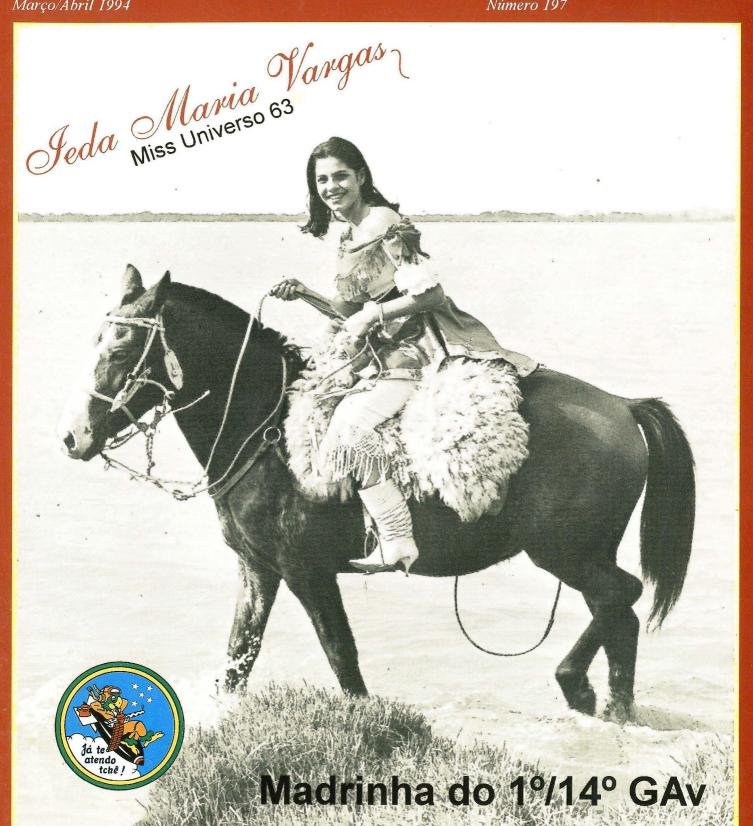
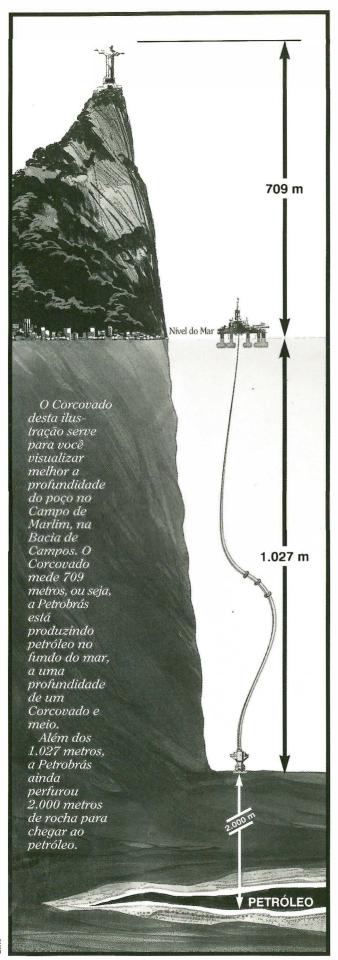
Revista Amara 197 Al Revista Amara 197 Al Revista Amara 197

Março/Abril 1994





A Petrobrás acaba de bater novo recorde mundial de produção de petróleo no mar. operando um poco a 1.027 metros sob a água, no Campo de Marlim -Bacia de Campos - que vai produzir, inicialmente, 6.300 barris por dia.

Um recorde que, aliás, já pertencia a ela mesma, líder na tecnologia de exploração e produção em águas profundas.

E foi com tecnologia de ponta, desen-

volvida pelos técnicos do seu Centro de Pesquisas - CENPES - e o trabalho pesado de 24 horas por dia da sua equipe de produção nas plataformas em alto mar, que a Petrobrás conauistou este marco. E o fato não é só importante para a história brasileira. É mais do que isto: é importante para a história mundial do petróleo.

Nossa vitória também significa que já temos toda tecnologia que precisamos para explorar, a custos baixos, adequados, nossas maiores reservas que estão



justamente em águas profundas. Ou seja: mais do que um recorde, chegamos a uma nova realidade. Que nos deixa mais próximos de novas conquistas.

Em benefício do Brasil e de todos os brasileiros.

Mais um recorde mundial: a Petrobrás foi buscar petróleo a 1.027 metros debaixo d'água.



O homem, esta imensidão de moléculas dispostas organizadamente pela natureza, movimenta-se, age, raciocina, enfim, vive unicamente por força de combustíveis. O perfeito funcionamento da máquina inteligente chamada Homem, mantém estrita dependência com o resultado da integração do binômio máquina / combustível. Quando assim nos referimos, não estamos, apenas, tratando da parte fisiológica, mas, sim, de todos demais mecanismos: comportamental, moral, psicológico etc... todos dependentes de seus respectivos combustíveis.

- O Homem vive por objetivos
- O Homem visa o bem-estar
- O Homem cresce por estímulos
- O Homem retrai-se pela dor moral ou física

Dentro deste raciocínio um jovem que busca a carreira militartem como objetivo, como estímulo, o desejo da realização pessoal, onde estará presente o bem-estar.

Tudo isto parece muito complexo mas é altamente lógico e racional.

Vamos, então, ao terreno prático. Há quem afirme que as deficiências dos programas de formação, acompanhamento e aperfeiçoamento dos nossos oficiais, têm resultado, como conseqüência, uma enorme demanda aos bancos escolares, nas universidades, e que a meta seria o aumento de seu nível intelectual, não oferecido na vida militar.

Voltemos então a idéia inicial. Qual seria o **objetivo** do militar universitário? Aumento de sua cultura em proveito da profissão militar? Melhoria no padrão de desenvoltura, em tarefas militares a ele determinadas?

Realização pessoal no campo profissional militar? Alcançar o **bem-estar**, através de uma vida militar, pessoal e familiar tranqüila, e razoavelmente estável?

A minha resposta é taxativamente não.

Para estes **objetivos** sadios e saudáveis está ausente no jovem oficial de hoje, o combustivel **estímulo**.

O número de Oficiais e Sargentos, subutilizados, é bastante expressivo. Não, que não existam campos de utilização, mas, sim, pela falta de planejamento e, muitas vezes, pela aplicação subjetiva de entendimentos pessoais,

que colocam a organização depois das simpatias e vaidades pessoais.

O acesso, aos postos elevados, sofre muito mais o rigor dos julgamentos pessoais, do que o valor cultural do militar e das suas realizações ao longo de trinta anos de serviço. A um jovem avô, coronel com 50 anos de idade, é informado que a Força Aérea não mais o quer, sem, no entanto, dizer por que, nem, tampouco, contra o que deverá impetrar defesa (recurso).

O jovem e entusiasmado piloto militar questiona sua importância ao ver horas de võo de treinamento sendo cortadas pela conjuntura econômica, quando do seu lado obras e realizações políticas têm lugar, dando oportunidade ao enriquecimento ilícito em valores que lhe proporcionaria horas, dias, meses de võos ininterruptos.

O antiestímulo esta presente, também, em nossas despensas, cada vez menos abastecidas em qualidade e quantidade, fazendo cair o nosso poder aquisitivo. O momento do militar é de sobrevivência, sem receber o estímulo ao bem-estar.

...E somos obrigados a ouvir discursos de aumento cultural e demanda universitária.

Façamos uma análise sucinta e objetiva: qual é a demanda universitária por parte de militares, na área teológica, astronômica e no terreno das letras? É mínima ou inexistente... afirmo sem medo de errar.

Não que estas profissões sejam menos dignas, mas, como os militares, os teólogos, os astrônomos e os professores estão, no acostamento da via por onde trafegam as profissões rendosas e proporciondoras do **estímulo "bem-estar"**.

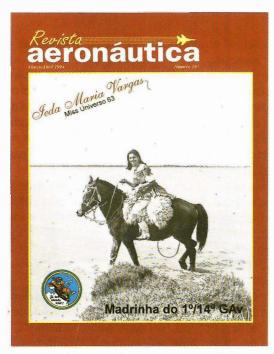
A grande demanda de militares pelas universidades está na área da Informática, da Odontologia, da Administração de empresas, da Engenharia Civil e algumas outras cujo mercado de trabalho, apesar de recessivo, ainda oferece chances a **objetivos**, à segunda tentativa em sua vida produtiva, porque na primeira, por falta de combustível, não vêem como atingí-los.

"Só trabalhamos para encher a memória e deixamos vazios o entendimento e a consciência".

MONTAIGNE - 1533/1592







Dentro da perfeita compreensão de que a história é a grande formadora de cultura, o 1°/14° GAv resolveu, com a cobertura do Cmt Regional da Força Aérea local - piloto do Esquadrão em agosto de 1963 - fazer história, cultuar tradições.

m e m ó r i a

10

O 1º/14º GAv cultuando tradições *Há 30 anos atrás...*



anivers åri o

1°/14° GAv O Sentinela dos Pampas: 47 anos

Antonio Ricieri Biasus

homenagem

Marcel Bouilloux

Lafont

João Vieira de Souza

pioneirismo

A conquista de Jacareacanga 07

Augusto Teixeira Coimbra

caricatura do fato

08

O rasante do 1552

P. Mendonça



A redação da "Revista da Aeronáutica" cumpre o dever de reconhecer a omissão involuntária do nome da jornalista Claudia Abreu, no artigo de sua autoria, publicado no nº 195, sob o título MUSEU NAVAL: um mergulho na história. À ilustre colaboradora, as nossas desculpas e os nossos agradecimentos.



е s eg urança

Navegação: guia para um vôo seguro

Astrogildo Nodari

ecologia 77

A avaliação ambiental no planejamento aeroportuário

Tânia C.M. Caldas

CGABEG: Espaço de discussão científica

Ary D'Oliveira Ferreira



Em defesa da **Amazônia**

> Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos - CEBRES

O Patrulheiro D'Antanho

Adilton Ferreira Campos

aventura

37

RA-20 Havoc/Boston: evocação de uma época

Fernando Rodrigues de Carvalho

anorama

Soberania e território nacional: neofeudalismo II

Newton de Góes Orsini de Castro

Página Um

36 Fatos & Gente

38 Aviação

BQ54: 1954 - 1994 (40 anos)

Duelo de Titas: Airbus A330 x Boeing



Mar/Abr * N° 197 *

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

Praça Mal. Âncora, nº 15 Rio de Janeiro, RJ CEP 20021-200

Tel.: (021) 220-3691 Fax: (021) 262-9265

Diretor-Editor:

Paulo Fernando Peralta

Secretaria:

Marcia Regina Galhardo

Colaboradores:

Octávio Julio Moreira Lima Walter Feliu Tavares Everaldo Breves Lauro Ney Menezes Newton G. Orsini de Castro P. Mendonca Aldo Alvim Gerson Antonio P. Vianna J.A. de Tomaso Coêlho Gustavo Wetsch Ronaldo Perseke Antonio Macedo D'Acri José F. Portugal Mota

Fotolito:

Escala Fotolito Ltda.

Gráfica:

Imprinta Gráfica e Editora Ltda.

Edição e Publicidade: **UNLIKE Sistemas de Marketing**

Rua Sorocaba, 264 - Botafogo

Tel.: (021) 266-7898 Fax: (021) 266-5762

CEP 22271-110 - Rio de Janeiro

Diretores:

Antonio Frota - Comercial Marcius Flávio - Produção Roberto Amarante - Editor (RG-MT/RJ 18256)

Design/Diagramação:

Gisela Martine

Montagem/Produção:

Deni Robson/Nuno Miguel

Revisão:

Laura Figueira

- *Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral do Clube de Aeronáutica.
- * Os conceitos emitidos nas matérias são de exclusiva responsabilidade dos autores
- * Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte.
- *As matérias enviadas para publicação não serão devolvidas, mesmo que deixem de ser editadas.

MANTENHA ATUALIZADO SEU ENDERECO.

mensagem

Considerando a aravidade da atual conjuntura e as minhas responsabilidades como cidadão e Presidente do Clube de Aeronáutica, julgo-me no dever de externar uma posição clara e que também sirva de orientação aos responsáveis pelos veículos de comunicação do nosso Clube, no sentido de que conduzam suas atividades através de uma visão mais ampla, para integração e interação da nossa sociedade.

Estamos passando por momentos que exigem um posicionamento sóciopolítico-econômico-militar objetivo e transparente. Terminou a época de filosofar e de, didaticamente, teorizar, estabelecendo doutrinas. Cabe-nos, consegüentemente, agir com firmeza em consonância com os legítimos interesses das Forças Armadas que, indiscutivelmente, identificam-se, em todos os níveis, com os objetivos nacionais - vontade e destinação constitucional.

Entendo que, neste momento, aflora o papel dos Clubes Militares que, na ausência doutrinária e regulamentar de órgãos representativos de classe, tornam-se, cada vez mais, os porta-vozes, não só dos anseios e expectativas de seus associados, como de suas indianações.

