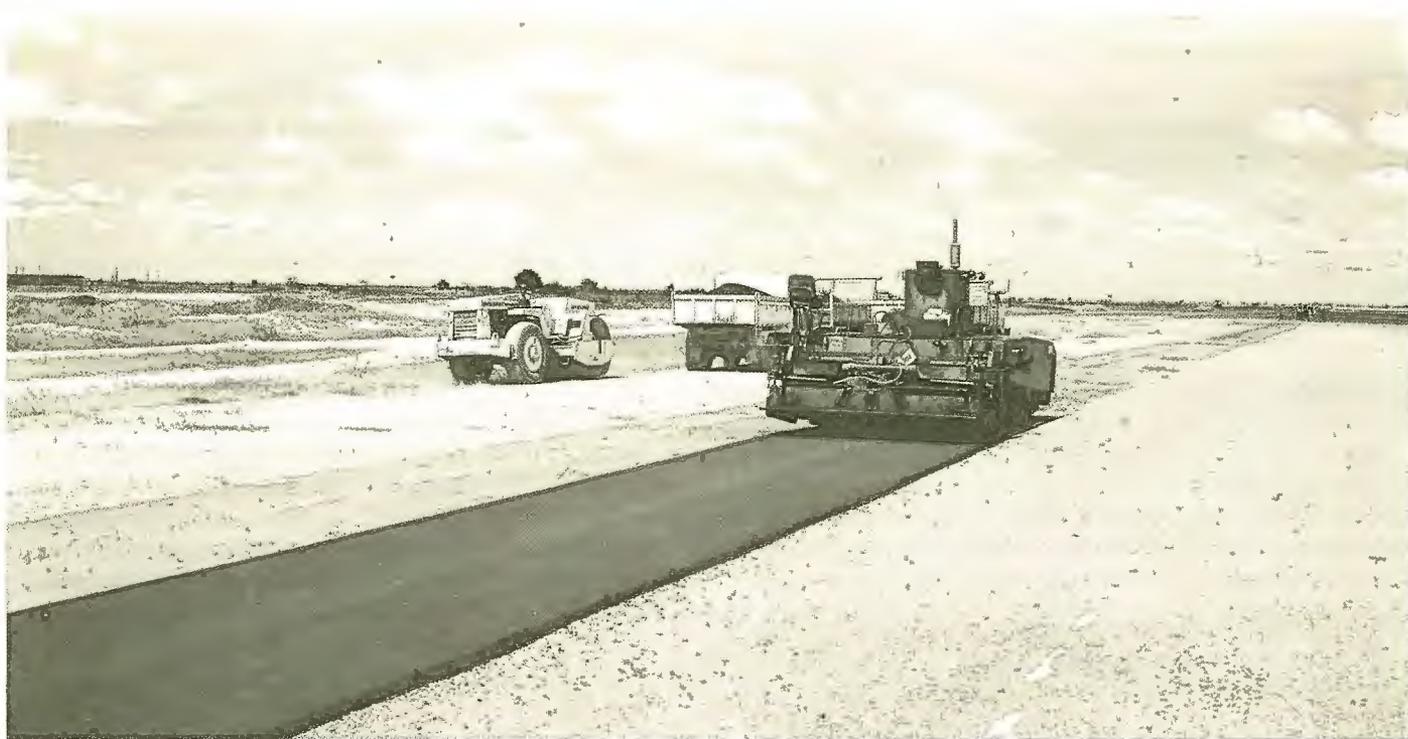
Em termos de equipamentos de terraplenagem e pavimentação, a COMARA possui 7 usinas de asfalto, 73 caminhões basculantes e mais de 150 máquinas pesadas, dentre as quais 51 tratores e 35 pás carregadeiras.

Desde a sua fundação, a COMARA já implantou 134 aeródromos, recuperou 96, ampliou 2, construiu 48 terminais de passageiros, 427 unidades habitacionais, 59 edificações de proteção ao vôo e executou uma usina hidroelétrica.

Os trabalhos de pavimentação somam mais de 6,5 milhões de metros quadrados, equivalendo à construção de 938 km de rodovia de primeira classe em plena selva amazônica.

Nas obras de edificações, a COMARA ultrapassou os 100.000 metros quadrados de área construída, o que corresponde a aproximadamente 1.120 unidades residenciais de porte médio.

Além da Amazônia, a COMARA já estendeu seus tentáculos a outras regiões, executando obras em Pirassununga (SP), Guaratinguetá (SP), Maxaranguape (RN) e até ao exterior, construindo a pista do Aeroporto de Letícia, na Colômbia.



Trabalhos de Pavimentação — Na Amazônia, as dificuldades de transporte e a carência de materiais são os principais fatores a serem transpostos na execução de revestimentos betuminosos

O Potencial da COMARA

Ser COMARIANO é um estado de espírito — é o entregar-se de corpo e alma a uma missão nobre, sem preocupar-se com nenhuma contrapartida; é exercer a faculdade de lutar por um ideal, com um único objetivo: a satisfação do dever cumprido.

Comarianos como o então Major Protásio, primeiro administrador, pelo seu pioneirismo, improvisação e sucesso obtidos ao vencer as dificuldades naturais ao caminhar os primeiros passos; como o Brigadeiro-Camarão, pela sua ousadia, impetuosidade, determinação e visão conjuntural e estrutural da Amazônia; como os atuais administradores, pelo esforço incessante na busca de métodos de trabalho calçados na racionalidade e na técnica, fizeram e fazem a história da COMARA, nos legando exemplos de dignidade, devotamento e amor à Pátria.

Exemplos como estes nos permitem inferir, sem possibilidade de margem de erro, que O HOMEM é o maior patrimônio da COMARA.

No tocante à qualidade, podemos admitir que a COMARA alcançou a sua maioria técnica, haja vista as obras recentemente executadas nos Aeroportos de Macapá (AP) e Santarém (PA).



Obra Concluída — Os desafios enfrentados e vencidos servem como estímulo às próximas empreitadas

A COMARA conta hoje com um invejável patrimônio de homens e máquinas, o que a credencia a vencer grandes desafios na inóspita região que constitui a sua área de atuação, sendo merecedora do respeito de todos aqueles que conhecem o seu trabalho e reconhecem a sua capacidade e o seu potencial.

Francisco Moacir Farias Mesquita é Ten. Cel. Eng.

Conjunto habitacional homenageia heróis da Força Aérea Brasileira

Luiz Pedro Miranda da Costa

A CAIXA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO DA AERONÁUTICA-CFIAe, ao construir em Imbariê, distrito do Município de Duque de Caxias, no Estado do Rio de Janeiro, um conjunto habitacional composto de 700 casas para servidores de baixa renda, propicia, a par de seu caráter social, a oportunidade de homenagear brasileiros que se distinguiram pela bravura e devoção em suas carreiras, algumas bruscamente interrompidas quando lutavam pela pátria.

Abordar o nascimento e o desenvolvimento do "JARDIM RESIDENCIAL 22 DE ABRIL" é contar algumas histórias e relatar exemplos de descortínio, dedicação e amor aos indivíduos e aos fatos da nossa Aeronáutica.

A história começa com a destinação a ser dada a uma área que a Telecomunicações Aeronáuticas S.A. — TASA adquiriu em Imbariê, para implantar um campo de antenas para seus serviços, e que, posteriormente, tornou-se disponível pela obtenção de sítio mais adequado. Com a disponibilidade de um terreno de boas dimensões e a impossibilidade de uso dentro das finalidades precípuas da empresa, seu dirigente, o Coronel-Aviador da Reserva Roberto Weguelin de Abreu, dentro de sua visão humanista e sentido prático, vislumbrou a oportunidade de ali construir casas para os empregados mais carentes da TASA.

Consultado pelo Cel. Weguelin, o então Presidente da CFIAe, Maj. Brigdo-Ar Ismael Abati, apoiou a idéia e deu iní-

cio à análise das possibilidades de utilização da área.

Assim, graças à visão do Presidente da TASA, nasceu o empreendimento que estamos descrevendo, e o seu ato está perpetuado no local, pois, numa justa homenagem, a CFIAe propôs e a Câmara Municipal de Duque de Caxias aprovou a Lei sancionada pelo Prefeito, dando o nome de Roberto Weguelin de Abreu a uma escola localizada no conjunto.

Efetuada a aquisição da área, através de convênio entre a TASA e a CFIAe, ficou consignada prioridade ao atendimento dos servidores daquela instituição, mediante a fixação de valor condizente com as moradias a serem construídas. Em seguida, foram desenvolvidos projetos de implantação de um número de casas que



permitted a reduction of high costs of the infrastructure, through its dilution by many buyers.

Na gestão do Ten. Brig-do-Ar Luiz de Gonzaga Lopes como Presidente da CFIAe, foi elaborado um projeto piloto de 50 casas, a ser expandido no futuro, dentro da idéia de implantar progressivamente o grande projeto que se ambicionava.

Aproximando-se a data da entrega das 50 casas, em 1987, o Ten. Brig. Lopes programou sua inauguração para o dia 22 de abril e atribuiu ao empreendimento que germinava uma denominação marcante e representativa: a data comemorativa do "Dia da Aviação de Caça".

O destino, porém, não permitiu que o Ten. Brig. Lopes concretizasse seu desejo, pois dias antes falecia de forma repentina e sentida por seus companheiros. Sua vontade todavia foi mantida e, em pouco tempo, foi entregue a primeira fase do "Jardim Residencial 22 de Abril".

Com a crescente carência de moradia e as dificuldades de toda ordem enfrentadas pelo Sistema Financeiro da Habitação, tornou-se inviável o estudo original de implantação de pequenos conjuntos dentro de um projeto global.

Foi então desenvolvido novo projeto e solicitado o apoio do Ministério da Aeronáutica e das empresas vinculadas, TASA e INFRAERO, no adiantamento, com futura reposição, do numerário necessário à infra-estrutura (altamente onerosa), viabilizando a construção de 650 casas em duas fases: a primeira de 500 e a segunda de 150.

Para proporcionar preços de venda compatíveis, foram projetadas casas bem modestas, verdadeiros embriões com expansão programada. E como o custo do terreno era zero, lotes foram dimensionados de maneira a permitir utilização prática para o espaço disponível.

Aprovado o projeto, e obtido o financiamento na Caixa Econômica Federal, o "Jardim Residencial 22 de Abril" come-



çou a tomar forma e adquirir vida.

Concluídas as 500 casas da segunda fase e iniciada a construção das 150 restantes, já dispunha o conjunto de ruas, praças e equipamentos comunitários em condições de uso e desfrute.

A CFIAe, então, dentro do generoso espírito que norteou a atribuição de uso vislumbrada pelo Cel. Weguelin, quis seguir o exemplo e completar a obra, com o mesmo espírito de homenagem e reverência que levou o Brig. Lopes a denominar o conjunto de 22 de Abril — dia em que a FAB evoca e dignifica nossos heróis do 1º Grupo de Aviação de Caça.

Em nossa proposta ao Prefeito do Município de Duque de Caxias expressamos:

"O Jardim Residencial 22 de Abril" desenvolveu-se a partir de um empreendimento projetado e produzido pela CAIXA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO DA AERONÁUTICA sendo dirigido a um público de baixa renda do Ministério da Aeronáutica e das empresas vinculadas deste Ministério.