Entendo, também, o grito contido, na garganta, dos militares responsáveis deste país que, sem dúvida, seria de alerta, repulsa e de comando firme. O de alerta, mostraria cequeira propositale inconsegüente das autoridades quanto à possibilidade de um desmoronamento disciplinar incontível; o de repulsa apontaria a inépcia das ações governamentais, principalmente naquelas que devem reter os comportamentos aéticos, desonestos e impatrióticos; e finalmente o de comando firme para conter a explosão dos dois.

Até quando os chefes militares terão condições de contê-los?... A resposta ainda não temos...

Valeu a pena sacrifícios, disciplina, sofrimentos e dificuldades sofridas em silêncio, profissionalismo e patriotismo anônimo e responsável? As respostas, eles já as têm...

Não resiste a mais simpes conjectura a afirmação de que o desenvolvimento nacional e o nosso melhor destino possam prescindir de Forças Armadas equipadas e capazes operacionalmente. A Segurança Nacional não pode ser descuidada, nem a curto, médio ou longo prazo. Haja indício, ou não, teremos que estar prontos para defender a nossa integridade territorial, bem como, zelar pela nossa estabilidade sócio-político-econômica. A democracia exige de todos nós o acompanhamento e a observação sensata de todas as ameaças, a fim de que seja preservado o funcionamento normal de nossas instituições. As permanentes especulações sobre o interesse internacional pela Amazônia e em particular pelo problema IANOMÂMI, são exemplos que merecem ser considerados e dão respaldo as nossas posições.

A opção é simples, requer, apenas, coragem e determinação: defender o país, agora e sempre, ou soçobrar gradativamente, até o fim da nacionalidade.

CLUBE DE AERONÁUTICA DIRETORIA

Maj. Brig. R/R Octávio Monteiro de Araújo 1º Vice-Presidente

Maj.Brig. R/R Wilson Freitas do Valle

2º Vice-Presidente

Brig, R/R Guilherme Sarmento Sperry

Departamentos:

Chicaer

Cel Av. R/R Luiz Carlos de Britto

Administrativo

Brig. Guilherme Sarmento Sperry

Patrimonial

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes Social

Cel. Av. R/R Prospero Punaro Baratta Netto Desportivo Ten. Cel.R/R Caio Phídias Torres da Silva

Cel. Av. R/R Paulo Fernando Peralta

Cel. Int. R/R Arlindo Cooper Gibson Beneficente-Cooperativo

Cel. Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel

Assessoramentos Especiais: Secretaria Geral

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil Assessoria Jurídica

Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda Assessoria de Relações Públicas

Cel. Av. R/R Nylson Queiroz Gardel

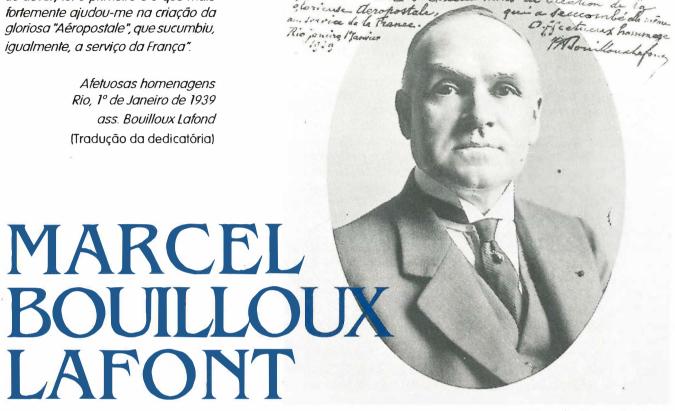
Superintendente da Sede Campestre Brig. Eng. Edson Martins

Superintendente da Sede Social Ten. Cel R/R Caio Phídias Torres da Silva Superintendente da Sede Lacustre

Cel. Av. R/R Raymundo Nascimento Neto

"Ao valente piloto Paul Vachet que, com o heróico Almadacid e Granielle. Jean Mermoz, Enderlin, Hamm, Négrin, Delamay, Collenot, Depecker, Darbier e tantos outros heróis vítimas do dever, foi o primeiro e o que mais fortemente ajudou-me na criação da gloriosa "Aéropostale", que sucumbiu, igualmente, a serviço da França*.

> Afetuosas homenagens Rio. 1º de Janeiro de 1939 ass. Bouilloux Lafond (Tradução da dedicatória)



ave therown. almopacid, et Francise Jean Mermos for derlin , Hamm , Megin , Dal may , ottomot , De packer , Barbiar et tout d'autrobère

victimes du devoir, m'à la fire missamment seconde dans l

(Foto de Marcel Bouilloux)

João Vieira de Souza*

maioria dos leitores, certamente, vai perguntar: "quem é ou quem foi esse Sr. MARCEL?". Bem, a finalidade deste nosso artigo é justamente explicar aos nossos leitores quem foi esse grande homem, tão injustiçado por sua pátria, que ele tanto amava e, o que é muito triste, desconhecido ou esquecido pelos brasileiros, povo que ele tanto amou e por quem tanto fez!

Descendente de família ilustre. nasceu na cidade de Anaoulème, na Franca, em 6 de abril de 1871.

Era formado em Direito e especializado em Direito Público Internacional.

Ainda jovem, no início deste século, transferiu-se para o Brasil, Rio de Janeiro, representando o Grupo "Bouilloux

Lafont". Com os grandes recursos que possuía, seu grande tino empresarial, a confianca que tinha no futuro do nosso País e a forma amiga como aqui foi recebido, resolveu permanecer no Brasil, começando a implantação de várias empresas.

Fundou o "Crédit Financier du Brésil et de l'Amérique du Sud", sendo, assim, um dos primeiros empresários a investir na área imobiliária do Rio.

Fundou o Banco Federal Brasileiro (antigo Banco de Sergipe) e a Companhia Brasileira de Imóveis e Construções, que teve um papel muito importante no embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro e na urbanização de alguns de seus bairros, como Realengo. O do Grajaú foi por ele criado e desenvolvido. Construiu dezenas de casas no bairro da Urca e construiu muitos prédios

modernos na Cinelândia, como havia feitona "Avenue des Champs Elysées", em Paris, França, antes de vir para o Brasil.

Foram suas empresas que construíram o Porto da Bahia, a Rede Ferroviária Leste Brasileira e a estradade-ferro que liga Caravelas a Teófilo Otoni. Financiou, também, muitos edifícios no Rio, inclusive o primeiro prédio de apartamentos.

Por essa sua atuação e fina educação, era muito conhecido e considerado na alta sociedade carioca.

Nunca se negou a participar ou a cooperar em qualquer emprendimento que viesse a beneficiar o Rio ou o Brasil. Assim, foi um dos primeiros e maiores colaboradores da Campanha Nacional da Aviação. Doou dois aparelhos à juventudebrasileira. Foram o "Mermoz",

em seu próprio nome, e o "Barão de Cotegipe", em nome da empresa Docas da Bahia.

Como dizia, elegera o Brasil como sua segunda pátria porque muito o amava, assim como ao seu povo.

Foi concessionário do Porto do Rio de Janeiro e do Porto de São Lourenço, em Niterói-RJ.

Com o crescimento de seus negócios, seu grupo instalou-se também na Argentina e no Uruguai, continuando o Brasil a ser a área mais importante.

MARCEL BOUILLOUX LAFONT era uma pessoa tão importante e considerada no Brasil que o engenheiro LATÉCOÈRE, dono das Linhas Aéreas Latécoére, sediadas em Toulouse, na França, quando chegou ao Brasil, no dia 3/12/1926, para saber da solução do seu pedido de subvenção e de um percentual de carga de correio para o Uruguai e a Argentina, feito ao governo brasileiro, pediu ao seu representante no Brasil, PAUL VACHET, que o levasse imediatamente à sua presença, pois, pelas informações que possuía, era a única pessoa que poderia ajudá-lo.

Tendo ogoverno brasileiro negado o seu pedido, o Sr. LATÉCOÈRE, aborrecido e desestimulado, mostrou ao Sr. MARCEL todas as projeções financeiras para a implantação e desenvolvimento de sua empresa, oferecendo-lhe, na ocasião, uma participação. O Sr. MARCEL riu muito e lhe disse que jamais empregaria um tostão seu em negócio de avião".

O Sr. MARCEL ficou cerca de quatro meses acompanhando o Sr. LATÉCOÈRE pela Argentina e Uruguai e tomando conhecimento das operações aéreas da companhia. O governo brasileiro já havia concedido o sobrevõo por um ano, renovável, e, em abril de 1927, o Sr. LATÉCOÈRE, muito desiludido com o seu país, por falta de apoio, ofereceu sua empresa à venda ao governo francês e ao Sr. MARCEL. Este, agora, já entusiasta da aviação, aceitou comprá-la por ser a maiorempresa do mundo de transporte aéreo, o que fez em 11/04/1927. Um fator também muito importante em sua decisão foi não deixar que os alemães tomassem conta do mercado e, assim. vencessem sua pátria, a França, nessa luta já guase ganha por ela. Ele também era uma grande patriota.

Logo depois de comprar a

empresa, cujo nome mudou para Aéropostale, chamou PAUL VACHET, que havia feito, em 1925, o reconhecimento da rota Sul, Rio-Buenos Aires e da rota Norte, Rio-Recife, para que escolhesse os locais dos campos de pouso no Brasil, adquirisse os terrenos e supervisionasse todas as obras.Os campos possuiriam hangares, instalações para oficinas de reparos.

Logo em seguida, chegaram ao Brasil hangares metálicos desmontados, vigas metálicas, máquinas para as oficinas de reparo, cimento, etc. Era o grande empresário iniciando a implantação rápida da rede de campos de pouso de sua empresa no Brasil. Posteriormente, mandou instalar geradores, iluminação paravôo noturno, estações de telegrafia e faróis rotativos.

Assim sendo, no começo de 1928 a rede estava pronta e comos seguintes campos: Natal-RN, Recife-PE, Maceió-AL, Salvador-SP, Florianópolis-SC, Porto Alegre-RS e Pelotas-RS. Logo depois ele mandou construir o campo de Jacarepaguá-RJ, tendo em vista que o Campo dos Afonsos-RJ, vivia sempre interditado e era perigoso para o vôo noturno, já iniciado, em 1928, por MERMOZ e seus companheiros.

Para a ligação Natal (RN)-Dacar (África), ele adquiriu quatro navios "Aviso" para transportarem as malas do correio, enquanto não era feita a travessia aérea do Atlântico por seus aviões, o que só foi realizado, pela primeira vez, por MERMOZ, no dia 12/05/30.

Foram também construídos os campos de São Luís-MA e de Belém-PA, pois ele pretendia fazer a ligação para as Antilhas. via Beléme Gujana Francesa.

Comessas enormes despesas e a crise financeira dos anos 30, que afetaram seus bancos, e o não cumprimento, pelo governo francês, de acordos de subvenção e mais os problemas políticos sérios com ele e comoseuirmão, que era Vice-Presidente da Câmara de Deputados, a situação financeira da empresa foi-se deteriorando. Comissões da Câmara e do Ministério do Ar criaram enormes problemas para ele e o seu grupo, tendo, em 1932, a empresa aérea entrado em concordata e 90% de suas ações passadas para outra empresa.

JEAN GÉRARD FLEURY, jornalista na época e grande amigo de MERMOZ, no seu livro "A Linha", editado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), diz:

"Foi a outra França, a França dos partidos e dos clās que destruiu a LINHA; que se empenhou em destruir o que homensmagníficos tinhamedificado com preço de seu sangue."

No início deste artigo, vimos o que o Sr. MARCEL BOUILLOUX LAFONT fez pelo Rio e pelo Brasil.

Ao adquirir, com o seu grupo, a LATÉCOÈRE e dar curso à sua implantação no Brasil, fez construir os campos de aviação do nosso litoral, que até hoje são utilizados. Ora, essa rede de campos de pouso em um país onde o avião foi, sem dúvida, um dos elementos mais importantes em sua interiorização, integração e desenvolvimento, já seria suficiente para que o Sr. MARCEL fosse considerado por nós, brasileiros, como grande amigo e benfeitor.

Depois de muita luta e de ter perdido quase tudo que possuía, pois a "Aéropostale", com outras empresas francesas, foi formar a "Air France", o Sr. MARCEL, achando-se injustiçado, revoltado e infeliz, preferiu passar o resto de sua vida no Brasil, país que tanto amaya.

Faleceu na madrugada do dia 2 de abril de 1944, no Hotel Natal, tendo sido enterrado, na tarde do mesmo dia, no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro.

Esta é uma pequena história do grande patriota MARCEL BOUILLOUX LAFONT, que teve como sua segunda e derradeira pátria o Brasil.

JEAN MERMOZ, em seu livro, "Mes Vols", afirma que "a Aéropostale tinha quatro anos de dianteira sobre a concorrência estrangeira", mais adiante diz: ... "covardemente abandonado e despojado, ele teve que se inclinar (...)". MERMOZ também diz: "Creio e estou certo de que um dia será feita justiça" (tudo em relação ao Sr. MARCEL BOUILLOUX LAFONT).

* João Vieira de Souza é Coronel Aviador Reformado e Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). g

ncentivado por diversos companheiros (inclusive o então Cap. Ivan Land) relutei bastante em escrever sobre esse ponto do desbravamento do Brasil feito pela FAB. Apesar e por causa disso,

apelei para apontamentos demeu arquivo morto que, adicionados à memória de participante do evento, produziram a história que se segue:

Possivelmente em junho de 1952, houve um acidente de um avião Presidente da PANAM que mergulhou em plena selva amazônica causando a morte de todos os tripulantes e dos passageiros (provavelmente por erro no ajuste do altímetro). Nossa curiosidade levou-nos a um acordo com a ICAO no qual o Brasil se comprometera em relação à segurançada rota Rio-Manaus equipando-a.

Em contato com o Ten. França (colega de turma na Escola Militar de Realengo), nessa época trabalhando como piloto na Fundação Brasil Central e, em pesquisas feitas, verificamos que o lugar ideal (a meio caminho entre Cachimbo e Manaus) se situava na margem esquerda do rio Tapajóz num local chamado Jacareacanga em um fundo de lagoa seca que poderia servir para um pouso pioneiro.

Preparamos um estudo de EM na aualidade de chefe da Secão de Operações do EM do COMTA. A conclusão se encaminhou para o exame da possibilidade do transporte terrestre entre Cachimbo/Manaus e o local escolhido chamado Jacareacanga, compreendendo, também, um pouso para reconhecimento e para a proposição da idéia da construção de um campo de pouso nesse local (antigamente eram assim chamados os locais onde, mais tarde, se estruturaram alguns dos aeroportos conhecidos). O estudo foi encamihado ao Min. da Aeronáutica que autorizou a execução do vôo pioneiro.

Foram adotadas as seguintes providências:

- escolhido o avião; o C-47 2033 foi preparadopara a missão, sendo retiradas as poltronas;
- foi convidado o Major Haroldo Coimbra Veloso considerado o melhor da área do Tapajóz.
- foi solicitado à D. Eng. a presença de um engenheiro para os estudos subsequentes (não consegui localizar seu nome);
- foram efetuados entendimentos com o Ten. França, já citado (ele voava um avião monomotor Bonanza da Fundação Brasil Central) e combinamos que ele pousarianolocal escolhido (fundo da lagoa



Jacareacanga nos primórdios de sua entrada em operação, servindo de apoio às rotas da Amazônia

A CONQUISTA DE JACAREACANGA

Maj. Brig. Augusto Teixeira Coimbra

seca) na margem esquerda do rio Tapajóz e aí aguardaria a chegada do C-47.2033, na data e hora previamente acertadas (o rádio do seu avião faria o papel da torre de controle).

- preparo da sobrevivência no local (redes, barracas e alimentos para a tripulação e passageiros comportando alimentos e reservatórios de água além de diversos ingredientes e uma caixa de socorro de emeraência.

Fomos surpreendidos, entretanto, pela hospitalidade dos pescadores locais (providenciada com antecipação pelo Ten. França).

O Cmt. do COMTA escalou a tripulação para a missão, incluindo-se, designou o Ten. Romeu Neto e os sargentos necessários.

Na data e hora aprovados foi efetuada a viagem para Jacareacanga onde encontramos já pousado o avião Bonanza do Ten. França.

Não foi possível contato rádio com o Bonanza; não obstante, foram efetuadas passagens à baixa altura para reconhecimento do local de pouso e da direção do vento.

Às 13.30 horas do dia 16 de setembro de 1952 foi efetuado um pouso normal no local escolhido. Diga-se de passagem, que uma arremetida era impraticável, em virtude das elevações existentes na direção estabelecida para pouso; nessas elevações, após estudo da D. Eng. foi construído um campo de pouso. Nos dias 16,17 e 18 de setembro de 1952, foram realizados võos para reconhecimento do terreno na direção de Manaus e de Cachimbo, sendo constada, na época, a impossibilidade de transporte terrestre de combustível e suprimentos para Jacareanga.

Maistarde, a Itaú Transportes Aéreos e o Loyd Aéreo transportaram combustível em avião e passaram a freqüentar Jacareacanga como ponto de escala nas viagens para Manaus. Há 41 anos foi conquistado o ponto intermediário entre Cachimbo e Manaus-Jacareacanga, onde foi instalado um aeródromo que contava, também, com uma casa de pilotos para pernoite.

Pelaprimeiravez, ao que se conhece, um avião C-47 doi utilizado em viagem pioneira para pousar em um fundo de lagoa seca.

Era preciso contar essa história referente a um ponto em território brasileiro que foi incluído nas linhas do Correio Aéreo Nacional.



NR.: Já estava esta edição no prelo, quando a triste notícia do falecimento do seu autor foi-nos comunicada. Para nós, da REVISTA DA AERONÁUTICA, é um dever de obrigação apresentar aoilustre colaborador, através de seus familiares, os nossos agradecimentos e os profundos sentimentos.

Como última colaboração ele nos legou, de punho próprio, sua última mensagem:

"AUGUSTO comunica a todos que partiu, rumo ao céu, para sua última viagem. Lá, se coloca à disposição de todos que necessitarem de sua ajuda".

O grupo de lá sempre ameaça o de cá, isto também ocorre nas organizações militares e é preciso se defender até que, mesclados pela convivência, desapareçam os fantasmas.

O C45/2855 era pilotado por dois primeiros-tenentes colegas de turma e, como passageiros, conduzia dois outros colegas e mais um capitão da recém incorporada unidade. A maneira de como sintonizar a "broadcasting" de Porto Alegre foi motivo de fútil discussão entre os pilotos. Na manhã seguinte, o Comandante chama o Ajax, então Major, responsável pela unidade aérea, e pergunta-lhe pela discussão do dia anterior. Após investigar, Ajax retorna ao Comandante, minimizando os fatos.

Entre os pilotos ocorreu um "frisson". Havia um delator e estava à bordo naquele dia. Tornava-se necessário identificar e desmascarar tão abominável criatura.



o rasante DO 1552

P. Mendonça*

A instrução estava em fase final, épocadas formaturas dequatro aviões com vôos "quentes" para selecionar os que ficavam agarrados na ala. Por vezes, sobre o campo, juntavam-se até quatro esquadrilhas em combate ou cobrinha, fazendo um grande circo com acrobacias e rasantes. Era uma festa no espaço, naqueles instantes em que os T-6s roncavam os motores e suas hélices cortavam o ar qual instumentos de uma grande sinfônica. Instrutores, professores, sargentos, cabos, soldados, servidores civis, todos sentíamos um grande orgulho

profissional ao ver os cadetes maníacos que davam "cavalos de pau" no começo do ano, perdiam-se na bruma seca no mês de setembro, agora ases, voando "colados", avião com avião, girando num "toneaux lento" puxando "g" numa saída de "loopina".

Apreciando o espetáculo, dois tenentes conversam, suficientemente próximos ao suspeito capitão.

- E como está o Capitão Libardi?
- Ele está bem, com ele não aconteceu nada, o 1552 é que amassou a ponta da asa.
- E o dono da casa?
- Já "quebramos o galho". O Sfoggia foi a Porto Ferreira e falou com ele. A antena da televisão estava em

desuso, era apenas um cano de 3/4, o filho dele já serviu aqui, somente pediu para não passar tão baixo.

- E a ponta da asa?
- O Sub. Boa Vista disse que vai fazer um serão esta noite, vai trocar a ponta da asa e o 52 estará pronto para a madruga de amanhã, o problema é... o Comandante não saber.

A última esquadrilha vem para o final da pista 19, os aviões escalonados para a direita, o balançar de "manche" é repetido por todos. Ao cruzar a cabeceira da pista, o Líder puxa uma curva ascendente para a esquerda e a cada 1001,1002, 1003, outra aeronave puxa a sua curva, reduz a compressão para 17pol, dá o "push" e baixa o trem. Olho na pista, curva descendente gradualmente baixando os "flaps". Pouso de pista e o balé de três dimensões volta à terra dos homens.

Junto com a esquadrilha, o grupo se desfaz, absorto em seus pensamentos.

Poucas horas depois, o motorista do Comandante vem com o recado para que o Major Ajax apresente-se a

- Ajax, quero que você detenha o Cap. Libardi por indisciplina de vôo e me apure quem está fazendo a manutenção do T-6 1552.
 - Comandante, vai ser dificil!
- Como? Você se recusa a cumprir uma ordem minha?
- Não se trata disso, ocorre que Cap. Libardi faleceu em um acidente, há quatro anos passados, e o T-6 1552 é aquele que teve uma torção na longarina e está num pedestal servindo de monumento.

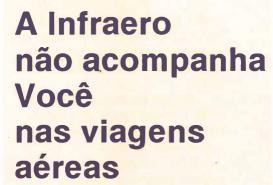
* O autor é Cel Av R/R

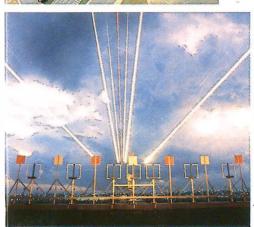












mas aguarda seu embarque e desembarque durante 24 horas por dia nos 62 aeroportos brasileiros que administra. Você, as empresas de serviços aeroportuários e as companhias de transporte aéreo são clientes da Infraero. Todos tratados com o mesmo alto nível de profissionalismo.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
VINCULADA AO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA







O 1º/ 14º GAv. CULTUANDO TRADIÇÕES

6

m meados de 1963, as manchetes dos Jornais e Revistas de todo o mundo, quando invocavam o tema "beleza feminina",

surgia, em alto relevo e totalmente iluminado, o nome da brasileirinha recém eleita Miss Universo daquele ano: IEDA MARIA VARGAS - MISS BRASIL.

Em um competitivo concurso, onde representantes da beleza mundial oriundos de dezenas de países estavam presentes, com o quede mais perfeito haviadisponível em seus domínios territoriais, lá estava a nossa "gauchita" esbanjando beleza, charme, elegância e, principalmente, simetria.

Em um fantástico festival de maiôs, sandálias, vestido de noite, quadris, tornozelos, polegadas, centímetros, aplausos e risos, começaram a despontar as mais belas e, passo a passo, foram sendodeixadas para trás pela nossa representante.

Finalmente, entre as princesas AINE KORWA — MISS DINAMARCA, 2º lugar e MARIENE MC KEOWN — MISS IRLANDA, 3º lugar, procedeuse acoroação da nova Miss Universo, arepresentante brasileira de 18 anos, nascida e criada no Rio Grande do Sul, dotada de uma plástica exuberante, de um desembaraço contagiante e daquele simpático e ingênuo sorriso que sempre a acompanhou.

Cumpridas as formalidades de premiação e os rituais de despedida, nossa gauchinha se despede de Miami, dá adeus a seus súditos americanos, iniciando sua viagem de regresso ao Brasil.

Enquanto isto, há umas duas dezenas de quilômetros do centro dePorto Alegre, exatamente no limite dosmunicípios de Gravataí e Canoas, o 1º/14°GAV exercita-se no



aprimoramento de suas capacidades operacionais: realiza tiro aéreo no litoral entre Tramandaí e Capão da Canoa; aquece os 4 canhões de 20 mm do Gloster F8 no tiro terrestre em S. Jerônimo, local que testemunhava, com freqüência, o desovar das bombas de exercício.

O dia 22 de Agosto de 1963 amanheceu chuvoso e úmido, mas lá estavam, de macacão e faca na baía, aqueles 16 jovens pilotos de caça, para a chamada diária.

O Oficial de Operações procedeu a chamada e informou que estaria chegando, às 10 horas daquela manhã, à bordo de um DC 8 CORONADO da Varig, a Miss Universo 1963, que era gaúcha e que o Esquadrão iria prestar-lhe as homengens de estilo.

Finalizou as recomendações gerais e procedeu a escala.

À Esquadrilha vermelha coube a missão.

Simultaneamente, um TF-7(biplace) deveria decolar, rebocando um alvo de tiro aéreo (biruta), no qual estaria pintado a inscrição "SALVEIEDA", aguardando no PI a autorização da torre para uma passagem baixa sobre o Aeroporto Salgado Filho.

Quanto ao sucesso da missão e suas pecularidades, gostaria de transcrever o texto do livro histórico do Esquadrão dando, a este documento, a importância que deve ser dada a registros deste tipo, na formação da memória histórica da Força Aérea:

"Escolta a Miss Universo

A 22 de agosto, uma esquadrilha liderada pelo tenente Jaeckel, tendo como alas os tenentes Branco, Montanton e Luyet, escoltou a aeronave Coronado, prefixo PP-VJG que conduzia a Porto Alegre a senhorita leda Maria Vargas, Miss Universo.