.....
Tratando-se de um empreendimento com elevado grau de alcance social,

destinado a servidores de um ministério militar, é de justiça que busquemos na gloriosa história da Aeronáutica do Brasil nomes significativos para a denominação do empreendimento, como um todo, e de seus logradouros públicos em particular.

Um dos feitos memoráveis da Força Aérea Brasileira foi a sua participação, juntamente com a Força Expedicionária Brasileira, no conflito europeu durante a 2ª Guerra Mundial quando as forças aliadas em defesa de um mundo livre e democrático se defrontaram com as forças totalitárias do Eixo que ambicionavam tomar pela força amplos territórios e dominar nações militarmente mais fracas.

A nossa participação naquele confronto teve lances de alta dramaticidade e heroísmo ficando registrado para sempre o valor do combatente brasileiro na luta pelos elevados valores de nossa cidadania.

No início da ofensiva vitoriosa de que participaram os brasileiros no território italiano houve um momento em que homens e máquinas foram lançados no seu valor máximo para

derrotar o inimigo ferozmente instalado e disposto a resistir.

No dia 22 de abril de 1945 o 1º Grupo de Caça brasileiro se desdobrou e alcançou altos índices de missões contra o inimigo com eficácia inigualada pelas demais unidades aéreas que combateram na área.

Ficou então a data de 22 de abril como o dia em que a FAB comemora sua bravura e eficiência simbolizando aquela memorável campanha. É o "Dia da Aviação de Caça" data máxima da aviação de combate do Brasil.

A proposta da CFIAe é que as ruas do "JARDIM RESIDENCIAL 22 DE ABRIL" recebam os nomes dos heróis do 1º Grupo de Caça brasileiro falecidos em combate e dos que retornando com vida batalharam até suas mortes pelos mesmos ideais que ajudaram a manter incólumes na cruenta guerra de 1939 a 1945.

No anexo, propomos os nomes que a FAB enaltece e julga de direito serem homenageados, complementando com sugestão de nomes para as praças existentes que lembram as magníficas jornadas de nossos heróis: seu treinamento na Base de AGUADULCE no Panamá, onde se atualizaram com as táticas de combate que mais tarde empregaram com tanto sucesso; o campo de aviação de TARQUÍNIA onde pela primeira vez tremulou o pavilhão verde-amarelo conduzido pela FAB; o campo de aviação de PISA de onde partiram os gloriosos pilotos do Grupo de Caça para as sensacionais vitórias do 22 de abril; e os montes APENINOS, acidentes geográficos que eram referências constantes nos vôos de nossos patrícios.

Pelas razões expostas e em nome de uma grande admiração e justa gratidão para com aqueles que deram o máximo e até suas vidas pelo nosso país apresento a V. Ex.^a o pedido que é uma obrigação para nós da Força Aé-

rea Brasileira: assinalamos os feitos de nossos heróis registrando seus nomes em locais onde possam ser lembrados e suas virtudes cultuadas."

Os nomes submetidos ao Prefeito de Caxias, José Carlos Lacerda, foram por este encaminhados à Câmara Municipal, sendo a proposta por esta aprovada e transformada em Lei Municipal.

Um exemplo é a principal via de comunicação do conjunto, a antiga Avenida Canal, que passou a denominar-se Avenida Jamboque (Jambock), como símbolo da ligação existente entre as ruas, avenidas e praças do conjunto, na forma mais expressiva de contato entre os pilotos do 1º Grupo de Caça.

Do livro "A História da Força Aérea Brasileira", do saudoso Ten. Brig.-do-Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley, e dos livros dos heróis vivos e festejados, Maj-Brig. Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, "Missão de Guerra", e Maj-Brig. Rui Moreira Lima, "Senta a Pua", foram extraídos os nomes e fatos que inspiraram a atribuição das denominações propostas e aprovadas.

Outras homenagens através de logradouros, prédios, instituições e solenidades lembram nossos heróis, e nosso desejo é de que suas lembranças não se apaguem porque a gratidão da Pátria não tem limites, é eterna.

Concluídas as 700 casas e levantada a necessidade de atendimento às crianças do conjunto, mais um esforço foi dispendido conjuntamente pela CFIAe, atribuindo duas casas, e a empresa construtora, CASARANO, ampliando e reformando essas casas para transformá-las na Unidade de Apoio Integrado à Criança, denominada Monsenhor Librelloto. É mais um herói lembrado e por sua bondade e afeição estará sempre ligado às criancinhas.

Para fechar este relato, peço emprestadas ao nosso Ministro da Aeronáutica, Ten-Brig.-do-Ar Sócrates da Costa Monteiro, as palavras finais de sua Mensagem Ministerial, de 22 de abril de 1991, "Saudação à Caça":

"Sigamos, todos nós, os passos firmes e resolutos do guerreiro que, no passado, soube ascender às alturas e legar a coragem, a honra, a lealdade, a dedicação e a força que, até hoje, continuam a animar o espírito do piloto de caça da Força Aérea Brasileira."

Felicidades aos moradores e colaboradores do Jardim Residencial 22 de Abril, e aos heróis do 1º Grupo de Aviação de Caça, "à la chasse."

Luiz Pedro Miranda da Costa é
Cel. Av. R/R e Presidente da CFIAe.

Fotografia: Antonio Mendonça Mendes



INFRAERO oferece segurança e conforto em seus modernos aeroportos

O novo sistema de acesso ao Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília, já em operação, ampliou toda a área de circulação de veículos, no embarque e desembarque

Os passageiros que circulam pelos dois primeiros aeroportos do Brasil, já podem perceber alterações que indicam um moderno tratamento ambiental nas novas instalações, mantidos os mesmos princípios de segurança e funcionalidade.

Nos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/Galeão e São Paulo/Guarulhos, as obras realizadas pela INFRAERO — Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, permitem rapidez de atendimento com número maior de balcões para despacho, alguns com destinação específica para primeira classe ou grupo em excursões, em agradável clima de conforto e disponibilidade de serviços.

Ao chegar ao aeroporto, passageiros e visitantes já encontram passarelas cobertas, a partir do estacionamento, como ocorre em Guarulhos. Antes de entrar no terminal os viajantes podem utilizar o “check-in” na calçada, enquanto esperam o embarque os “bebês” têm o conforto de fraldários amplos com atendimento especial. O impacto visual do aeroporto inclui agora cores vivas indicadoras dos vários setores e uma decoração adequada nas salas de embarque, mais amplas e confortáveis.

Realizadas com interferência mínima na operação dos terminais, pistas de pouso, setores de carga e passageiros, as obras de reformas e ampliações

empreendidas pela INFRAERO incluem tecnologia avançada no setor aeroportuário. Não apenas nos principais, mas em toda a rede de 62 aeroportos que administra através da INFRAERO, o Governo do Brasil está investindo em obras complexas e prioritárias, com o produto das tarifas cobradas aos usuários do setor.

As obras em andamento no Aeroporto Internacional de Brasília, no mesmo padrão de excelência dos grandes terminais internacionais, serão entregues em 1993 com inovadores “satélites” de embarque e desembarque de grande capacidade operacional. O Ae-

roporto Campo dos Palmares, em Macaé, após a reforma do terminal de passageiros, ampliação de pista de pouso e decolagem e dos serviços de apoio, também se alinha, agora, entre os melhores em sua categoria. E em Santarém, no Pará, obras no terminal e pistas criaram nova e segura alternativa para os vôos internacionais na região.

Permanentemente, de norte a sul do País, os 7.500 empregados da INFRAERO cuidam do bem-estar e da segurança dos usuários dos transportes aéreos, procurando oferecer-lhes o melhor nos serviços de terra.

Em Brasília, a utilização de satélites (à esquerda) pela primeira vez no Brasil, vai permitir o aumento de pontos de embarque simultâneo



Repensar: a imposição do momento (I)

L. N. Menezes

O mundo, felizmente, muito mudou. E, com isso, fomos todos — cidadãos e nações — compulsados a, no mínimo, rever posições e em quase todo o nosso universo de vivência.

As grandes mudanças na história da humanidade, todas como fruto da busca da modernidade (entre elas a industrialização), foram feitas com um altíssimo custo social (e ecológico?) e, algumas vezes — como no caso brasileiro — sem o consenso político.

De novo, se voltam as nações (e nelas incluído o Brasil) para a busca da modernidade e o fazem tentando novas respostas para antigas questões, agora através do debate nacional. Diferentemente de outros, o povo brasileiro, além de pouco (ou quase nunca) praticar o debate da coisa de interesse público, nunca se esmerou no comportamento quando se tratou de discutir assuntos conflitantes, polêmicos ou que traduzam interesses. Entretanto, a tese do debate é válida e pode (ou deve) ser praticada entre nós com mais amplitude a fim de, no mínimo, servir de aprendizado para o aprimoramento da cidadania.

Debater, portanto, passaria a ser o elemento motriz do momento das sociedades brasileiras e mundiais. E, para debater, compulsoriamente adentrariamos no *repensar*.

Repensar, portanto, representar o fulcro da questão da atualidade brasileira (e mundial). Assim, questionamos nós, por que não — embalados pela mesma "nouvelle vague" — repensarmos nós a nossa Força Aérea ou, melhor dizendo, o nosso MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA?

Em que pese o fato de nossa base cultural não nos condicionar adequadamente para o trabalho intelectual em grupo (já que a objetividade, a isenção, o respeito, a tolerância e a paciência não são predicados normalmente observados ou praticados pelos brasileiros em momento de discussão), nada impede que — pelo menos — a "bola seja lançada ao campo" para ser perseguida...

E, ao abordar o REPENSAMENTO, o articulista — refletindo seguramente uma vontade expressa e explícita de expressiva parcela de nossa comunidade — se volta no tempo e põe-se a praticar, exercitando e — quem sabe — estimulando outros para participarem desse movimento convidativo e altamente necessário (se não inadiável)!

Começaríamos por levantar as famosas teses intituladas "empedernidas", sobre as quais todos temos opiniões formadas, mas que, por arcaicas que são, ainda não mereceram a motivação para serem tratadas e, então, modernizadas. E, por isso, aí estão até hoje, desafiando tempo, homens e a própria organização.

Que dizer, por exemplo, da tão polemizada dicotomia FORÇA AÉREA versus MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, que gera indefinições para conduzir os negócios da aeronáutica nos seus diversos campos de atuação; ou da adequação da nossa DOCTRINA BÁSICA DE EMPREGO e/ou da conceituação nela utilizada, que até dificulta sua aplica-

ção? Ou da LEI DE PROMOÇÕES E SEU REGULAMENTO face à aplicação dos conceitos e do mérito? E da existência das Empresas vinculadas ao Ministério, no momento em que toda a sociedade brasileira se envolve com a desestatização? E a imprescindibilidade (ou não) da existência de uma instituição universitária (ITA) vinculada a um Ministério Militar? E de um Centro de Tecnologia Aeroespacial que está impedido (?) de realizar pesquisas de interesses militar, pelo conceito dos dias de hoje? E como encarar a extensa fuga de nossos melhores pilotos para as atividades na Aviação Comercial, todos eles frustrados e desolados com a *miserabilidade salarial* que lhes tem sido imposta, sob a tônica de "mais um sacrifício em prol ..."?