Artigos da imprensa local (Correio do Povo), agosto de 1963. leda Maria Vargas, Miss Brasil, Miss Universo, madrinha do 1º/14º GAv, em visita ao esquadrão, recebe os cumprimentos dos oficiais





Ele ainda estava conosco... Na foto ao lado, Leda Maria cumprimenta o Ten. Duncan. Mais alguns dias, ele nos deixaria.

Cumpre salientar que essa missão foi cumprida, com êxito invulgar, apesar das péssimas condições atmosféricas reinantes, para uma interceptação. Assim, tendo sido a duração do vôo de uma hora e quarenta minutos, o mesmo foi realizado em condições reais de vôo por instrumentos.

Foi executado procedimento de subida; a interceptação se fez com sucesso, apesar da pouca visibilidade, a 6.000 metros, entre camadas, e a esquadrilha acompanhou o Coronado em seu problema de descidas IFR, um elemento de cadalado, até o pouso."

Como desdobramento da homenagem, tivemos, alguns dias após, a grata satisfação de recebê-la em visita oficial, assim reportada no Livro Histórico:

Visita de Miss Universo

A 27 de agosto o Esquadrão recebeu a visita da senhorita leda Maria Vargas, Miss Universo, que, após visitar as diversas dependências do Esquadrão, foi homenageada durante um cocktail no Cassino do "Játe atendo". Antes de se despedir deixou impresso, na parede sul do Cassino, em aimento fresco, o seu autógrafo.



Percorrendo as instalações em companhia do Cmt da Base Cel Av José Paulo Pereira Pinto, oficiais da Base Aérea de Canoas e do Esquadrão.

TRINTA ANOS DEPOIS...

Dentro da perfeita compreensão de que a história é a grande formadora de Cultura, o 1º/14º GAV resolveu, com a cobertura do Cmt Regional da Força Aérea local - piloto do Esquadrão em agosto de 1963 — fazer história, cultivar tradições.

Feito o levantamento, expedidos os convites, planejada a programação, lá estávamos nós, acompanhados de nossas esposas, trinta anos depois, revivendo, naquele mesmo lugar, com as mesmas pessoas—ou quase todas— aqueles dias alegres de nossa plena juventude, num momento de agradável encontro

com a história.

Namissa, realizada no hangar, a lembrança trouxe-nos lágrimas aos olhos, num misto de saudade, bem estar pessoal e orgulho.Lembrávamos daqueles que ali não estavam, ou por não ter sido possível contactar ou porque se anteciparam a nós e nos aguardam, do outro lado, na eternidade.A estes últimos, Ten. França Jr. e Ten. Ducan, o nosso carinho e a nossa saudade.

Durante a missa, a nossa homenageada chegou em companhia de familiares.

Pudemos então verificar que aquela linda menina de 18 anos haviase transformado em uma belissima e



1963. Da esquerda para direita, em pé: Ten Moreira, Ten Raposo, Ten Berto, Maj Mello (Cmt), Ten Trompowsky, Ten Peralta, Ten Montandon, Ten Branco. Agachados: Ten Juvenal, Ten Luyet, Ten França Jr., Ten Jaeckel, Cap Bins, Ten Guimarães, Ten Malafaia, Ten Duncan



1993. Da esquerda para direita, em pé: Maj. Brig.-do-ar Moreira, Cel Raposo, Cel Berto, Cel Mello, Cel Peralta, Cel Montandon, Cel Branco, Agachados: Maj-Brig-Engo Juvenal, Maj Luyet, Cel Bins

jovem senhora, aonde os ensaiados gestos de outrora, aprendidos para o concurso de Miss Universo, cederam lugar a um glamuroso conjunto de presença física e personalidade com postura compatível com o seu passado de símbolo de beleza mundial.

Após a missa, emocionada nos cumprimentos iniciais, foi às lágrimas

leda Maria junto às jovens senhoras dos antigos "Pampas".

várias vezes, levando consigo os

nossos companheiros mais emotivos.

posição, a fotografia de trinta anos

passados, tendo o cuidado de deixar

das lembranças oferecidas aos

presentes e à homenageada, a

emoção e a alegria eram tão

contagiantes para nós, para as nossas

vagos os locais dos ausentes.

Refizemos, então, na mesma

A certa altura, durante a entrega

esposas e para a própria leda Maria, que já ficava confusa a imagem de era quem homenageado.

Seria ela? Seríamos nós? Seriam nossas esposas? Seria o 1º/ 14°GAV? Sim, éramos

> todos nós!!!....

O culto aos bons momentos

do passado, quando estes foram frutos de atitudes baseados em admiração, amor. respeito e profissionalismo, torna a lembranca de tal forma con-

que seus per-

em valor e nível de importância.

momento do encerramento. Bastante emocionada, ao despedir-se, a madrinha do 1º/ 14°GAV, deixou bem claro para nós algo que, àquela época, passou



A madrinha do 1º/14º GAv recebe as homenagens e uma lembrança das mãos do atual Cmt do Esq., Ten Cel Av Biasus

tagiante

sonagens se confundem

Finalmente veio o

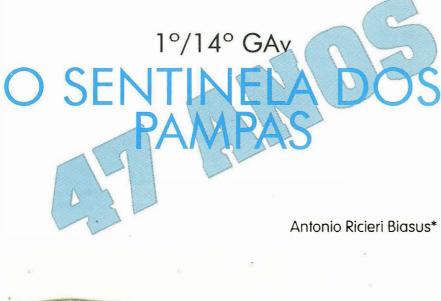
desapercebido:

O importante, em momentos comoeste, é vivê-los juntos, pois, para ela, foi tão importante e prazeroso ser recebida por aquela escolta aérea, quanto, para aqueles quatro "Pampas Vermelhos", a alegria de fazê-la.



A homenageada posa junto à nova e à velha geração de









Na foto superior, um "Curtiss Falcon" 0-1E - avião de observação, ataque e bombardeio; acima, um "Vought Corsair" V-65B, com as mesmas características. Ambas compunham o acervo do Núcleo do 3º Regimento de aviação em Sta. Maria/RS (1934).

RESUMO HISTÓRICO

A necesssidade de haver uma Unidade Aérea no Sul do País, como exigência mínima para Segurança Nacional, foi satisfeita pelo decreto de março de 1933, que organizava a Aviação Militar e criava as Unidades Aéreas do Exército, as quais corresponderiam àquelas dotadas de engenhos especializados no combate às forças inimigas e na observação aérea.

No ano seguinte, foram iniciados os trabalhos para implantação do Núcleo do 3º Regimento de Aviação em Santa Maria, Rio Grande do Sul. Enquanto isto, por determinação Ministerial, foiatribuída a uma Unidade de Porto Alegre, a 3º CIA Preparadora de Terreno, a missão de adaptar o campo de Canoas, nos arredores da Capital do Rio Grande do Sul, aonde seria, mais tarde, definitivamente implantado o Regimento.

Os trabalhos foram concluídos em 1937. Em julho desse mesmo ano, o Regimento foi transferido para Canoas e a sede do Núcleo, em Santa Maria, passou a se constituir em Destacamento.

A mudança concretizou-se no dia cinco de agosto e foi feita em dois Escalões: O Rolante e-o Volante. O Escalão Rolante deslocou-se por via férrea, fracionado em duas composições de catorze vagões, transportando todo o pessoal, material encaixotado e viaturas, sob o Comando do 1º Ten. Francisco Dutra Sabroza. O Escalão Volante, composto de nove aviões, foi dividido em três Esquadrilhas, uma das quais era Comandada pelo Cap. Nero Moura.

A partir da ll Guerra Mundial, o desenvolvimento do conceito de Força Aérea e a criação do Ministério da Aeronáutica foram os acontecimentos que, sem dúvida, influíram decisivamente na estruturação da Força Aérea Brasileira.

O ano de 1944, exatamente o dia 17 de agosto, assistiu ser fixado um marco histórico na vida do 3º Regimento de Aviação. Foram criados, na estrutura do Regimento, duas unidades aéreas: O 1º Grupo de Bombardeio Leve / 1º GBL—equipado com aeronaves DOUGLAS A-20K e o 3º Grupo de Caça — equipado com aeronaves CURTISS P40-E. O 1º GBL operou em Canoas, até meados de 1946, quando, então, foi transferido



"Waco"CJC (Cabine Velho). Também com notável presença nos primórdios do CAN, iniciou as operações do 3º Regimento de Aviação em Canoas.

para a Base Aérea de Cumbica em São Paulo.

Ao 3º Grupo de Caça, estava reservado um futuro brilhante, nas asas dos famosos "Tigre Voadores", com relevantes serviços prestados nos céus da guerra em andamento, no "front" oriental.

Com a transferência de todos os P-40 da FAB para o 3º Regimento de Aviação, foi criado, em dezembro de 1945, o 4º Grupo de Caça ampliando a estrutura do Regimento. Dois anos depois, em face da reestruturação do após guerra, levada a efeito no Ministério da Aeronáutica, foram extintos o 3º e 4º Grupos de Caça, surgindo, parasucedêlos, o 1º/14º GAV (Dec. 22.802 de 24 de março de 1947).

Em 1954, os valentes P-40 cederam seu lugar, na ativa, aos legendários "Gloster Meteor" - TF7 e F8 - dando início à era do Jato na aviação de caça no Brasil. Canoas, que presenciou orgulhosamente as 14.283 horas voadas pelos "Tigres voadores", a partir desse ano, até 1966, vibraria com o ruído inconfundível das novas aeronaves que, neste período, atingiram a marca de 21.830 horas voadas.

Novas mudanças, novas transformações...

Dessa vez, os ingleses devolveram os céus de Canoas aos americanos. Era hora de aposentar os saudosos "GLOSTERS" e dar serviço aosT-33 da "LOCKHEED" que



passaram a equipar as Unidades de Caça da Força Aérea.

O 1º/14º, até 1975, voou, nestas aeronaves, um total de 20.154 horas, sendo substituídos pelos Supersônicos F5-E/F, "Tiger I!" que equipam a Unidade Aérea, até os dias atuais, já tendo cruzado a marca dos 43.000 horas.

O Esquadrão "Pampa" já operou, ao longo de sua existência, quatro tipos de aeronaves orgânicas, em missões específicas de Caça; por sua sala de Brietting, já circularam maisde 300 caçadores. Neste ano, 1994, deverá cruzar a expressiva marca das 100.000 horas de Caça, fato este que bem traduz a garra e a vontade daqueles que tiveram a honra de voar neste Esquadrão.

REALIDADE ATUAL

O 1º/14º GAV, baseado na cidade industrial de Canoas, na Grande Porto Alegre, é parte do sistema de Defesas Aeroespacial Brasileiro, sendo o responsável pela Defesa Aérea no Cone Sul.

Seus pilotos são oriundos dos diversos Esquadrões de AT26 XAVANTES, espalhados pelo Brasil e têm, como meta, se tornarem operacionais em Defesa Aérea, operando os Caças Supersônicos F5E/F que ora equipam a Unidade. Trazem consigo uma boa experiência de vôo, adquirida nos XAVANTES e que, aliada a vontade e à combatividade lhes confere um eficiente suporte para aadaptação do "vôo na primeira linha".

No pátio, o Esquadrão PAMPA conta com aeronaves adquiridas na última compra de F5E/F feita pelo Brasil à Força Aérea dos Estados Unidos. Tais aviões integravam o Esquadrão "AGRESSOR" — Nely Air Force Base/ "Red Flag"— e começaram a chegar aos pampas gaúchos, em outubro de 1988, traslados em vôo pelos pilotos do 1º/14º GAv e do 1º GavCa — Sta Cruz. Estas aeronaves cheġaram com algumas particularidades que as diferenciavam daquelas adquiridas pela FAB em 1975. As particularidades mais significativas eram as relativas à pintura, equipamentos e horas voadas. Os "Americanos", como foram batizados, apresentavam várias tonalidades de camuflagem: cinza, azul



"Cutiss" P40-N. Famosos nos céus da Birmânia, marcaram suas presenças no cenário de Canoas a partir de 1945.

<u>a nivers</u>ário



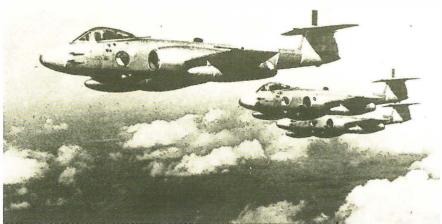
e de deserto; não possuiam ADF; e estavam equipados, apenas, com comunicações em UHF. Esta última obrigou a realização do traslado, na ala do "BOEING" 707, do 2°/2° GT — Grupo de Transportes — que lhes deu apoio em comunicações, arterra-ar, durante todo o deslocamento, dos Estados Unidos às Unidades Aéreas no Brasil.

Em julho de 1988, o 1º/14º GAV deixava de estar subordinado, operacionalmente, ao Comando Aerotático, passando a integrar o Sistema de Defesa Aerospacial Brasileiro, ficando subordinado ao Comando de Defesa Aérea (COMDA).

Em novembro de 1993, o **Esquadrão Pampa** passa, finalmente, à subordinação Operacional da II Força Aérea, juntamente com todas as Unidades de Caça. Com isto, um antigo anseio, de várias gerações se faz realidade.

No último torneio de Aviação de Caça, realizado em Sta. Cruz - Rio de Janeiro, o 1º/14º GAV conquistou todos os prêmios: Troféu TAC92; tiro Aéreo Individual; melhor média por elemento, em tiro aéreo.

Desta forma, ao repassarmos o livro histórico dessa Unidade, percebemos, no brilhantismo de suas páginas, o muito de trabalho, entusiamo e vibração no desempenho dos nossos



Os famosos "Gloster Metero" F8, os primeiros jatos de caça da aviação brasileira, no efetivo do já então 1º/14º GAv.



Os TF-33 intermediaram a era do jato convencional e do supersônico.



O supersônico "TIGER F5-E", atuais vetores de combate do $1^{\circ}/14^{\circ}$ GAv, é um eficiente caça-tático e interceptador.

antecessores, o que nos confere uma responsabilidade cada vez maior, todas as vezes que nos dirigimos a um caçador mais jovem, concitando-o a refletir sobre a frase: "DEVES SENTIR A GLÓRIA DE VOAR NESTE ESQUADRÃO"— Lema do 1° / 14° GAV.

Missão do 1-7/14° GAV
Manter o preparo técnicoprofissional necessário, a fim de
permitir o cumprimento das missões
da Tarefa Superioridade Aérea, nas
Operações Aéreas de Defesa
Aeroespacial, estandoem condições
de realizar, quando determinado,
Missões de Ataque ao Solo.

* O autor é Ten Cel Av, atual CMT do 1°/14° GAv





Astrogildo Nodari*

Prevenir acidentes é, antes de tudo, preservar vidas humanas de valor incalculável e de reposição impossível.

avanço tecnológico, quanto ao apoio à navegação aérea, tem trazido facilidades de procedimentos aos aviadores, permitindo o surgimento de uma nova postura e doutrina de cabine que merecem ser apreciadas.

Tais facilidades estão refletidas em algumas experiências que vivi ou que chegaram ao meu conhecimento, as quais passo a relatar:

- Em 1971, próximo a Poços de Caldas (MG), à noite, uma aeronave de instrução, tripulada por dois instrutores de jato, colidiu contra uma elevação do terreno. Tratava-se de uma navegação no trecho Belo Horizonte (MG) Pirassununga (SP). O "calunga" dos pilotos estava errado;
- Na década de 70, na Ilha Caviana (PA), em horário próximo ao do pôr-do-sol, um jato executivo de matrículanorte-americana, tripulado por pilotos daquela nacionalidade, pousou numa pista de grama alagada, na fazenda de propriedade do Dr. Armando Morelli, o qual acolheu a tripulação e a apoiou no traslado da aeronave, de



balsa, para
Belém(PA). **Atripulação não possuia pasta de navegação**;

—Em 1976, em Belo Horizonte (MG), em horário diurno, céu encoberto, uma aeronave decolou com plano-devôo para Cumbica (SP) e rumou no contra-azimute. A tripulação era composta de um instrutor e um estagiário. O instrutor estava com o "calunga" errado;

— Em 1976, num vôo de traslado de São José dos Campos (SP) para Fortaleza (CE), no período noturno, uma aeronave tripulada por um instrutor e um estagiário, na penúltima etapa da viagem, desceu uma hora antes do ponto previsto para Recife (PE). Com a ajuda de outraaeronave (vôo comercial), pousou em situação crítica de combustível. O "calunga" do instrutor estava errado:

— Em 1982, decolando de Santa Maria (RS), com plano-de-vôo para Foz de Iguaçu (PR), em horário diurno, a aeronave tripulada por

um instrutor e um estagiário rumou no contra-azimute. O estagiário estava com o "calunga" errado;

- Em 1983, decolando da Ilha de Fernando de Noronha (FN), uma aeronave com plano-de-vôo para Natal, período noturno, após quase uma hora de vôo, pousou no mesmo local da decolagem. O piloto pediu reabastecimento: havia partido na proa inversa e no contra-azimute:
- Em 1985, uma aeronave Boeing 727 brasileira decolou de Teresina (PI) com plano-de-vôo para Fortaleza (CE), no período noturno. Cerca de duas horas e meia depois pousou em Imperatriz (MA), com combustível crítico. O Comandante visualizou a pista quando um piloto de garimpo ouviu o barulho de sobrevôo baixo de um jato e correu ao aeroporto, arrebentou as portas e ligou as luzes da pista de pouso. O piloto havia voado no contra-azimute;

— Quando estagiei no 41st Squadron, da Royal Air Force (Inglaterra), voava-se a aeronave "Jaquar", equipada com os mais avançados "aviônicos" e a última palayra do estadoda-arte. Navegava-se a baixa altura — "LLN" — em aualquer tempo, inclusive noturno. Quero crer que, na concepção do atual estágio de doutrina dos aviadores brasileiros, "datavenia", voar aquele equipamento dispensaria o auxílio de recursos "rudimentares", tais como cartas, bússola e consulta meteorológica. Contudo, antes de tripularmos a aeronave, na fase de prévôo, passamos o tempo necessário para o fiel planejamento da missão em cartas nas escalas de 1:1.000.000 e 1: 250.000, tudo elaborado como se os recursos de bordo fossem apenas a bússola magnética e o relógio. Navegava-se comparando os dados obtidos eletronicamente com a carta e o cronômetro.

Esse breve relato me faz recordar a primeira instrução de navegação a jato que recebi, quando era cadete. O instrutor pertencia ao rol dos mais experientes e conceituados da Academia. Lembro-me perfeitamente que o documento básico para manter-me na rota era um "calunga", embora houvesse a bordo uma pasta de navegação.

Hoje, o Ministério de Aeronáutica mantém salas AIS (Salas de Informações Aeronáuticas) em mais de uma centena de aeroportos brasileiros, vale dizer, em quase todos. Os pilotos comerciais de linhasregulares raramentre usam essas salas. O plano-de-vôo ora é repetitivo (RPL), ora é preenchido e assinado pelo Despachante Operacional de Vôo (DOV), elemento não-aeronavegante. Quando muito, a sala é visitada pelo co-piloto. O operador dasala AIS, ou o meteorologista de serviço raramente são abordados por um tripulante. Posso até afirmar que a maioria dos Comandantes que transitam por nossos aeroportos não sabem sequer a localização da sala AIS.

Na aviação civil de primeiro e segundo níveis, o "briefing" do vôo é feito, normalmente, pelo DOV, na cabine da aeronave, ficando com o Comandante a planilha de vôo. Porém, os dados nela contidos induzem à nãoconsultade elementos básicos nas cartas de naveação.

Mas, não se iluda o leitor: tanto as cartas de área ou de rota (ARC,ERC ou WAC) quanto as de subida (SID) ou descida (IAL) não podem deixar de ser criteriosamente consultadas. Os auxílios eletrônicos, bem como as planilhas ou os "calungas" não nos eximem de tais consultas. No entanto, a prática do diaa-dia tem condicionado a maioria dos pilotos a nem sequer abrir a pasta de navegação ao longo de suas viagens. Eles entendem que as planilhas ou os "calungas" contêmo necessário para a manutenção da rota.

Vinte anos de exercício profissional me fazem concluir, sem medo de errar, que a visualização espacial e integrada daregião que se voa só é possível através da interpretação das cartas e dos mapas. Eles São elementos essenciais para a condução da navegação. Qualquer outro recurso é elemento acessório, inclusive radares. Esta conceituação precisa ser colocada em prática no dia-a-dia dos nossos aviadores.

Por tudo isso, gostaria de sugerir, a todos os segmentos da aviação brasileira, a adoção dos seguintes procedimentos, bastantes simples, porém. a meu ver, essenciais a um vôo seguro:

—Desestimular o uso sistemático de planilhas e "calungas" com dados já contidos nas cartas e publicações oficiais do Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS-PV);

— Realizar a subida, o vôo de cruzeiro e a descida usando cartas, mapas e demais publicações oficiais contidos na pasta de navegação da aeronave:

— Cartas, mapas e demais publicações oficiais devem ser elementos essenciais de navegação para manuseio obrigatório em vôo. Todos os demais recursos são assessórios - manuseio facultativo em vôo:

—Asala AIS, órgão oficial existente em todos os aeroportos da aviação civil regular, seja considerada local obrigatório para os pilotos, a fim de que planejem, preparem e aprovem seus vôos. Ali, o comandante, acompanhado do co-piloto, recebe o "briefing" do DOV e do Meteorologista, momento em que prepara, assina e apresenta o seu plano;

— Nas planilhas de vôo, preparadas por setor especializado, não mais conter dados que estejam explícitos em cartas e publicações AID. No local da planilha ou do "calunga" previsto para conter proa ou distância, por exemplo, que fique indicada a publicação AIS a consultar; e

—Ao ingressar em área silenciosa (incluindo toda a Amazônia), ter em mãos a carta WAC - 1: 1.000.000 da rota, mesmo no espaço aéreo superior. Esta carta complementa as demais publicações de uso obrigatório, inclusive em vôos IFR nas áreas citadas acima.

Aqui pra nós, cartas e mapas são baratos. Caras, caríssimas, são as vidas dos passageiros, dos tripulantes, da população.



Aeronave "Jaguar", do tipo utilizado peio 41st Squadron da Royal Air Force (RAF) - Inglaterra, saindo do chão em uma decolagem.

* O autor é Cel Av

Centro Brasileiro de
Estudos Estratégicos CEBRES, Sociedade Civil de Direito Privado,
de caráter cultural,
sem fins lucrativos;

fundado em 23 de julho de 1981, dedicado a estudos e pesquisas sobre a problemática político-estratégica, nacional e internacional - vem a público, pela segunda vez nos últimos dois anos, para pronunciar-se sobre a Amazônia Brasileira, área estratégica de fundamental e decisiva importância à soberania e à sobrevivência do Brasil como unidade política independente.

- Da primeira vez, o CEBRES denunciou, em "Amazônia: Fronteira em Perigo", exponencializado risco, a médio e longo prazo, à Soberania Nacional e à Integridade do Patrimônio Territorial, fluente da Portaria nº 580. de 15 de novembro de 1991, do Ministro daJustiça,"concernente à delimitação e à demarcação de terras indígenas, ocupadas pelas tribos ianomâmis. Principalmente pelo fato de essas terras envolverem enorme extensão territorial na Faixa de Fronteira. conterem riquissima provincia geológica, ponderáveis fontes de energia hidráulica, e serem contínuas a outras, iqualmente de tribos ianomâmis, no território venezuelano". Dirigindo-se à Sociedade Brasileira, como um todo, e despolarizada em seus diferentes segmentos, o CEBRES analisou a Portaria nº 580, em face do Conteúdo Constitucional relativo à competência da União, do Conselho

de Defesa Nacional, do Supremo Tribunal Federal e do Congresso Nacional, aplicável ao território dos ianomâmis. Do intrigante confronto entre mandamentos constitucionais e conteúdo de uma portaria, ficou evidente a total e completa inconstitucionalidade, podendo comprometer a Soberania Nacional e a Integridade Territorial; e, de **f**uturo, ensejar a configuração de um "Estado-Nação" ianomâmi. mutilando extensa área extremamenterica do território pátrio.

Desatendidos foram, portanto, inúmeros artigos da Constituição Federal. Encerrando o manifesto, o CEBRES formulou uma denúncia e um apelo veementes, à Sociedade e às Elites, políticas e governamentais,

EM DEFESA DA AMAZÔNIA



contra a Portaria nº 580. No fundo, o Governo atendia a pressões externas. que pretendiam deixar as terras ianomâmis "adormecidas", apenas ocupadas pelas tribos indígenas, para que os recursos naturais possam ser melhor aproveitados pelos países desenvolvidos. Não tanto a riqueza mineral, em parte explorada, antes, os recursos da biodiversidade, "parceria "auardados" para estratégica", como já se disse, com as potências do G-7, especialmente os Estados Unidos os quais, não por acaso, negaram-se a assinar otratado da biodiversidade na Rio-92.

A denúncia do CEBRES, em socorro da Amazônia e da Soberania Nacional, condenando a Portaria nº por absoluta inconstitucionalidade, comviolação do artigo 20 (Parágrafo 2º da Constituição), foi dirigida às autoridades federais e estaduais, ao Senado e à Câmara dos Deputados, a instituições jurídicopolíticas, universidades, órgãos da imprensa, do Rio, São Paulo, Brasília e Amazônia. Aos ministérios Militares e às respectivas instituições de estudo e pesquisa sobre áreas estratégicas brasileiras. Foi além o CEBRES: fundamentado em parecer do eminente jurista e ministro do STF, Clóvis Ramalhete, tenta anular a violação do dispositivo Constitucional. amparando-se no artigo 102 (I,a), recorrendo ao Procurador Geral da República, a quem cabe a Ação da Inconstitucionalidade (Art. 103).