E o Poder Aéreo é "UNO e INDIVISÍVEL"? E a Academia da Força Aérea forma Oficiais para a Força Aérea ou para o Ministério da Aeronáutica? Ou, "se o DAC normatiza o funcionamento da indústria de transporte aéreo, onde os "profissionais" dessa atividade de alto teor econômico são preparados? Ou "a Segurança Nacional não tem preço". Mas tem custo? E a AFA deve ter seu currículo voltado para as ciências exatas ou humanas? A atual organização do Ministério é Departamental ou não? Então, por que Departamentos Gerais mesclados com Comandos? E a definição e a composição da FORÇA AÉREA BRASILEIRA faz sentido? E é operacional? A estrutura logística implantada apoiará, adequada e eficientemente, operações aéreas reais e continuadas? E com que duração? E o Ministério da Defesa?...

Em suma, são questões do tipo "filosóficas" ou "cotidianas", díspares na sua forma mas unas no seu mérito, e que, renitentemente, há cinquenta anos, freqüentam os nossos "papos" no cafezinho dos Esquadrões, nas varandas dos Cassinos de Oficiais ou nos corredores das nossas Escolas e aí estão, sarcasticamente, a nos desafiar...

Com "as armas da mente e do coração depositas" (Gandhi), tornemo-nos todos ideólogos e façamo-nos todos "guerreiros do debate"...

Aos refratários da tese da discussão ampla caberia trazer à luz a antiga e famosa frase que diz que "O verdadeiro Oficial (ou cidadão) é aquele que nada teme. Nem mesmo uma nova idéia!"

Às idéias, portanto, companheiros! Nós voltaremos...
E você?

Lauro Ney Menezes
é Maj. Brig-do-Ar R.R.

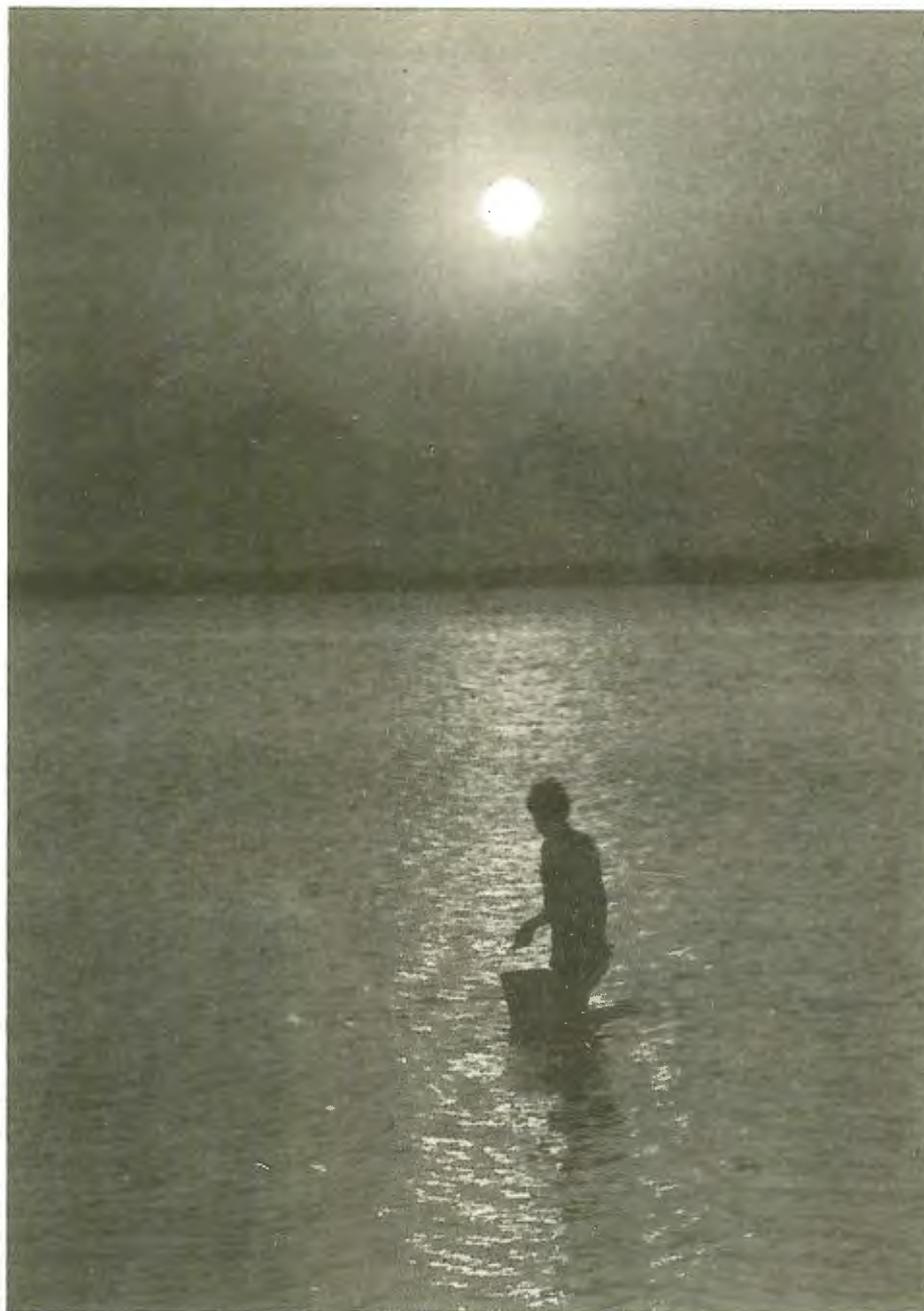


Hoje em dia, considera-se o tom bronzeado da pele como um padrão de beleza, que é associado à saúde, juventude e até ao sucesso pessoal e profissional. O momento atual de crescente valorização física incorpora ao seu ideal de corpo bem torneado a pele bronzeada — “dourada”.

Entretanto, nem sempre o bronzeado foi tão apreciado. Há cerca de cem anos, médicos observaram que pescadores e camponeses que trabalhavam sob o Sol, apresentavam a pele com aspecto bastante envelhecido, quando comparados a trabalhadores de fábricas que não eram tão expostos ao Sol. Além disso, o tom bronzeado da pele não era considerado um padrão de beleza, e assim, procurava-se evitar a exposição ao Sol, para manter o tom natural da pele.

No decorrer do século 20, estes conceitos foram gradualmente esquecidos. Nitidamente após a segunda guerra mundial, com a nova onda de riqueza norte-americana, popularizaram-se as férias nos litorais ensolarados, como os da Califórnia, Caribe e América do Sul. As praias despontavam então como um novo espaço de lazer, com várias possibilidades: uma área de convívio social que permitia novos relacionamentos; a prática de esportes, no mar e na areia, e simplesmente um lugar de descanso, com o estirar-se preguiçoso ao Sol. Este grupo passaria a ostentar uma característica comum: o tom bronzeado da pele.

A partir dessa época, a frequência às praias vem sempre aumentando. Num país de clima tropical como o nosso, com uma vasta área litorânea, a procura pelas praias é uma opção natural, que se intensifica nos finais de semana e feriados. De fato, não só como opção de lazer, a exposição ao Sol é necessária para o ser humano, auxiliando no bom funcionamento do organismo; é também essencial para as crianças, pois a síntese de vitamina D, importante para o crescimento ósseo, depende da exposição ao Sol.



Entretanto, a exposição exagerada ao Sol provoca na pele humana uma autêntica agressão, a *agressão solar*. Quando esta agressão do Sol ocorre de forma aguda temos a queimadura solar, enquanto que de forma crônica leva ao envelhecimento solar e ocasionalmente, mas em

tendência crescente, ao câncer da pele.

Queimadura solar: A exposição ao Sol, por várias horas, em maior intensidade do que a resistência da pele, pode provocar a queimadura solar. Surge intensa cor vermelha, dor, ardência, sensação de mal-estar e, às vezes, febre. Con-

forme a gravidade da lesão podem aparecer também bolhas. A melhora ocorre em dois ou três dias, e a pele "descasca" em alguns dias. O repouso em lugar fresco e arejado, o uso de loções e cremes hidratantes e de analgésicos comuns trazem algum alívio.

Envelhecimento solar: Os sinais de desgaste da pele, que interpretamos como envelhecimento, são causados pela passagem do tempo e pela ação do Sol sobre a pele. Na realidade é o Sol que provoca os maiores danos, e a exposição solar embora possa apresentar efeitos imediatos discretos, tem caráter acumulativo. Assim, após um período de tempo variável, de acordo com a resistência própria da pele do indivíduo e da intensidade da exposição solar, os efeitos degenerativos aparecem.

O envelhecimento solar se manifesta com uma pele com aspecto mais desgastado do que a de outras pessoas de idade equivalente. Pode haver um aparecimento precoce e marcado de rugas faciais e o surgimento de pequenas manchas, mais escuras ou mais claras do que a pele normal, principalmente na face e membros (áreas mais expostas). A pele pode tomar uma textura frouxa, apergaminhada, e pessoas de pele clara podem adquirir um tom amarelado, semelhante ao marfim.

Câncer da pele: A ação dos raios solares sobre a pele pode induzir à formação de câncer da pele. São particularmente sensíveis as pessoas de pele muito clara, portanto menos resistente que, devido à profissão ou por hábito, expõem-se de forma crônica ao Sol. A face e os membros, por serem mais expostos ao Sol são, por isso mesmo, as regiões mais atingidas.

O câncer da pele pode surgir sob a forma de "feridas", "caroços" ou "sinais" (quadro I). Assim, o aparecimento de pequenas "feridas" que não cicatrizam ou crescem lentamente; de "caroços" que surgem como "espinhas" ou que estejam presen-

QUADRO I

Sinais precoces para o reconhecimento do câncer de pele:
— "Feridas" que não cicatrizam
— "Caroços" que aparecem ou crescem
— "Sinais" que aparecem, crescem ou mudam de cor

tes há algum tempo e que progressivamente aumentam de tamanho; e de sinais (manchas escuras) que podem surgir, crescer ou alterar seu comportamento, mudando de cor, coçando ou sangrando espontaneamente.

Embora nem todos os "sinais" ou "caroços" que surjam na pele sejam cânceres, é aconselhável a observação por parte de um médico, para dirimir dúvidas. Em casos sugestivos, convém que através de uma pequena cirurgia (biópsia), a lesão seja retirada para exame.

Prevenção da agressão solar: Algumas medidas básicas podem ser tomadas pa-

ra desfrutar dos benefícios da exposição solar, evitando os danos da exposição exagerada (quadro II):

QUADRO II

Prevenção da agressão solar:
1. Evitar a exposição ao sol entre as 10:00 e 15:00 horas
2. Uso de guarda-sol, boné, camiseta
3. Uso adequado de filtro solar

1. *Evitar a exposição ao Sol entre 10:00 e 15:00 horas:* Neste horário, os raios solares incidem perpendicularmente sobre a Terra, assim percorrem uma menor distância e chegam até nós com maior quantidade de energia. Neste período, a faixa mais agressiva da energia solar que alcança a Terra (radiação ultravioleta B) incide em grande intensidade, aumentando o risco de queimaduras solares.