Desta feita, o CEBRES vem a público regozijar-se com o Governo doPresidenteltamar Francoquereuniu por duas vezes, em apenas um mês,o Conselho de Defesa Nacional - que estranhamente não fora convocado pelo Governo anterior, para deliberar sobre a demarcação das terras ianomâmis. Nestas reuniões foram tomadas importantes decisões relativas à preservação de mais da metade do território pátrio.

A sociedade brasileira, que estava inconformada com as demonstrações teatralizadas do Governo Collor concernentes à Amazônia, sobretudo a edição da Portaria nº 580, vê renascer, no atual Governo, redobradas esperanças com as previdências que acaba de tomar, decorrentes das recomendações do Conselho de Defesa Nacional, conseqüentes às graves e estranhas ocorrências envolvendo as tribos ianomâmis no território de Roraima, açodamente chamadas de massacre.

Diante do cenário, nacional e mundial, tão arave e conturbado, de pressões crescentes do G-7 contra paísesem desenvolvimento-pressões político-diplomáticas, econômicofinanceiras. sócio-culturais. tecnológicas, militares; pressões ofensivas à dianidade das unidades políticas como Estado-Nação livre e soberano, principalmente no que diz respeito à Amazônia Brasileira, que aos poucos se vê "cercada" pela configuração de uma espécie de "cordão sanitário", interessante ao G-7.

Quando se renovam investidas, na ONU e na OEA, no sentido de se reexaminarem conceitos de Direito Internacional, até então intocáveis; e, mesmo em nosso país, se procura "explicar" que a demarcação das terras das tribos ianomâmis atende a preceito constitucional; que "terras demarcadas" continuam "bens da União"; que há necessidade de "unir as ilhas de tribos indígenas", para melhor comunicação entre elas...

Quando, à luz do triste e recente episódio do "massacre" de ianomāmis, ainda não esclarecido por suas causas e implicações verdadeiras, se procura visualizar "parcerias" com potências líderes, para aproveitamento da biodiversidade.

Quando, finalmente, organizações internacionais pedem intromissão da ONU, para "defender osíndiosianomãmis", queisso deveria ser responsabilidade de toda a humanidade e "não só do Brasil"; quando se volta a falar em um Governo supranacional para a Amazônia, uma soberania limitada para a área, cabe lembrar a Ordem do Dia do Ministro do Exército, de 25 de agosto de 1993, sobre Caxias, que fala do "trabalho

silencioso e disciplinado" dos militares, para a "manutenção dos valores pátrios, defesa do nosso território e preservação das instituições nacionais". E faz "referências diretas às ameaças de internacionalização da Amazônia", inspirando-se em Caxias, como "militar que lutou pela unidade e integridade territorial do país".

O CEBRES contempla as decisões políticas do Governo Federal no tocante à Amazônia, com a convicção de que se configura, na verdade, uma político-estratégica concepção condizente com os diversos cenários admitidos, atuais e prospectivos, fluentes das ajaantescas dimensões dessa área estratégica (6.4 milhões de km2), despovoada, com excepcionais recursos naturais (enorme riquezamineral e 50% da riqueza biológica mundial), considerável potência de água doce (1/5 do planeta) e banco genético de incalculável importância para o mundo.

A concepção político-estratégica certamentelevaráem conta estratégias político-diplomáticas. sócioeconômicas. antropológicas, ecológicas e de meio-ambiente, de biodiversidade e de defesa do espaço tridimensional. Pois, há que ocupar, desenvolver e proteger a Amazônia, defendendo-a da cobiça internacional, há que defender a soberania e o patrimônio territorial da fronteira norte, promovendo a segurança das reservas indígenas contra investidas externas e agressões internas, de toda a ordem. lembrando de que a defesa do território nacional, sobretudo na faixa de fronteira, tem prioridade sobre a proteção às terras indígenas.

A realidade da Amazônia, com seus problemas extremamente complexos de povoamento e desenvolvimento, de proteção às comunidades silvícolas, de dissuasão e de ação contra ambições, ameaças e investidas de potências continentais e extracontinentais - jamais será encarada como destino fatalístico e cenário conformista. Antes, e acima de tudo, como desafio às atuais e futuras gerações. Desafio que cumpre enfrentar e vencer, com respostas



político-estratégicas e estratégicooperacionais adequadas a esse cenário palpitante.

Odestino do Brasil como potência no século que alvorece dependerá basicamente do nosso compromisso de preservar, ocupar e desenvolver a Amazônia, diante de problemas e conceitos que preocupam países desenvolvidos, traduzindo-se em pressões crescentes sobre países em desenvolvimento, como o Brasil. Problemas ligados a meio-ambiente, migrações populacionais, narcotráfico, direitos humanos, terrorismo, proliferação nuclear, conflitos étnicoraciais. Conceitos decorrentes, como: auto-determinação. soberania. integridade territorial e fronteiras, que o G-7 insiste em ver reexaminados pelo ONU, em grave detrimento para unidades políticas como o nosso país. Conceitos privilegiados na nossa lei fundamental Art. 1° (Fundamentos), Art. 3° (Objetivos fundamentais) e, sobretudo o Art. 4º (Princípios constitucionais). Conceitos, portanto, muitomaisimportantes que os fluentes do Art. 20, que reza serem as terras indígenas "bens da União"; como se, com isso, não se possa, de futuro, comprometer a soberania nacional e o patrimônio territorial.

Nosso "destino manifesto", sublinhe-se, não é expansionista, imperialista, intervencionista... mundialista, mas, essencialmente, de índole integracionista, soberano, autodeterminado. De autêntico Estado-Nação. Não se confunda, porém, sentimento pacifista, de solidariedade e cooperação, com "mitos e realidades" irônicas e grosseiras, deautoridade diplomáticas

estrangeiras, nem pressões ofensivas à dignidade nacional, como a de senadores norte-americanos pela demarcação dasterras ianomâmis. Que não se tente diminuir e m e n o s p r e z a r sentimentos nobres e elevados, de puro n a c i o n a l i s m o , rotulando de "patriotas"

equivocados", preocupados com o cinto de segurança nacional, argumentos de ressentidos etc. Não se esqueçam, os de fora e alguns em nosso país, que o CEBRES continuará fiel aos propósitos que basearam a sua fundação.

Nossa estratégia é nacional, no concernente a relações intra e interestatais; é a da conciliação, da concórdia, mas é, antes de mais nada. dissuassora e desestimuladora de ações externas, de toda a ordem, contra a Amazônia Brasileira, Não será, jamais, a "estratégia do medo", de "patriotas epidérmicos", que em tudo vêem ameacas à soberania nacional, porque nunca sofremos da "síndrome do medo". concordamos, também, quando se prega "uma nova parceria" com o povo indígena, parceria, provavelmente, com os interesses da sociedade nacional.

Eis o que cumpre ao CEBRES afirmar, em hora tão grave aos destinos do nosso país, no sentido de que continuará, anos afora, consciente do sacrificio das gerações de ontem, que nos outorgaram esse Brasil Continente. Que não aceita

"reexames" de conceitos de soberania. autodeterminação, fronteira política, nem admissão de "nações e estadosnações"indígenas, e tantas outras variações conceituais, que o G-7 pretende impingir mundo ao em

desenvolvimento, para domínio colonialista.

Neste segundo e veemente pronunciamento à Nação, o Conselho Diretor do CEBRES reitera os mais entusiásticos votos de sucesso ao que resulta das duas Reuniões do Conselho de Defesa Nacional e, principalmente, às recentes decisões do Sr. Presidente da República, criando o Ministério da Amazônia, acelerando a implantação do SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia) e determinando às Forças Armadas e à Polícia Federal imediatas. providências resquardem a incolumidade das tribos indígenas e defendem a faixa de fronteiras

Decisões como as que o Governo acaba de tomar orgulham a todos os brasileiros, que se ufanam desta Terra e não aceitam tutela externa sobre o que nos incumbe deliberar Orgulham, soberanamente. sobretudo, a todos os cidadãos, civis e militares, que na fronteira norte emocionam-se diariamente quando o Pavilhão Nacional é hasteado no alvorecer e arriado quando o Brasil adormece, abencoado pelo Cruzeiro do Sul. Profunda emoção, na verdade, diante do Auriverde Pendão, cuja "nobre presença, à lembrança, a grandeza da Pátria nos traz". Pátria que, graças a Deus, continuará intocável, intangível, para os pósteros, em toda a extensão do espaço tridimensional brasileiro.

CONSELHO DIRETOR DO CEBRES.





Aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo, é um exemplo típico do envolvimento da área dos aeroportos pelo crescimento urbano.

A avaliação ambiental no planejamento aeroportuário

Tânia C.M. Caldas*

exigência de realização de Estudos de Impacto Ambiental e Relatórios de Impacto Ambiental - EIA-RIMA - para liberação de algumas atividades, tem por objetivo, orientar a tomada de decição autora de decipio auto

por objetivo, orientar a tomada de decisão quanto à alternativa a ser adotadapeloplanejamento, apontando para os fatores que devem ser observados nesse processo, no sentido de assegurar a convivência harmônica entre estas atividades e o meioambiente.

Os aeroportos — incluídos na

Resolução CONAMA 001-86 entre as atividades a serem submetidas ao EIA-RIMA, têm, como característica marcante, a sua condição de equipamento urbano de grande porte, cuja compatibilização com as demais atividades urbanas implicamem umasérie de conflitos pelas restrições que as operações aeronáuticas imprimem à área de entorno.

Na condição de sistema terminal de uma modalidade de transporte, os aeroportos se articulam com as demais modalidades disponíveis na complementação da viagem porta à porta—sejapara passageiros, sejapara carga, reforçando claramente sua interdependência em relação às facilidades urbanas.

Do ponto de vista do planejamento urbano, os aeroportos, assim como outros equipamentos de grande porte, representam um elemento cujo o potencial de interferência no processo de crescimento urbano pode ser verificado ora pelas disrupções e restrições que imprimem ao espaço onde se localizam, ora pela atração de atividades diferenciadas, especialmente no setor terciário, com a facilitação para implantação e desenvolvimento do comércio e serviços.

Se considerarmos sua característica de equipamento urbano, e analisarmos em paralelo as particularidades dotransporte aéreo no que se refere aos aspectos de velocidade, conforto e segurança que proporciona ao usuário, poderemos, sem qualquer dificuldade, afirmar que os aeroportos são um poderoso elemento indutor do desenvolvimento econômico e social, o que, sem dúvida, atribui ao seu projeto um alto nível de aceitação por parte da comunidade.

De qualquer forma, o fato de imprimir características especiais à sua área de implantação, reitera as necessidades de uma análise detalhada de seu projeto, com o objetivo de resguardar as relações de equilíbrio com o Meio Ambiente.

Em termos práticos, as novas condições impostas pela legislação ambiental ao planejamento, indicam a necessidade de adoção de programas de gerenciamento das atividades modificadoras do meio ambiente, viabilizando a monitoração dos impactos e a adoção de medidas para o seu controle.

Por todos esses aspectos, os aeroportos e as atividades aeronáuticas, devem ser analisados enquanto modificadores do meio ambiente, tanto pela geração de poluição, ou interferência negativa que possam vir a causar na área onde se instalem, quanto pela sua interferência nas relações econômicas e sociais, que lhe são, de forma geral, muito favoráveis.

Os aspectos citados ressaltam a importância de desenvolvimento dos EIA/RIMA para implantação de novos aeroportos, assim como para os casos onde a ampliação indique a

possibilidade de interferência significativa no meio ambiente.

Quanto aos estudos, antes de serem considerados um entrave ao desenvolvimento da rede aeroportuária, devem ser avaliados enquanto um importante instrumento de planejamento para prevenção do estabelecimento de situações de conflito.

Os aeroportos são equipamentos com características bastante definidas que demandam áreas normalmente valorizadas em termos do uso do solo.

Verifica-se a necessidade de grandes áreas livres e próximas ás

comunidades como condicionantes para sua implantação; características geotécnicas e de climatografia são outros dados relevantes no processo de localização que tornam a área de implantação de aeroportos extremamente atraentes a outros atividades e v e n t u a l m e n t e incompatíveis.

A Avaliação de Impacto Ambiental aparece como o fator mais recentes, no que se refere aos aspectos condicionantes para implantação de aeroportos, sendo, ainda, valorizada enquanto uma ferramenta de aferição da proposta adotada

Em termos de planejamento, no Brasil, esta questão não chega a ser propriamente um fato novo. Os Planos Diretores aeroportuários desenvolvidos pelo Instituto de Aviação Civil-IAC, já contemplam a análise de aspectos de ruído e relacionamento urbano e procuram viabilizar a compatibilização de uso do solo junto às administrações municipais.

Com a introdução do EIA/RIMA, ampliou-se o escôpo de análise em termos ambientais, introduzindo-se aspectos relativos ao meio físico, biótico e antrópico.

Para realização dos estudos, na fase de implantação deverão ser

analisados, entre outros aspectos, o impacto da obra, considerando sua transitoriedade, as conseqüências da utilização temporária de um grande contigente de mão de obra não especializada — eventualmente proveniente de outras regiões — a movimentação de materiais, recursos ambientais, desmatamentos, e o crescimento da demanda em relação a infraestrutura existente.

Como um dos resultados mais significativos da implantação de aeroportos, a alteração novalor da terra na área de entorno e a conseqüente especulação que lhe segue, se

Muro de contenção de ruídos - Aeroporto de Kopenhagen - Dinamarca.

caracterizam, no caso brasileiro, como um importante momento do processo de envolvimento dos aeroportos pela malha urbana.

Neste caso, além do descontrole em relação à utilização do solo urbano, a deficiência de infra-estrutura das cidades tem um papel fundamental no processo, na medida em que sua distribuição se dá de forma desordenada, previlegiando setores específicos dacidade e por conseqüência deixando à descoberto as áreas complementares. Verifica-se, assim, o aumento na pressão para ocupação das áreas atendidas por infra-instrutura, seja pela ocupação legítima dos lotes, seja pela ocupação irregular.

O movimento que se instala nas áreas de entorno dos aeroportos desencadeia, no primeiro momento, a valorização da área pela ampliação da infra-estrutura urbana e melhoria do nível de serviços. Entretanto, contraditoriamente, o tipo de operação desenvolvida nos aeroportos e as restrições em função de aspectos de segurança e ruído imediatamente interferem neste processo, desvalorizando, significativamente, a área do entorno imediato ou pelo menos reduzindo seu potencial de aproveitamento econômico.

A partir da entrada em operação,

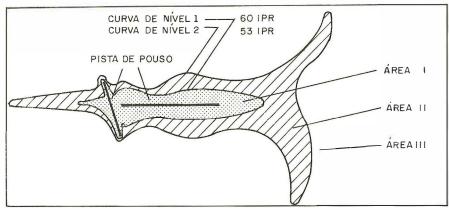
os aeroportos, sepor um lado viabilizam o des en volvimento econômico da região onde se implantam, por outro lado acrescentam às áreas do entorno novas fontes de poluição, o que, por si só, já justificaria a necessidade desua avaliação ambiental.

Nessemomento, a atuação conjunta dos organismos setoriais da aviação e as administrações locais têm papel predominante na prevenção da instalação de situações de conflito, garantido o funcionamento e desenvolvimento do aeroporto e, ao mesmo tempo, preservando a

comunidade dos inconvenientes de sua operação.

Úm aspecto a ser ressaltado, na condução dos EIA/RIMA para grandes projetos e grandes equipamentos é que este processo viabiliza a intodução de um mecanismo mais democrático e legítimo de planejamento, uma vez que prevê a participação da sociedade através de seus representantes e dos próprios cidadãos, em fóruns, como nas audiências públicas.

É importante deixar claro, ainda, que a necessidade de explicitação dos objetivos e necessidades da ação, previstas na legislação, bem como as alternativas consideradas nos estudos da fase de planejamento, reforçam a



Simulação de uma curva de ruído para um aeroporto hipotético

confiabilidade no projeto e facilitam sua defesa e aceitação. Efetivamente, o objetivo é a determinação do custobenefício da implantação do empreendimento, bem como a viabilidade de adoção de programas de acompanhamento e monitoração de seus impactos.

Os EIA/RIMA se desenvolvem analisando as diferentes fases da implantação e operação das atividades. Na fase de implantação/ampliação de equipamentos aeroportuários, os impactos decorrentes atingem de forma geral a qualidade da água, do ar, as vias de acesso, as áreas com características especiais — definidas a partir de cada caso — as fontes de matéria-prima, áreas de bota-fora, a estrutura urbana e as relações sócio-econômicas.

Na fase de operações, o ruído das aeronaves, as restrições ao uso do solo, a destinação e tratamento de esgoto e lixo são alguns aspectos que deverão ser analisados, ao lado das condições de acessibilidade e integração modal, bem como das relações sócioeconômicas.

O IAC, juntamente com o Instituto Brasileiro do Meio-Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis — IBAMA — desenvolveu um documento denominado Termo de Referência para Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental para Aeroportos, que tem como objetivo orientar o escôpo dos estudos a serem desenvolvidos, conforme as características e necessidades de cada projeto a ser aprovado.

Nesse sentido, os trabalhos têm se mostrado altamente produtivos, ressaltando a importância da atuação conjunta dos diferentes setores interessados na busca do equilíbrio das ações propostas.

Um dos passos mais importantes do estudo, é a descrição do projeto proposto, bem como das alfernativas consideradas, que esclarecem as análises desenvolvidas, identificam as áreas potenciais de impacto e avaliam a legislação existente, assim como os regulamentos aplicáveis.

O processo de avaliação do meio ambiente afetado leva em consideração a localização geográfica do aeroporto analisado, sua situação física e patrimonial, as condições de acessibilidade e uso do solo, as facilidades comunitárias existentes e inventaria os recursos ambientais de maior relevância, assim como os planos e projetos previstos para área.

O detalhamento analítico dos impactos específicos estará apresentado no capítulo referente à avaliação das consequências ao meio ambiente, onde ruído, o uso do solo, recursos naturais, históricos e culturais são analisados mais detidamente, juntamente com os demais ítens considerados relevantes para o caso específico que estiver sendo estudado.

No momento de definição do escôpo do EIA, são estabelecidos os ítens a serem analisados, caso a caso, de forma a atender às peculariedades da região onde esteja previsto o desenvolvimento do projeto - sua amplitude será função do tipo de intervenção que se vá desenvolver.

O Estudo de Impacto Ambiental consta, ainda, de um programa de acompanhamento e monitoração de impactos que representa, mais uma vez, o compromisso com a comunidade receptorado projeto, e emúltima análise, com as relações entre o projeto è o meio-ambiente.

A continuidade dos trabalhos até agui desenvolvidos pode vir a contemplar a introdução de novas técnicas de acompanhamento do desenvolvimento de aeroportos, como, por exemplo, a implementação de programas de monitoração através de imagens de satélite—sensorial remoto a participação mais ampla de representantes do sistema junto aos organismos como o Conselho Nacional do Meio Ambiente — CONAMA — Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT — e organismos internacionais como, por exemplo, o "Committee on Aviation Environmental Protection"— CAEP — além da divulgação de cursos e seminários internos.

De forma mais ampla, a avaliação de impacto Ambiental de Aeroportos pode ser vista como uma oportunidade de dar ao planejamento mais um instrumento de aferição do projeto, buscando uma maior segurança e sucesso para sua implantação e desenvolvimento.

Nesse momento, a atuação conjunta dos organismos setoriais da aviação e as administrações locais têm papel predominante na prevenção da instalação de situações de conflito, garantindo o funcionamento e desenvolvimento do aeroporto e, ao mesmo tempo, preservando a comunidade dos incovenientes de sua operação.

Para o futuro, é importante prever os desdobramentos que a Política do Meio Ambiente acarretará em relação ao controle e qualidade dos projetos, de forma a garantir ao planejamento aeroportuário sua posição de destaque nos cuidados relacionados ao meioambiente.

*A autora é mestrada no IPPUR/ UFRJ e técnica do Instituto de Aviação Civil, onde trabalha desde 1987 com aspectos de relacionamento urbano e proteção ambiental de aeroportos, estando atualmente alocada na Seção de Estudos de Proteção Ambiental.



Controle de Tráfego Aéreo Informação de Vôo e Alerta Meteorologia e Telecomunicações Aeronáuticas







Adilton Ferreira Campos*

exímio cozinheiro, membro da equipagem do 7009, citado por Nilson no seu artigo), você olhou o horizonte que se descortinava, através da exuberante cabinedo 7009, e balbuciou: "é divina!". Um dia, ainda vou contar este episódio para todos os companheiros saberem o quanto nos deleitamos, pilotando aquela "Garça". E eu, prontamente, retruquei: "É, Nilson, se você o fizer, prometo que terá forra". Como palavra de baiano (para outro baiano, principalmente, se for mais antigo), não volta atrás, aqui vai:

"O BANDO-ERRANTE NAS 200 MILHAS"

Como temos memória curta e mente pulverizada, sou capaz de jurar que ninquém se recorda mais da determinação de não interrompermos o cumprimento da missão do Esquadrão, expedida pelo então Comando Costeiro e, para tal, deveríamos lançar mão de duas aeronaves Bandeirantes (2187 e 2188), que se encontravam à disposição do GAV 7, para recebimento imediato, na COMFIREM/EMBRAER, uma vez que, a esta altura, o último P-15, o valoroso FAB 7009 (protagonista principal da "História" do Nilson, narrada no seu artigo), já havia se transformado no monumento que há de perpetuar a presença do espírito do Patrulheiro na BaseAérea de Salvador e, por outro lado, a nossa indústria nacional emergente prometia a entrada em serviço dos P-95 ("o Bandeirulha") para breve. Vivíamos o final do ano de 1976.

Ora, como todos sabemos, a aeronave C-95, EMB-110, é equipada, simplesmente, para o vôo em aerovia, e, mesmo assim, com reservas. O radar é limitado (AVQ-47); o piloto automático é

nada confiável; e não possui equipamento de precisão para navegação sobre o mar. Embora o P-15 também não os possuisse em plena forma, por causa das desativações sofridas ao longo do tempo, sua grande autonomia, seu equipamento de rádio-comunicação e seu famoso radar APS-20, com sua imponente antena ventral, varrendo os 360 graus, garantiam-nos chegar a um aeroporto seguro, por mais demorado que fosse, em caso de dúvida na navegação, o que, naturalmente, em tempo algum tinha acontecido a qualquer dos patrulheiros que haviam passado pelo Esquadrão-Orungan.

O clima era de expectativa e uma certa euforia, pois estávamos conscientes de que aquele desafio era fruto da confiança que era depositada pela eficiência imanente da

M

ma das coisas que certamente passou pela cabeça do Nilson ao escrever o artigo: "P-15 - O AVIÃO DE PATRU-LHA" (Edição maio/junho 1993 - nº 192, coincidentemente, era esse o meu número quando cadete: 67/192), foi que teria "forra", pois, certa feita,

encontramo-nos num daqueles frios corredores do EMAER e ele, com aquele jeito bonachão próprio de ser, disse-me: "Adilton, você se recorda daquele momento em que estávamos em alto mar, mais ou menos a umas cem milhas ao largo, nas costas do Maranhão, quando, ao ser servido aquele almoço quentinho, feito caprichosamente pelo Jesus (então Sargento Especialista em Armamento e



Os imponentes P2V-5 "Neptune", quando chegaram ao Brasil, com sua pintura original trazendo, ainda, o emblema da UNITAS.



Os P15, já fardados com o uniforme da FAB, na Base Aérea do Salvador.

Aviação de Patrulha, que, certamente, iria revolver no âmago de cada integrante daquele esquadrão místico, os recursos indispensáveis para cumprir com sucesso uma missão que se desenvolve à baixa altura, sobre o mar, não importando qual fosse o equipamento utilizado.

Processaram-se as adaptações necessárias, tais como: redução do número de poltronas, para que fossem acomodados os equipamentos de sobrevivência; o bote salva-vida foi diminuido de tamanho, já que a equipagem que no P-15 chegava a 13 ou 14 aeronavegantes, dependendo da Seção de Instrução, agora resumia-se a 6 ou 7, tendo o 2º piloto acumulado as funções de navegador e operador de radar; os pousos foram estendidos a Recife, Fernando de Noronha, Fortaleza e São Luís, e os oficiais de serviço não mais se espantavam com o pedido de lanche de bordo, como contara o Nilson, porque agora não havia fogão a bordo.

E, assim, lá estávamos (Nilson e eu), chamando a estação-tática, após uma das inúmeras decolagens de mais um dia, que para nós eram todas iguais. Decolávamos, nivelávamos a 2.000 pés de altura, entrávamos na áqua e após umas três ou quatro horas de mar, sobrevoando transatlânticos e pesqueiros (anotando em formulário apropriado o nome, a nacionalidade, o porto de origem, a velocidade, o rumo, as coordenadas geográficas e qualquer outro detalhe que nos chamasse a atenção, o que, normalmente, exigia duas fotografias: uma a 90 graus com o deslocamento de popa à proa, e outra paralela, pegando a lateral e todo o convés), entrávamos no continente e pousávamos. Em seguida, outra etapa e tudo repetia-se numa següência ininterrupta de momentos exatamente iquais.

- --GAV 7, Olimpus 87, câmbio.
- ---Olimpus 87, GAV 7 na escuta, prossiga.
- -—Olimpus 87, Papa-Tango X-Ray aos 20, estima Papa-Tango Uno aos 06 da Próxima, câmbio.
- —GAV 7 ciente, na escuta Papa-Tango Uno.