2. *Uso de guarda-sol, boné, camiseta:*



QUADRO III

Escala de sensibilidade da pele ao sol e filtro solar adequado

Tipo	Reação ao sol	Classificação	Tonalidade	F.P.S.
1.	Queima facilmente Bronzeia muito pouco	Muito sensível	Branca	15
2.	Queima facilmente Bronzeia pouco	Sensível	Branca	15
3.	Queima moderadamente Bronzeia gradualmente	Normal	Morena clara	8 a 15
4.	Queima pouco Bronzeia gradualmente	Normal	Morena	4 a 8
5.	Raramente queima Bronzeia intensamente	Pouco sensível	Morena escura	2 a 4
6.	Não queima Bronzeia intensamente	Pouco sensível	Negra	—

A proteção que objetos como guarda-sol, boné e roupas oferecem é pequena, pois uma fração importante da energia solar ainda atinge a pele. Não obstante, esta proteção é útil, tanto na praia como em atividades ao ar livre.

3. *Uso adequado de filtro solar:* O filtro solar é um produto que apresenta a capacidade de restringir a quantidade de energia (radiação ultravioleta) que atinge a pele. O índice fator de proteção solar (FPS) serve como medida de eficiência de sua ação. Assim, um filtro solar com FPS número 4 permite a uma pessoa, que em quinze minutos de exposição solar fica "vermelha", permanecer sob o Sol cerca de quatro vezes mais, ou seja, uma hora. Porém, esta regra é válida apenas para a proteção de queimaduras; como orientação de uso, convém seguir os valores recomendados de acordo com a resistência própria de cada pele (quadro III).

Filtros solares com índice acima de 20 são chamados de bloqueadores solares, pela maior quantidade de energia que conseguem filtrar. São indicados para

peças muito sensíveis ao Sol e para aquelas que por obrigação profissional ficam constantemente expostas. Ainda hoje, entretanto, os filtros solares apresentam um preço relativamente oneroso, que se acentua nas formas de melhor aceitação cosmética (menos gordurosas) e nos produtos com índice mais elevado. Assim, seu uso diário pode tornar-se dispendioso.

O Sol é fonte de saúde, de prazer e até mesmo de beleza. A prática das recomendações descritas permite o uso adequado da exposição solar, evitando o desgaste excessivo da pele, que o exagero na exposição solar pode provocar.



A energia solar e a nossa pele

Energia solar: O Sol emite, a todo momento, uma quantidade de energia impressionante, que atinge a Terra como luz e calor. A energia solar pode ser decomposta em vários segmentos: raios cósmicos, raios gama, raios X, radiação ultravioleta, luz visível, radiação infravermelha e ondas de rádio. Graças à distância e à camada de ozônio que circunda a Terra, esta energia é filtrada, não permitindo a passagem da porção mais lesiva sobre os seres vivos. Assim, somente atingem a Terra a radiação ultravioleta (parcialmente), a luz visível, a radiação infravermelha e as ondas de rádio. Basicamente os efeitos atribuídos à ação do Sol sobre a pele, como a queimadura solar, o envelhecimento solar e o câncer da pele, são causados pela radiação ultravioleta. Por sua vez, a radiação ultravioleta é decomposta em três porções de características distintas: as radiações ultravioleta A, B e C.

Radiação ultravioleta A: Penetra profundamente na pele, atingindo a Derme e, a longo prazo, é responsável pelo envelhecimento solar. É emitida em quantidade quase constante durante todo o dia.

Radiação ultravioleta B: Age na porção mais superior da pele, a Epiderme, sobre as células germinativas, produzindo danos que, cronicamente, podem induzir à formação de cânceres na pele. Pode ainda provocar a queimadura solar. Sua emissão é muito mais intensa entre as 10:00 e as 15:00 horas.

Radiação ultravioleta C: Porção mais lesiva da radiação ultravioleta, felizmente é barrada pela camada de ozônio, não atingindo a Terra.

Queimar e Bronzear: As diferentes cores de pele dos seres humanos são consequência, basicamente, da quantidade de melanina ali depositada. Esta substância (produzida por células da própria pele) propicia às pessoas de pele mais pigmentada maior resistência à radiação solar. Existe muita confusão entre os termos "queimar" e "bronzear", erradamente usados como sinônimos. Enquanto "bronzear" significa adquirir um tom "castanho-dourado", o termo "queimar" traduz-se por uma pele vermelha e dolorosa — uma queimadura solar. A quantidade de melanina também está relacionada a este fenômeno: quanto mais pigmentada a pele, maior a facilidade em bronzear-se e menor o risco de queimadura solar.

Assim, é possível estabelecer uma escala (quadro III), em função da resistência da pele ao Sol. Pessoas de pele clara, cabelos ruivos, louros ou castanhos claros são sensíveis, queimando-se facilmente e adquirindo pouco ou nenhum bronzeado, enquanto pessoas com pele mais pigmentada apresentam, em graus progressivos, maior resistência ao Sol e facilidade de bronzear-se.

Antonio Macedo D'Acri é:
1º ten. méd. R2 e pós-graduado
em Dermatologia — UNIRio.

Fotografia: Sylvio C. de Moraes

Concerto da Inconfidência

Comemorando os duzentos anos da Inconfidência Mineira, a Banda Sinfônica da Academia da Força Aérea brindou seu público com memorável concerto, no último dia 23 de abril.

Na abertura do concerto, o Professor Jorge Devitte, catedrático de Direito e História Militar da AFA, fez uma brilhante alocução sobre a Inconfidência, concluída com um chamamento público pelo patriotismo tão necessário em tempos difíceis.

Sob a exigente batuta do Maestro, Tenente José Assumpção Castro, a Banda Sinfônica da AFA executou 13 peças, entre marchas, músicas populares e clássicas, concluindo o concerto com "O Guarani", de Carlos Gomes.

A competência do maestro e sua orquestra ficou registrada nos aplausos finais, que exigiram um bis daqueles artistas.

Aeronáutica ajuda no combate ao cólera no Maranhão

Um helicóptero "Esquilo" da Força Aérea Brasileira foi deslocado para São Luís, por determinação do Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Sócrates da Costa Monteiro, para ajudar no combate ao cólera, atendendo solicitação do Governador Edison Lobão e do Secretário de Saúde do Estado do Maranhão.

Com capacidade para seis pessoas e duzentos quilos de carga, o helicóptero foi recebido no dia 21 de abril de 1992, no Aeroporto do Tirirical, pelo Secretário de Saúde. A aeronave servirá para o transporte de doentes, medicamentos e equipes médicas em regiões de difícil acesso, como a Região do Munin.

A presença da Aeronáutica no combate ao cólera foi enfatizada pelo Diretor do Centro de Lançamento de Alcântara, que desde março de 1992 se uniu à cruzada governamental para erradicar o vibrião colérico no Maranhão.

Operação Ariane V-50

O Centro de Lançamento da Barreira do Inferno participou, no dia 15 de abril de 1992, da Operação de Rastreamento do Quinquagésimo Foguete Ariane, lançado às 20:25 horas do Centro Espacial Guianês, em Kourou, na Guiana Francesa.

A missão Ariane V-50 colocou em órbita geostacionária, através de um foguete da série 44L, que tem disponibilidade para transporte de uma carga útil de 4.000 kg, dois satélites de telecomunicações: o Inmarsat 2F4, para telecomunicações marítimas, e o Telecom 2B que atenderá as telecomunicações francesas com os territórios de ultra-mar.

Conforme acordo entre o Governo Brasileiro e a Agência Espacial Européia, o CLBI, através de seus meios de trajetografia, telemédidas e telecomunicações, rastreou o terceiro estágio do V-50 por um tempo de sete minutos, ou seja, das 20:32P às 20:39P, registrando em fitas magnéticas todos os dados captados.

Estas fitas foram transportadas, no dia 16 de abril de 1992, para o Centro Espacial Guianês, por uma aeronave C-95 "Bandeirante" do 5º Grupo de Aviação.

Em face do sucesso da referida missão, o Diretor do Centro Espacial Guianês, Senhor Michel Mignot, enviou o seguinte telex ao CLBI:

"O quinquagésimo lançamento do Foguete Ariane, modelo 44L, colocou, com sucesso, em órbita os satélites Telecom 2B e Inmarsat 2F4.

Eu tenho a satisfação de agradecer às equipes do CLBI e da EMBRATEL pela participação eficaz neste lançamento."

Avião da Argentina foi doado ao Musal

Uma aeronave C-47 "Douglas" foi doada ao Museu Aeroespacial, no Rio de Janeiro, pela Força Aérea Argentina. A chegada do avião, pilotado por Oficiais daquele País, ocorreu no dia 30 de abril de 1992, às 10:00 horas, na Universidade da Força Aérea, no Campo dos Afonsos.

Estavam presentes, na chegada, Oficiais-Generais da Força Aérea Brasileira, do Exército, representantes do Governo Argentino no Brasil e o Diretor do Museu Aeroespacial. A entrega foi feita em solenidade e a aeronave fará parte do acervo daquele museu brasileiro.

Hotéis SAS oferecem descontos para pessoas na terceira idade

Os Hotéis Internacionais SAS estão com nova oferta para pessoas na terceira idade.

Durante os fins de semana, as diárias de todos os hotéis SAS terão uma percentagem de desconto que corresponderá à idade do hóspede.

Havendo lugar disponível no hotel, a oferta é para pessoas com 65 anos de idade ou mais, e com validade de sexta à domingo.

Um hóspede de 65 anos, por exemplo, terá 65% de desconto na diária; com 75 anos, 75%, e se ele tiver mais de 100 anos, o apartamento então sai de graça.

A oferta abrange a esposa ou outro acompanhante.

Os Hotéis Internacionais SAS operam 27 unidades de primeira classe, em nove países da Europa e Oriente Médio.

Esquadrão Poti atua em calamidade pública no Estado de Alagoas

Em consequência das fortes chuvas que inutilizam suas vias de acesso, o Município de Santana do Mundaú, no Estado de Alagoas, viu-se isolado e exposto a doenças que ameaçavam grassar entre aquela população.

Preocupadas com as precárias condições locais, que favoreciam o surto de moléstias como o cólera, as autoridades alagoanas solicitaram o empenho da Força Aérea Brasileira, que se fez presente com dois helicópteros UH-50 do 2.º/8.º Grupo de Aviação.

Tais aeronaves, baseadas em Maceió do dia 04 ao dia 09 de abril de 1992, transportaram equipes médicas, sanitaristas, medicamentos e gêneros alimentícios para a população isolada de Santana do Mundaú, voando e consumindo na operação 40:40 horas e 6.162 litros de combustível Q Av 1, respectivamente.

Transportando 33 passageiros e 15.710 kg de carga, o Esquadrão Poti, através do empenho e dedicação de suas equipagens, uma vez mais colaborou para fixar, no meio civil, uma imagem positiva e atuante da nossa Força Aérea Brasileira.

Oficiais-Generais da Aeronáutica reúnem-se com a equipe econômica do Governo

O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar SÓCRATES DA COSTA MONTEIRO considera que, neste momento, o maior problema com que se defrontam as Forças Armadas Brasileiras é a questão salarial.

Em consequência disso, convocou todos os Oficiais-Generais da Aeronáutica para uma reunião, em Brasília, no dia 08 de abril, para, em conjunto com a equipe econômica do Governo Collor, analisar a problemática orçamentária e a questão do salário.

A agenda do encontro tinha como objetivos uniformizar as informações sobre a Política Econômica, o momento econômico em que vivemos e as perspectivas futuras, bem como ensejar aos técnicos do Ministério da Economia conhecer as dificuldades econômicas que os Comandantes, Chefes e Diretores do mais alto escalão da Força vêm enfrentando na condução do processo administrativo das nossas Organizações, dificuldades essas que produzem reflexos indesejáveis no seio da corporação.

Participaram do encontro, pelo Ministério da Economia, o Doutor Luiz Antônio Andrade Gonçalves, Secretário Executivo do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento; o Doutor Roberto Brás Matos Macêdo, Secretário Especial de Política Econômica; o Doutor Pedro Pullen Parente, Secretário Nacional de Planejamento e o Doutor José Gregori, Chefe de Gabinete do Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento.

Desembargador visita V COMAR

Atendendo ao convite do Comandante do Quinto Comando Aéreo Regional, o Desembargador José Barison, Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, realizou visita de cortesia àquele Quartel-General, no dia 1.º de abril de 1992.

A visita, além de ser uma retribuição do Desembargador pela presença do Comandante na cerimônia de sua posse, serviu para estreitar ainda mais os laços de amizade existentes entre o V COMAR e o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.

Governador do Pará visita Escola Rêgo Barros

O Governador do Estado do Pará, Doutor Jáder Barbalho, acompanhado pela Primeira-Dama do Estado, Senhora Elcione Barbalho, pelo Vice-Governador do Estado, Senhor Carlos Santos e por todo o seu Secretariado, visitou a Escola de 1.º e 2.º Graus Tenente Rêgo Barros.

Na ocasião, recepcionado pelo Comandante do I COMAR, demais Oficiais da Guarnição, Professores e Alunos, o Governador teve a oportunidade de conhecer as recentes obras realizadas na Escola, tais como a construção de novas salas e o prédio destinado a administração e secretaria.

Como parte da visita, o Governador e a Primeira-Dama visitaram o Núcleo de Assistência Infantil, que atende atualmente 270 crianças, cujas idades variam de 4 meses a 6 anos.

Finalizando a visita, o Governador Jáder Barbalho, em entrevista à imprensa, declarou a sua satisfação em visitar aquele educandário, destacando, inclusive, que o seu elevado padrão de ensino foi motivo de recomendação sua para que a Secretaria de Educação do Estado procurasse integrar-se com a Escola Tenente Rêgo Barros, buscando, através de seu modelo, aprimorar ainda mais a rede de ensino estadual.

Líder lança sua revista — “Líder Magazine”

Os principais executivos das maiores empresas do País, políticos, autoridades e grandes fazendeiros deverão receber nos próximos dias a primeira edição da LÍDER MAGAZINE, a revista da Líder Táxi Aéreo S. A.

Integrante do plano de comunicação da Líder para com seus usuários e clientes potenciais, a revista não só será distribuída diretamente pela Empresa, via mala-direta, mas também será encontrada nas salas VIP da Líder, espalhadas pelos principais aeroportos do Brasil. As tripulações das aeronaves executivas também estão sendo treinadas para brindar os passageiros da Líder com exemplares da publicação.

Tendo como principal característica a excelência de sua qualidade gráfica e editorial, a LÍDER MAGAZINE tem como linha editorial temas atuais, econômicos, políticos, literários e de lazer de alto nível, em edição bilíngüe. Ao contrário do que pode parecer inicialmente, a LÍDER MAGAZINE não se enquadra no padrão tradicional de revistas de bordo e insere-se no topo do segmento de publicações voltadas para os executivos.

DIRENG realiza seminário internacional de manutenção de aeroportos

Foi realizado, de 23 a 27 de março de 1992, o Seminário Internacional de Manutenção de Aeroportos, organizado pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, em conjunto com a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária e sob os auspícios da Organização da Aviação Civil Internacional.

O Seminário contou com a presença de 130 participantes, oriundos da DIRENG, INFRAERO, Estados da Federação, Universidades, Empresas Privadas e de países latino-americanos.

O intercâmbio de informações e experiências relativas às técnicas de manutenção de aeroportos forneceu a todos os técnicos os subsídios essenciais para

que as aeronaves operem em condições de segurança e para que as instalações aeroportuárias tenham suas vidas úteis prolongadas.

Além das conferências abordando os mais variados aspectos da problemática da manutenção de aeroportos, foram realizadas visitas técnicas às instalações do Aeroporto Internacional de Guarulhos e procedida a demonstração de equipamentos usados pela DIRENG e pela INFRAERO.

O evento serviu para demonstrar, perante a comunidade científica nacional e internacional, o elevado estágio alcançado pelo Brasil na Infra-Estrutura Aeroportuária.

COMARA promove reciclagem de pessoal técnico

Aproveitando a redução das atividades de execução de obras, em razão dos altos índices pluviométricos registrados na Região Amazônica durante o mês de março, a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica promoveu um Ciclo de Palestras e Conferências, abrangendo temas relativos a projeto, construção e manutenção de aeroportos.

A reciclagem teve como objetivo o aperfeiçoamento do corpo técnico da COMARA, propiciando o conhecimento das mais modernas tecnologias utilizadas atualmente na engenharia aeroportuária.

O evento contou com a coordenação da Divisão de Engenharia da COMARA, tendo sido as palestras e conferências proferidas por pessoal qualificado da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica e engenheiros de renome na comunidade aeroportuária brasileira.

Foram reciclados 109 técnicos de nível médio e superior, incluindo pessoal do efetivo da COMARA, integrantes dos elos do Sistema de Engenharia da Aeronáutica, professores da Universidade Federal do Pará e engenheiros da INFRAERO e da Secretaria de Transportes do Estado do Pará.

O sistema de vale-refeição é sucesso no Catre

O Comando Aéreo de Treinamento vem desenvolvendo, com sucesso, junto à Empresa especializada em Vales-Refeição "Brazilian Food", um convênio que permite a todo o efetivo militar, civil e pensionista, pertencente à Guarnição de Aeronáutica de Natal, a aquisição de vales-refeição.

A utilização desses vales-refeição, em condições privilegiadas, permite ao usuário adquirir, no comércio local, os gêneros alimentícios, através de uma grande rede de estabelecimentos conveniados.

Dentre as vantagens que o sistema possibilita, está a facilidade que o usuário tem em poder adquirir os gêneros de sua necessidade com aproximadamente vinte dias de antecedência do pagamento, aproveitando períodos de pouco movimento (poucas filas) nos estabelecimentos comerciais e usufruir de menores preços, ainda sem as remarcações que ocorreriam nesse período.

Este sistema tem dado certo e vem obtendo inúmeras adesões a cada novo mês.

II COMAR reduz déficit habitacional em sua área

Por delegação do Ministro da Aeronáutica, o Comandante do Segundo Comando Aéreo Regional assinou contrato firmado entre o Ministério da Aeronáutica e a Empresa de Engenharia e Construção ENCOL.

O ato culminou um processo de licitação de âmbito nacional, cujo edital foi adquirido por cinco empresas; foi uma forma inédita encontrada para reduzir o déficit habitacional, bem como sanar deficiências de infra-estrutura da Força, na cidade de Recife.

Aeronáutica trabalha na prevenção e controle do cólera na áreas do CLA e arredores

A ocorrência de surto de cólera no Estado do Maranhão provocou uma intensa atividade do Serviço de Saúde do Centro de Lançamento de Alcântara, estabelecendo medidas para a prevenção e o controle da doença.

O CLA engajou-se na Comissão Estadual de Prevenção da Cólera, da Secretaria de Saúde do Governo do Estado, realizando palestras educativas, distribuição de panfletos e cartazes, manuais de treinamento, aquisição de material e medicamentos para tratamento e diagnóstico, providências que resultaram conter o surto da doença em áreas dos arredores do centro espacial e, principalmente, impediram a constatação de qualquer caso nos sítios de trabalho, residência e lazer daquela Organização do Ministério da Aeronáutica.

A gravidade inicial, constatada pelas autoridades sanitárias do Maranhão, motivou o trabalho conjunto com o Serviço de Saúde do CLA, reforçado com o envio, pelo I COMAR, de um avião "Bandeirante", levando equipe especializada e medicamentos, para a profilaxia e o tratamento dos pacientes com suspeitas de cólera.

“De Lamartine a Roberto Carlos”



Com este título, o Departamento Social do Clube de Aeronáutica apresentou um magnífico show no dia 8 de maio, com a participação de VENILTON SANTOS, cantor da época áurea da Rádio Nacional e THEREZA KURY, uma das mais belas vozes femininas da MPB. Foi realmente uma noite maravilhosa, com a participação do Quadro Social que lotou o nosso Clube, vibrando e cantando com os cantores, quando apresentavam os grandes sucessos musicais que marcaram época, de “Lamartine a Roberto Carlos”.

Desde “Eu sonhei que tu estavas tão linda”, passando por “Carinhoso”, “Cidade Maravilhosa”, até os tempos atuais com músicas de Caetano, Gil, Milton Nascimento, etc. Para as danças, relembrando os Anos Dourados, o GRUPO AM comandou a noite, tendo feito a pista ficar sempre cheia. Foi mais um grande sucesso de nosso Clube a exemplo de tantos que já conseguiu junto a seus associados.

Manhãs Infantis

O Clube de Aeronáutica voltou a movimentar a garotada, em uma animada MANHÃ INFANTIL, no domingo, dia 26 de abril.

O GRUPO XUXECO, uma réplica da XUXA e suas Paquitas, apresentou-se para os “baixinhos” do Clube e conseguiu os aplausos calorosos não só das crianças mas também dos adultos que as acompanhavam.

Foi uma hora e vinte de “XOU” em que a garotada cantou, pulou e ganhou prêmios e beijinhos ao término das brincadeiras realizadas no palco. Fora do salão, dois pipoqueiros faziam a alegria não só dos “baixinhos” como também de seus acompanhantes, com a distribuição grátis de pipoca. Mas, além da pipoca, houve também refrigerantes e picolés, tudo oferecido gratuitamente pelo Clube. As manhãs infantis vão continuar. Uma por mês e sempre com uma atração para os nossos sócios mirins e acompanhantes.



Comissão Interclubes I

Em recente viagem a Brasília, os Presidentes dos Clubes Militares, acompanhados de seus representantes na Comissão Interclubes, foram recebidos por membros da executiva nacional dos seguintes partidos políticos: PMDB, PDS, PFL E PL.

Na oportunidade foram apresentados e discutidos assuntos de interesse comum da Família Militar.

Está em pauta a definição de local físico em Brasília para o desenvolvimento dos trabalhos dos membros da Comissão Interclubes.

O Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj. Brig-do-Ar R/R Octávio Monteiro de Araújo, designou para representantes em Brasília os seguintes Sócios: Cel. Av. R/R José Carlos Pereira Lima e Cel. Av. R/R José Cesar da Fonseca.

Comissão Interclubes II

A convite do Presidente do Clube Naval, Vice-Alm. Wandir das Neves Siqueira, os Presidentes dos Clubes Militar e de Aeronáutica e seus convidados assistiram a uma exposição do Sr. Rio Nogueira sobre o tema “Previdência Privada no Brasil e a Proposta de Criação do Sistema Securitário Supletivo para os Militares”.

Após a exposição ficou acertado que o Clube de Aeronáutica daria prosseguimento aos trabalhos de elaboração da proposta em pauta.

O Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj. Brig-do-Ar R/R Octávio Monteiro de Araújo, solicitou aos demais Clubes a indicação de seus representantes na Comissão Interclubes, apresentando o Cel. Av. R/R Silvio Fernandes como representante da Aeronáutica junto à referida comissão, para colaborar nos estudos do Instituto de Assistência Militar.

Comissão Interclubes III

Realizou-se no Clube de Aeronáutica no dia 12 de maio de 92, mais uma reunião da Comissão Interclubes, com a presença dos presidentes, Major-Brigadeiro Octávio Monteiro de Araújo, Vice-Alm. Boison e Gen. Brda. Nilton de Albuquerque Cerqueira. O Vice-Alm. Boison, Vice-presidente do Clube Naval, substituiu o Vice-Alm. Wandyr Siqueira, ausente por razões de saúde. Dos assuntos tratados destacam-se os seguintes:

- 1 - Assessoria Parlamentar junto ao Congresso Nacional.
- 2 - Manifestação de apoio ao boletim INFORMEX, do Ministério do Exército, que abordou de maneira clara e objetiva os aspectos referentes à isonomia, conforme já definida na Constituição, e as posições oportunas assumidas pelo Ministros da Aeronáutica, do Exército e do EMFA em relação ao assunto.

Tempo bom boa visibilidade, vento favorável.

Da torre de controle da Cipan, Cruz "o Fumaça" dá as coordenadas da melhor rota para você ter o carro do seu tempo: Chevrolet/90 da Cipan, um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan o vento sempre sopra a seu favor.

Cipan

Rua do Senado, 329 - Esq. Av. Mem de Sá
Tels.: 224-2000 - 232-5744 e 252-4825

Traga seu carro - ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da linha Chevrolet/90. Você ainda recebe troco na troca.

ATENÇÃO

A Cipan foi escolhida pela

COOPCAR

cooperativa do clube da aeronáutica

para atender com
exclusividade aos seus
consoiciados.



KADETT • MONZA • OPALA • IPANEMA • CHEVETTE DIPLOMATA • COMODORO • CHEVY 500 • PICK UP

A nova desordem mundial

Antônio Pinto

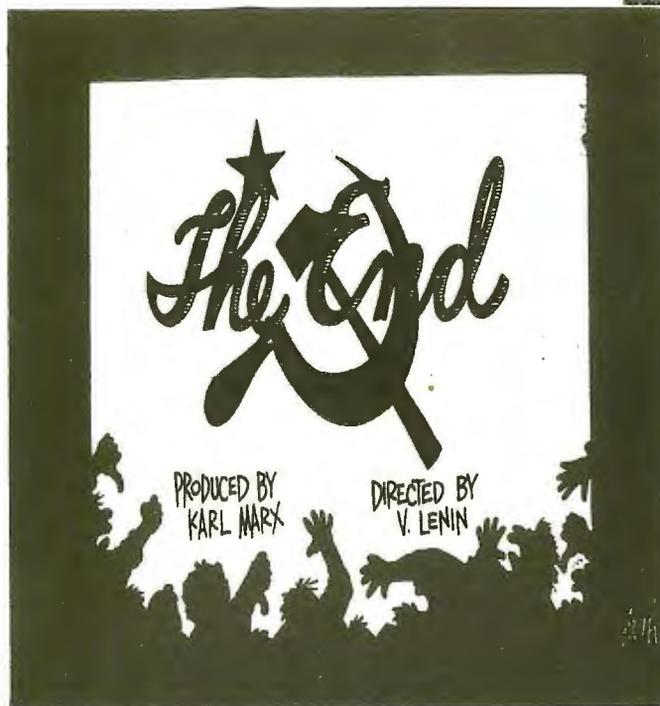
Conforme a maioria dos analistas políticos nacionais e internacionais vêm divulgando, o fim da contradição Leste-Oeste face ao desaparecimento da União Soviética e à relativa democratização dos países do Leste Europeu, cujos povos renegaram o socialismo real, deixou um vazio nas preocupações estratégicas de dirigentes de todo o mundo: todo o dispositivo defensivo e ofensivo das potências ocidentais, construído em meio-século de "Guerra Fria" contra um inimigo de força e organização equivalentes, passou a não ter aparente sentido estratégico e nem justificativa precisa.

A certidão de óbito da União Soviética coincidiu com a culminação do processo de formação da Comunidade Econômica Européia na reunião dos chanceleres e ministros da Economia de 12 países da Europa, realizada em 7 de fevereiro/92, na cidade de Maastricht — Holanda. Na ocasião, foi aprovado um Tratado para transformar a Europa numa superpotência continental, ainda nesta década.

Enquanto isso, os países do Leste da Europa se dispersam em inúmeros Estados independentes, reivindicando suas diferenças nacionais e suas incompatibilidades étnicas, culturais e raciais.

O fim da "Guerra Fria" em vez da chamada abertura para os "valores democráticos" deu margem à imposição da visão de um mundo dividido entre "países civilizados" e "países bárbaros". Uma divisão entre a ordem, a prosperidade, a estabilidade e a paz que os países ricos podem oferecer a seus cidadãos e as ameaças da desordem, miséria, crescimento demográfico desordenado e a falta de segurança crescente, em que se estão afundando os países pobres do planeta. Os povos pobres ("Os Novos Bárbaros", na expressão do médico e escritor JEAN-CHRISTOPHE RUFIN), os marginais do planeta, começam a ser encarados como uma ameaça permanente à ordem civilizada.

O crescimento demográfico da humanidade ao ritmo atual de 100 milhões de pessoas por ano, das quais cerca de 90 milhões correspondem a nascimentos em países pobres, fator que duplicará a população mundial em menos de 40 anos, prenuncia um agravamento acelerado do empobrecimento. Essa tendência parece inevitável, dado que o aumento da produção de alimentos e bens de consumo — especialmente nas zonas de maior crescimento demográfico — é inferior ao aumento da população. Assim, o empobrecimento absoluto deverá crescer e nenhum dos tipos de reformas ortodoxas até agora conhecidos fará com que essa tendência seja alterada. O simples crescimento econômico não poderá resolver os problemas a serem enfrentados pelos países pobres nos próximos 50 anos. Uma conseqüência da explosão demográfica será o crescimento proporcional das necessidades energéticas e ali-



A ÚLTIMA SESSÃO

A charge do "The Philadelphia Inquirer", reproduzida pela "Folha de São Paulo", mostra uma tela de cinema com o tradicional "The End", sobrepondo-se à foice e o martelo, símbolo do comunismo. O suposto filme dá crédito de produção a Karl Max, filósofo alemão, e de direção ao revolucionário Vladimir Lenin.

mentares.

Estima-se que para os países pobres poderem dispor de um ritmo de consumo equivalente ao atual no ano 2025, por exemplo, dever-se-ia multiplicar por 5 a energia utilizada atualmente, o que significa um problema quase insolúvel face à escassez de recursos energéticos não renováveis. O petróleo, o gás natural e o carvão transformar-se-ão em matérias primas estratégicas e deverão esgotar-se em prazo da ordem de um século, ou seja, no prazo de 5 gerações humanas.

A tomada de consciência da gravidade dos problemas decorrentes do crescimento demográfico e do esgotamento de uma série de recursos não renováveis evidentemente ameaçará a tranquilidade, a paz e o bem-estar dos países ricos, face à onda de imigrantes do Sul que, em forma crescente, procurarão esses países. Essa pressão imigratória em di-

reção ao Norte já está sendo sentida na Europa, a partir dos países do Norte da África, e nos EUA, a partir do México e América Central. Esse é um fenômeno que já está incidindo profundamente no terreno ideológico e político dos países do Norte, seja pelo avanço das posições de ultra-direita fascistas, seja pela opção de líderes políticos de todas as tendências — inclusive os social-democratas — que começam a agitar programas de “defesa da civilização européia”.

Nesse contexto, estão surgindo três tipos de países:

— os do “Norte civilizado”, com estabilidade demográfica, alto consumo e controle global dos meios de produção mundiais;

— os da “fronteira” Norte/Sul — os chamados “Estados-tampões” referidos por JEAN-CHRISTOPHERUFIN —, eternos candidatos ao desenvolvimento, porém mantidos nos níveis mínimos que assegurem a estabilidade política, o controle da natalidade e a absorção dos candidatos à imigração econômica;

— os de “barbárie profunda”, afetados pelo crescimento demográfico galopante e pela crônica miséria, todavia demasiadamente débeis para constituir ameaças diretas ao Norte, pois sequer têm a vantagem aparente de serem vizinhos ameaçadores, do ponto de vista migratório, para, assim, receberem

ajuda.

A questão essencial para os países que ainda estão em condições de lutar para atingir o desenvolvimento capitalista moderno seria, de imediato, obter capacitação para constituir-se, pelo menos, em Estados-tampões, para merecer a ajuda do Norte.

O problema já não é o império soviético, o bolchevismo, o terrorismo apoiado ou manipulado pela KGB, as revoluções exportadas pelo castrismo. O problema atual seria a “barbárie” esfomeada que surge do Sul.

Recorde-se que a revolução que atingiu os países do “socialismo real”, tanto no Leste-Europeu como na própria União Soviética, foi fruto da convicção popular de que o velho sistema não era reformável. Essa mesma convicção poderá vir a ser estimulada nos povos carentes do Sul com referência a que algumas figuras da esquerda já passaram a denominar “capitalismo real”. Nesse sentido, o escritor cubano JESUS DIAZ declarou recentemente ao jornal alemão “Der Spiegel” que “no Leste-Europeu o socialismo fracassou e na América Latina quem fracassou foi o capitalismo. E aí reside o problema.”

Antônio Pinto é Cap. Adm. R/R

Clube de aeronáutica

CHICAER

A carteira hipotecária do Clube de Aeronáutica oferece aos seus associados serviços de corretagem de compra e venda de imóveis.

Com taxas inferiores às do mercado, serviço rápido e seguro, além de assessoria jurídica e financeira, os interessados terão a garantia de um bom negócio.

Não vacile, não perca tempo.

Informações:

Rua Santa Luzia, 651 — 4º andar
CEP 20030 — Rio de Janeiro — RJ
Tel.: (021) 220-8252

1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul é comemorada em Recife

O Segundo Comando Aéreo Regional, juntamente com o Consulado de Portugal e outras Instituições luso-brasileiras em Pernambuco, comemorou, no dia 5 de junho de 1992, o 70.º aniversário da 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul pelos aeronautas portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

Sob a coordenação geral do II COMAR e com a presença de autoridades civis e militares do Estado, foi cumprida a seguinte programação, bastante divulgada pela imprensa local:

— Palestra sobre a 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, no auditório do Diário de Pernambuco.

— Ato cívico junto ao Monumento aos Heróis Portugueses, na Praça 17, com a participação da Banda de Música da Base Aérea de Recife, guarda de honra formada por Soldados do BINFA do II COMAR e da Capitania dos Portos de Pernambuco, tendo havido aposição de uma coroa de flores.

Recepção, com um "Porto de Honra", na sede do Gabinete Português de Leitura; após a execução dos Hinos do Brasil e de Portugal, foi lida, por um oficial do II COMAR, a convite do Consulado de Portugal, a Ordem do Dia, alusiva à data.

— Exposição sobre a Evolução Aeronáutica nos últimos 70 anos, na sede do Clube Português do Recife, organizada pelo II COMAR, com o apoio do PAMA-RF, 2.º/8.º GAv e CTA.

Lufthansa informa

Para nossos passageiros no Brasil, a mais importante novidade com a entrada em vigor do horário válido entre 29.03.1992 e 24.10.1992, será a introdução nos vôos intercontinentais da Lufthansa de melhorias substanciais no que concerne ao conforto nas classes Primeira e Business e no que diz respeito a entretenimento e gastronomia em todas as três classes.

A partir dessa data a Lufthansa estará oferecendo serviços aéreos para 182 cidades em 73 países. Desses, cabe destacar o início de operações para Talim (Estônia), Vilna (Lituânia) e Minsk (Bielo Rússia). Outra inovação: Riga, capital da Letônia, e São Petersburgo passarão a ser operados em vôos separados, tal o aumento da demanda. Kiev, a importante metrópole da Ucrânia, passará a ser servida, além de Frankfurt, também de Munique. Assim passaremos a atender a 14 destinos nessa região, fortalecendo nossa posição de vanguarda no tráfego do Leste Europeu.

Finalmente, merece ressalva especial, também, o novo aeroporto internacional de Munique, inaugurado em 17.05.1992 e que é então o mais novo "gateway" da Lufthansa, particularmente para destinos domésticos alemães e na Europa.

Não deixe de conferir!





TAM chega a 100 fretamentos com a Turnac

Trabalhando juntas há 17 meses, a companhia aérea e a operadora de turismo vêm realizando com sucesso vôos para diversas localidades do País e alguns pontos do Exterior, com receita de US\$ 2 milhões com os charters.

A TAM — Linha Aérea Regional — vem provando que os vôos charters (fretamento) podem unir barateamento de custos para operadoras e turistas com serviço de bordo de alta qualidade. Dia 18 de abril último, quando o Fokker 100 da TAM decolou de Congonhas com destino a Ilhéus, as duas empresas comemoraram a marca de 100 fretamentos, totalizando 489 horas voadas, com uma oferta de 8.676 lugares e receita de US\$ 2 milhões.

Em 17 meses de operação conjunta, as empresas realizaram viagens para os mais diversos destinos, passando por Porto Seguro, Rio de Janeiro, Ilhéus e Foz do Iguaçu. Além disso, a TAM inaugurou seus vôos internacionais com a Turnac, decolando para Bariloche e depois para Punta del Este e Saint Thomas, nas ilhas Virgens, no mais longo



percurso feito com o Fokker 100.

O principal destino dos vôos programados pela TAM e Turnac foi a Bahia. Das 100 decolagens, 87 seguiram para esse Estado, sendo 51 para Ilhéus e 36 para Porto Seguro.

Primeira classe

Para os usuários dos vôos charters, o serviço de bordo da TAM oferece muitas opções: de cardápios vegetarianos e dietéticos a delicados chocolates em forma de coração para recém-casados, passando por bolo e champanhe para aniversariantes.

Os "baixinhos" também são lembrados com o "kit nenê" — papinha

doce e salgada, mamadeira, colher e guardanapo — para crianças de zero a dois anos. Já os de dois a doze anos recebem o "kit distração", com quebra-cabeça e revista infantil e podem escolher entre o cardápio dos adultos ou outro, com sanduíche, chocolate e refrigerante servidos numa lancheirinha.

Para depois das refeições, o "kit higiene", composto de escova, pasta de dentes e pente. Tudo isso pode ser desfrutado a bordo, desde que a agência de turismo entre em contato com a TAM com no mínimo 48 horas de antecedência, e faça o pedido do que deve ser servido aos passageiros.

A Coragem de Crescer

A Alitalia lança um novo slogan, que define as metas que a Companhia vem realizando a partir deste ano, sobretudo no que concerne à incrementação e ao desenvolvimento dos vôos em todos os mercados.

Em termos de oferta real, o Grupo Alitalia oferecerá em 1992 20,5% a mais em relação a 1991. Para enfrentar este representativo aumento de capacidade, a Companhia conta com a operação de 20 novas aeronaves na sua frota (5 MD11, 14 MD80 e 1 B747/carga).

Entre uma maior capacidade de oferta das linhas já servidas pela Companhia e a abertura de novas destinações, assinalamos um aumento de poltronas disponíveis de cerca de 31% na América do Sul e Central.

Serão criadas novas escalas como Bogotá e São Francisco, assim apresentadas:

3 X por semana: Roma/Carcacas/Bogotá/Lima e vice-versa;

1 X por semana: Roma/Carcacas/Santo Domingo/Roma.

No Brasil, a partir de um acor-



do bilateral firmado entre a Aviação Civil italiana e a brasileira, a Alitalia obteve, além de um aumento das frequências e de sobrevôos, a possibilidade de abrir duas novas escalas: Recife e Salvador.



Learjet 60 — evolução do programa de ensaios em vôo

O programa de ensaios em vôo do Learjet 60 tem se desenvolvido muito rapidamente, razão pela qual não foi possível fazer informativos de atualização (Updates) por algum tempo.

O protótipo de vôo do Learjet 60 (matrícula N60 LX), em fevereiro deste ano já havia completado mais de 60 horas de ensaios, ou seja, mais de 23 vôos.

Os ensaios de "Stall" (perda) da Learjet já foram encerrados, tendo sido confirmadas as previsões de desempenho de decolagem. O ensaio de arrasto em cruzeiro também confirmou as estimativas previstas de alcance.

Os ensaios de qualidade de vôo da aeronave demonstram suas excelentes características de estabilidade e controle. Também foi confirmado um bom amortecimento em "Dutch Roll" e que o uso do "Yaw Dam-

per" não será necessário em nenhum ponto do envelope de vôo.

A definição do sistema de compensação de vôo e o desenvolvimento do "Software" do motor estão progredindo bem, e já foram conduzidos ensaios iniciais do "Thrust Reverser", do "Yaw Damper" (amortecedor de guinada) e do amplificador para o leme de direção.

No dia 26 de março de 1992, realizou-se, com sucesso, a reunião do Comitê de pré-vôo da FAA (Federal Aviation Administration) para o modelo 60.

Em 2 de abril de 1992, a FAA emitiu a Autorização de Inspeção de Tipo para modelo 60, através da qual autorizou os seus pilotos a iniciarem os vôos de ensaios com vistas à homologação, sendo que, a seguir, em 6 de abril de 1992, a FAA realizou o primeiro vôo de ensaio para a homologação do modelo 60.

DAC distribui aviões para aeroclubes

O Departamento de Aviação Civil acaba de adquirir, na Argentina, mais nove aviões Aero Boero. Esta compra faz parte de um contrato maior que efetiva as relações comerciais dos países do Cone Sul.

Os aviões foram trasladados em vôo por Oficiais do 2º/8º Grupo de Aviação, sediado em Recife, e pilotos do DAC. A partida ocorreu na cidade de Morteros, província de Córdoba, com escalas em Passo de Los Libres, Uru-

guaiana, Porto Alegre, Crisciúma, Navegantes, Santos e Mariá no Rio de Janeiro, num total de dezoito horas de vôo.

Esses aviões estão sendo distribuídos para os Aeroclubes do Amazonas, em Manaus; Pernambuco, em Recife; Santa Catarina, em Florianópolis; Guaratinguetá; Lavras; Francisco Beltrão; São José dos Campos; São Leopoldo e Sinop.



Licença não atrasa entregas do Brasília



A Embraer acaba de entregar o EMB-120 Brasília nº 52, da empresa regional norte-americana ASA (Atlan-

tic Southeast Airlines), que possui uma encomenda de 60 unidades firmes e 16 opções de compra. Até o final desta semana mais três aeronaves serão entregues à outra empresa americana, Comair, que assinou contrato de compra firme de 40 unidades com 40 opções de compra.

Assim, a Embraer terá completado neste ano a entrega de nove aeronaves Brasília previstas em seu cronograma, cuja meta anual é de 45 unidades. A licença remunerada que a empresa concedeu a parte de seu pessoal de produção, uma vez que mais de 50% de fabricação de conjuntos e subconjuntos já estão prontos, não vai afetar a cadência de entregas do carro-chefe de vendas da Embraer, atualmente com 447 unidades comercializadas e 251 unidades entregues.

Manutenção da DELTA a cargo da SWISSAIR

A SWISSAIR e sua parceira americana DELTA firmaram um milionário contrato de manutenção, com a duração de 4 anos, mediante o qual os trabalhos de manutenção dos 21 Airbus A-310 da DELTA já estão a cargo da SWISSAIR, na sua base em Zurique.

Isso significa um aumento na receita anual da empresa helvética de cerca de 26 milhões de dólares e 50 novos empregos foram criados no seu departamento técnico.

A SWISSAIR tornou-se, desse modo, a principal empresa de manutenção para os Airbus A-310.



Embraer fornecerá peças para o Boeing 777

A Embraer foi contratada pela Boeing Commercial Airplane Group para fornecer pontas de asas e carenagens de junção e fuselagem/empenagem para o novo avião "widebody" Boeing 777, atualmente em desenvolvimento pelo fabricante norte-americano.

O contrato tem valor de US\$ 4 milhões e foi firmado nas instalações da Embraer, em dezembro passado, pelo diretor internacional da compra de matérias da Boeing, Jerry Milligan, e pelo diretor-superintendente da Embraer, Ozires Silva, e o de produção, Juarez Wanderley.

As pontas de asas a serem fornecidas pela Embraer farão parte do mais eficiente aerofólio já desenvolvi-

do para uma aeronave subsônica. Composta de ligas de alumínio aperfeiçoadas, a asa apresenta maior envergadura e maior espessura para possibilitar atingir altitude e velocidade de cruzeiro superiores. Segundo a Boeing, essa avançada asa reforça a capacidade do 777 em ganhar altura rapidamente e voar a maiores altitudes que seus concorrentes.

O Boeing 777 é o novo birreator de alta capacidade da Boeing Commercial Airplane Group. O aparelho é projetado para atender a uma demanda situada entre a do 767-300 e a do 747-400, tendo seu vôo inaugural previsto para junho de 1994 e a primeira entrega para maio de 1995.



TAM fecha contrato com a FAB

A TAM fará a inspeção dos motores das aeronaves Learjet 35A da Força Aérea Brasileira até o final de 93.

A TAM — Táxi Aéreo Marília firmou, no último dia 20 de maio, novo contrato com a Força Aérea Brasileira. Segundo o acordo, a companhia será responsável pela inspeção dos motores Garret modelo TFE — 731 utilizados pela FAB nas aeronaves Learjet 35A.

Assinado no Parque de Material Aeronáutico de Recife, o contrato já está em vigor e dura até o final de 93. Neste período, a TAM deve fazer a inspeção de 18 motores, sendo que o primeiro deles está para chegar na divisão de motores da companhia.

Essa inspeção é chamada MPI (Major Periodic Inspection) e deve ser realizada a cada 1.400 horas de vôo. Nela, todo o motor é desmon-

tado, exceto o compressor. Depois, os técnicos fazem todos os ajustes necessários e o motor fica restaurado para mais 1.400 horas.

Homologada pela Dirma — Diretoria do Material da Aeronáutica, a TAM realiza contratos com a FAB desde 1987. Além disso, é uma das duas únicas empresas autorizadas pela Garret, de origem norte-americana, a prestar este serviço de inspeção no Brasil.



Mensagem do Comandante do COMGAR 22 de abril de 1992 "Reflexões sobre o Dia da Aviação de Caça"

"Ser piloto de Caça é um estado de espírito."

Muito já se tem falado sobre esta expressão, talvez sem explorar toda a sua profundidade.

A Aviação de Caça tem sido, no decorrer da história das Forças Aéreas, o símbolo maior do profissionalismo, da eficiência, do desafio, da coragem e da combatividade, no emprego do avião como arma.

Churchill já teria dito, algum tempo atrás, "Nunca tantos deveram tanto a tão poucos", referindo-se à Aviação de Caça de Defesa Aérea da Real Força Aérea, por ocasião da célebre Batalha da Inglaterra.

Na Força Aérea Americana (USAF), quando se quer comparar evidência no trabalho, costuma-se dizer: "Fighter pilots do it better" ("Pilotos de caça fazem melhor").

No Exército do Ar Francês (Armée de L'Air), a elite dos pilotos de combate recebe a denominação comum de "Pilote de Chasse".

Na Força Aérea Brasileira, a Aviação de Caça surgiu simbolizando o próprio espírito de combate, espírito esse que nos fora impregnado nos primeiros dias da Força, por influência franco-européia da Primeira Grande Guerra e, mais tarde, indelevelmente consolidada nos céus da Itália, pelos componentes do glorioso 1.º Grupo de Aviação de Caça.

Hoje os tempos são outros, não se distinguem mais os tipos clássicos de aviações como nas Primeira e Segunda Guerras Mundiais.

As aeronaves tornaram-se mais compactas e essencialmente polivalentes, transformando-se em sofisticados sistemas de armas voadores, detentores de extraordinária precisão e eficácia. As grandes toneladas de explosivos foram substituídas por acurácia e letalidade.

Atualmente não se consegue diferenciar mais uma aeronave de caça da de bombardeio ou de reconhecimento.

Assim, gradativamente, o espírito de combate da caça espalhou-se pelas Unidades Aéreas da Força Aérea Brasileira, de tal forma que hoje podemos identificá-lo nas Aviações de Ataque (legítima herdeira da antiga Aviação de Bombardeio), de Defesa Aérea, de Reconhecimento, e mesmo de Patrulha, de Busca e até de Transporte Logístico e de Tropa.

Ser piloto de Caça é, pois, ser profissional em todos



os ramos de atividade — do Infante ao Aviador, do Intendente ao Médico, do Soldado ao Suboficial — todos buscam, no seu aperfeiçoamento profissional, a síntese filosófica desse estado de espírito.

Hoje, portanto, não celebramos somente o Dia da Aviação de Caça — cultuamos, sim, o Dia do Profissionalismo na Força Aérea.

Nestes dias difíceis em que vivemos, precisamos, mais do que nunca, da manutenção desse estado de espírito — com ele seremos invencíveis — da escassez tiraremos o aperfeiçoamento, das pressões de toda a ordem brotará a depuração do espírito, e para aqueles que pensam que seremos subjugados por campanhas psicológicas, responderemos com a determinação de estarmos cada vez melhores.

As limitações de meios da nossa Força servirão de estímulo maior para levarmos a sua eficiência a níveis jamais praticados. Se necessário for, sacrificaremos até as nossas necessidades básicas, porém a Pátria comum será preservada intacta e soberana, como herança imaculada para nossos filhos e netos.

É, portanto, fundamental conservarmo-nos unidos! — individualidade é sinônimo de vulnerabilidade, porém, como grupo, seremos eternamente fortes.

Nossa principal missão, no momento é, pois, conscientizar os cidadãos dignos desta Nação da importância das Forças Armadas para a garantia da sua liberdade e da sua própria vida — será conscientizá-los, enfim, de que

"UM POVO QUE NÃO PRESTIGIA SUAS FORÇAS ARMADAS NÃO MERECE SER LIVRE"

Ten. Brig.-do-Ar — Ivan Moacyr da Frota



Relaxamento a bordo nos vôos da SWISSAIR

Após 12 ou 14 horas de vôo, ainda que confortavelmente instalados, alguns passageiros podem vir a sentir sintomas de ancilose ou rigidez das articulações.

Como está havendo uma tendência cada vez maior, por parte das transportadoras aéreas, para a introdução de vôos non-stop entre longas distâncias, desde o início deste ano a SWISSAIR está mostrando nos seus vôos intercontinentais, como parte do programa de entretenimento a bordo, uma série de 18 exercícios de relaxamento, simples e discretos.

As duas versões em vídeo, com a duração de 7 minutos cada, foram elaboradas por médicos especializados no assunto, com a colaboração geral do Serviço Médico da empresa. A demonstração é feita por dois artistas que, com muito humor e pantomimas, convidam os passageiros a participar dos exercícios de alongamento e relaxamento muscular.

Não é necessário que todos os passageiros executem os exercícios na mesma hora ou de imediato — um folheto colocado no bolso de cada poltrona traz uma descrição pormenorizada da série, de modo que os exercícios poderão ser feitos pelos passageiros após sua chegada ao hotel, no escritório ou em sua residência.

TAM e Transamérica criam pacote de lazer econômico

Com a promoção, o usuário viaja de avião e se hospeda no hotel pelo preço da passagem, aproveitando o atendimento classe A da TAM e o serviço cinco estrelas do Transamérica.

A TAM, Linha Aérea Regional, e o Hotel Transamérica estão fazendo uma promoção imperdível para quem tem negócios a resolver em São Paulo e quer aproveitar para passear na cidade. Pelo preço da passagem aérea (ida e volta) é possível viajar com todo conforto pela companhia aérea e ficar hospedado durante o fim de semana no cinco estrelas paulista.

A programação, válida para vôos que partem do interior de São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte, começa com a chegada ao Aeroporto de Congonhas na sexta-feira. O passageiro é encaminhado à sala vip da TAM para o traslado, feito em microônibus exclusivo do hotel. A partir disso, ele tem o dia inteiro livre para fazer seus negócios, compras etc.

No sábado e domingo, o hóspede do Transamérica pode aproveitar a área de lazer, que conta com sauna, massagem, ginástica, golfe, squash, tênis e piscina; visitar shopping centers com o microônibus do hotel, ou assistir aos melhores espetáculos de teatro, cinema e shows.

A acomodação é feita em apartamento duplo, o hóspede tendo direito ao café da manhã, Sunday Brunch, no sofisticado restaurante Blooming, além de ingresso para a sauna.

Para fazer a reserva basta entrar em contato com o agente da TAM de sua cidade, que se encarregará da parte aérea. O atendimento terrestre é feito diretamente com o hotel pelo fax (011) 523-8700 ou telefone (011) 800-5081 (ligação gratuita). O Transamérica também se responsabiliza pela compra antecipada de ingressos para peças, shows e do parque aquático "The Waves", mediante solicitação na reserva.

SAS iniciou vôos para Hong Kong

A SAS, Linhas Aéreas Escandinavas, inaugurou, no dia 1.º de junho, dois vôos semanais para Hong Kong. Uma terceira frequência será adicionada no outono europeu.

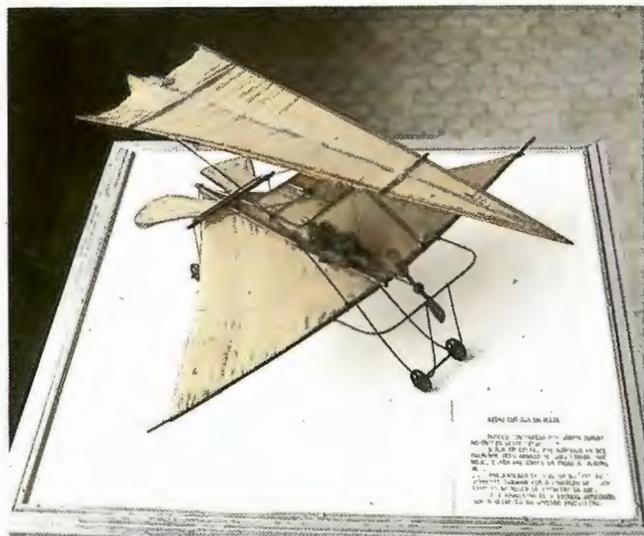
Incluindo Hong Kong, a SAS marca uma importante expansão em seu sistema de tráfego, cobrindo, na costa do Pacífico, as principais destinações para os homens de

negócios.

Atualmente a SAS serve com vôos diários Tokyo, Bangkok, Cingapura e Beijin.

MUSEU AEROESPACIAL

As peças do acervo aeronáutico brasileiro, pesquisadas e restauradas por dedicados especialistas, contam, ao vivo, a história da nossa aviação.

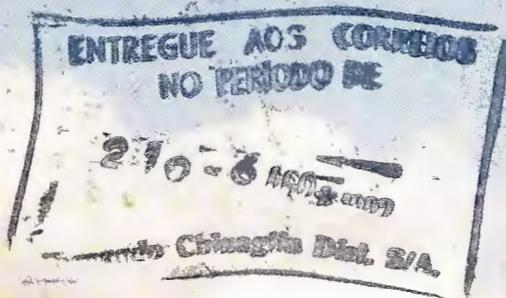


ROTEIRO



Av. Mal. Fontenelle, 2000 – Campo dos Afonsos – CEP 21740 – Rio de Janeiro – RJ

DÊ ASAS ÀS SUAS CARGAS



Com seus novos boeings a Itapemirim está provando o quanto é importante trabalhar à altura dos seus clientes.

Em pouco tempo a Itapemirim transporta cargas e encomendas para outros estados.

Em terra, a nossa transportadora utiliza o sistema Intermodal que se caracteriza pelo grande número de veículos leves, médios e pesados, além de contar com vários terminais localizados nas principais cidades brasileiras, interligados por computadores, garantindo entre a coleta e a entrega uma triagem perfeita. Isto significa sua carga nos destinos corretos e dentro dos prazos.

A Itapemirim trabalha com tudo isso e muito mais para dar asas às suas cargas e encomendas, mas com rapidez e segurança.



**ITAPEMIRIM
CARGAS**