A partir deste ponto, era uma preocupação constante do 2º Piloto observar, atentamente, o radar AVQ-47, o qual, de metereológico monocromático fraco, passava para um potente radar de busca. Após um ajuste minucioso dos controles de intensidade, brilho e contraste, com relação à escala de alcance utilizada (25 ou 50 milhas), colocação de papel higiênico nas

aberturas entre as máscaras e o painel da caixa de controle para não adentrar a claridade, e, por fim, o capricho do 2º Piloto que enfiava o rosto fazendo tanta pressão na máscara que chegava a marcá-lo, permanecendo naquela posição, torcendo paraque algo aparecesse, pois seria um prêmio ao esforço, a quebra do "silêncio eletrônico". Lembro que o Nilson conseguiu uma façanha: distinguiu uma jangada a 25 milhas de distância, na primeira varredura, a 2.000 pés de altura, em meio às vagas de um mar de intensidade 2, a umas 500 milhas nas costas de Fortaleza. Estes erammomentos derara descontração e prazer, ao perceber, num relance, no semblante daquele "Cearense Pai D'Égua" que nos acenava com o braço (e com a cabeça também, é claro), visíveis traços de brasilidade e destemor.

Como que para nos despertar de um sonho, ao abandonar a jangada e retomarmos a nossa rota de



Os "Bandeirulhas" - Bandeirantes de Patrulha - P95 substituíram os P15 na aviação de patrulha do Brasil, como uma esperança e confiança na emergente indústria aeronáutica brasileira.

esclarecimento, de súbito, sem máscara, na proa com 30 milhas, lá estava, nitidamente, no escopo do radar, uma silhueta brilhante de aproximadamente três milímetros, que aos olhos dos patrulheiros, a cada varredura que passava, era, indubitavelmente, uma embarcação de grande porte, navegando sobre o portentoso oceano. Nossos olhos aguçaram-se na curiosa expectativa que sempre "pintava" cada vez que se nos apresentava um alvo daguela natureza. O oficial da Marinha de Guerra, que nos acompanhava em toda a missão, apressava-se em apossar-se do catálogo de embarcações com licença para trafegar em nosso mar territorial; o armamento, que acumulava a função de fotógrafo, preocupava-se em preparar a câmera Assai Pentax, fiel em todas as operações: o mecânico e o rádio aliavam-se aos pilotos no afā de serem os primeiros a avistarem, a olho nu, aquela tênue mancha no horizonte lívido, que em poucos minutos transformar-se-ia no nosso velho conhecido "Sea King" (petroleiro de bandeira americana).

Mais uma passagem de rotina, sem maiores manifestações dos tripulantes. Isto era freqüente, era considerado normal até chegarmos à área camaroneira de Belém. Lá os interesses econômicos faziam-se sentir pela presença maciça de embarcações pesqueiras das mais variadas nacionalidades, cuja atividade, nem sempre, era legal. Além do contrato com o Ministério da Indústria e Comércio em dia, havia a licença do Distrito Naval, exigida pela Capitania dos Portos de Belém e, principalmente, a proibição pelo Governo Brasileiro da pesca predatória em determinadas áreas e/ou épocas do ano. Não raras vezes, a Corveta da Marinha de Guerra, que patrulhava toda a área H-24, era compelida a perseguí-los e expusá-los, recorrendo às armas, efetuando disparos de canhão. Torna-se fácil depreender o porquê, quando o 2º Piloto anunciava "contatos-radar a 23 milhas na proa" (eles sempre pescavam em grupo), a ansiedade era geral. A aeronave descrevia manobras, agitada como se estivesse numa "cobrinha" (perseguição, no ar, da aeronave à sua frente, após a dispersão em um vôo de formatura), chegando a 50 pés de altura, com a menor velocidade possível, para facilitar a leitura dos dados de identificação das embarcações minúsculas. Algumas vezes, finhamos que efetuar duas ou três passagens para complementar ou confirmar dados. Quando conseguíamos da primeira vez, era aquela algazarra súbita, todos querendo dizer, ao mesmo tempo, o nome lido: Calipso Girl, Buccaneer II, Little Joe, National X, Mustang II, Barbados 19, 21 e 14, Sugam 31, 33, 36 e 21, Anita Kay etc., etc.

Emtodos eles, a mesma ansiedade, a mesma euforia, o mesmo mar a envolvê-los. Nas "revoluções" à baixa altura, sobre as vagas, cada um dos tripulantes, se observado por dentro, seria um mundo de tensões. O 1º Piloto, consciente, detinha nas mãos os destinos dos demais. Um leve descuido e o mar, ávido, os sorveria, a todos, como a um objeto lançado a esmo, guardando para semprenas suasentranhas abissais os segredos daqueles homens-soldados, aumentando seus insondáveis mistérios.

O mar é bonito. O mar persuade. O mar hipnotizanos. Parece querer acariciar-nos. E nós o amamos. Sentimo-nos duplamente enlevados: de um lado, o temos dominado, não cedendo à tentação de beijá-lo, satisfeitos em vê-lo aos nossos pés. Por outro lado, seremos seus eternos namorados, mas nunca o abraçaremos, nunca deitaremos no seu regaço, jamais dormiremos em seu seio, senão, morreremos com ele.

"O OCEANO NÃO É UMA SEPULTURA DIGNA DE UM PATRULHEIRO D'ANTANHO."

* O autor é Cel. Av

CGABEG:

ESPAÇO DE DISCUSSÃO CIENTÍFICA

*Ary D'Oliveira Ferreira

"Não estamos realmente velhos enquanto nossos anos não começam a pesar nos outros"...

Casa Gerontológica de Aeronáutica Brigadeiro Eduardo Gomes (CGABEG) organizou mais um evento específico, no seu "Auditório Délio Jardim de Mattos", inaugurado recentemente, dando continuidade ao aperfeiçoamento técnico de sua equipe e a discussão de assuntos emergentes.

Como centro de referência em Geriatria e Gerontologia para as demais Unidades de Saúde, a CGABEG é responsável pela veiculação de informações corretas e científicas na área. Para tal, realizou o IV Simpósio de Assistência Geriátrica e Gerontológica

da Aeronáutica, ocorrido em 10 de novembro do ano passado, como parte das comemorações do seu 9° aniversário.

Além do Simpósio, foram realizados, um dia antes do simpósio, o l Curso Integrado para Cuidadores de Idosos, com o objetivo de dar orientações técnicas à queles que lidam com o idoso, dia-dia, e o I Encontro das Instituições Geriátricas conveniadas ao Ministério de Aeronáutica que contou com a presença do Diretor da Comissão Técnica de Supervisão da CGABEG, de representantes da SARAM, da Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia-RJ, da Comissão de Ética da FIOCRUZ e das Clínicas Geriátricas Conveniadas; como a Geriátrica Paissandu, Geriátrica Leblon, Estância São José e Geriátrica São Sebastião.

Nesse encontro, foram avaliadas as normas traçadas para a supervisão de convênios que vêm se realizando desde julho de 1992, e ouvidas sugestões para uma adaptação do Formulário de Avaliação de Casas Gerontológicas para Clínicas Geriátricas.

Para a realização desse evento contamos com o apoio da Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia-RJ, do Núcleo de Saúde do Idoso da ENSP-FIOCRUZ e do Laboratório



Fachada da entrada principal da Casa Gerontólogica de Aeronáutica - CGABEG - local aonde se desenvolveram os trabalhos do simpósio.



Residentes do CGABEG

SANDOZ e RHODIA.

Para falar das "Perspectivas para a população idosa do Brasil no século XXI", tema central do Simpósio, contamos com a participação do Prof. Dr. Luiz Roberto Ramos da Escola Paulista de Medicina. Com seriedade e objetividade, ele apresentou os indicadores que marcam a transição demográfica e epidemológica no Brasil — que o levará a ser o 6º país do mundo em população idosa — e a necessidade de saúde pública que vise esse novo perfil da população.

Na seqüência do dia, tivemos a equipe multidisciplinar da CGABEG, apresentando a atuação preventiva, desenvolvida em trabalhos grupais na Instituição. Participaram da Mesa-Redonda a Ten. Jussara Anderson, terapeuta ocupacional, a fisioterapeuta Elizabeth Nicolau, a fonoaudióloga Samira Khouri, a musicoterapeuta Norma Lændrino.

O momento ímpar do Simpósio, foia Mesa-Redonda presidida pelo Sr. Diretor, em que foram discutidos os "Direitos do Paciente", "Qualidade de Vida" e "Ética na Morte", assuntos que afligem os profissionais de saúde da área. Para abordar a questão contamos como Dr. Gilberto Baumann de Lima, advogado de Londrina que está lançando obra sobre a responsabilidade civil dos profissionais de saúde; a Profº Wilma

Torres, psicóloga e uma das maiores autoridades em Tanatologia no país; o Padre, teólogo, filósofo e sociólogo Dom Estevão; e o Dr. Mário Sayeg, Presidente da Comissão de Ética da FIOCRUZ, que fez importantes interferências na área médica.

Com muita propriedade, a Prof^a Denise Soares de Oliveira mostrou as interações dos medicamentos com o organismo, na Conferência sobre "Farmacocinética e Farmacodinâmica no Idoso".

Os tretamentos não convencionais em Geriatria foram abordados pelo Dr. Jorge Martins de Oliveira e o Ten. Cel. Med. Bioza que falaram respectivamente sobre Hormōnio do Crescimento em Geriatria, Terapia Anti-Oxidante e Terapia de Reposição Hormonal, assuntos polêmicos na área.

Anecessidade de informatização dos serviços de saúde que agilize os prontuários clínicos foi mostrada pelo Dr. João Toniolo Netto, através de um protocolo criado pelo Centro de Informática em saúde da Escola Paulista de Medicina.

Finalizando o ciclo de debates, o Dr. Norton Sayeg, Presidente da Associação Brasileira de Alzheimer, fez a conferência de encerramento sobre os "Avanços no Tratamento da Demência de Alzheimer", mostrando a importância de um planejamento ambiental naterapêutica da demência.

A CGABEG atinge, com êxito, o objetivo de transmitir a um público diversificado, conferência de alto nível técnico para pautar a prática gerontológica multidisciplinar.

* O autor é Cel Med Aer, atual Diretor do CGABEG

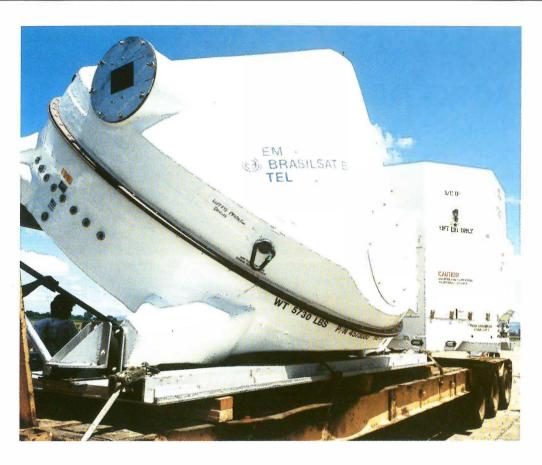
Nota da Redação:

Estaremos publicando, em breve, uma reportagem completa sobre a CGABEG, aonde abordaremos aspectos técnicos, administrativos e práticos, principalmente quanto às formas de inscrição, critérios e prioridades.



Outra visão da Casa Gerontológica da Aeronáutica Brig Eduardo Gomes - GGABEG

O Brasil Falando Cada Vez Mais Alto.



Já chegou ao Brasil o Brasilsat B1. O primeiro da segunda geração de satélites brasileiros de telecomunicações. Submetido a uma rigorosa bateria

de testes no INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, de São José dos Campos), ele será lançado ao espaço ainda este ano, na Guiana Francesa, substituindo o Brasilsat A1 que

se encontra em fim de vida útil. Este fato é da maior

importância para todos nós, porque vai beneficiar ainda mais a vida de milhões e milhões de brasileiros. Levando a comunicação a todos os cantos do país, sem

discriminação geográfica ou econômica.

Trazendo tranquilidade, segurança e prosperidade para o nosso país. Brasilsat B1. É
o Governo Federal trabalhando para

melhorar o padrão de vida de todos os brasileiros.





RA-20 HAVOC / BOSTON

• RECONHECIMENTO FOTO-METEOROLÓGICO •

EVOCAÇÃO DE UMA ÉPOCA

Fernando Rodrigues de Carvalho*

Aeronave Douglas A-20 HAVOC, para americanos, DB-7 BOS-TON para os britânicos, foi, segundo a equipe editorial da "História Ilustrada da Segunda Guerra Mundial", Editora RENES, 1973-77, "um dos melhores aviões de ataque da Segunda Guerra Mundial" e, com o North American B-25, mostrou-se capaz das mais extraordinárias adaptações. O tipo foi largamente usado pela RAF e pela USAAF nos teatros de guerra africano e mediterrâneo (inclusive Canal da Mancha, Mar do Norte, Pacífico e Rússia). Os primeiros modelos tinham o nariz envidraçado (plexiglass), com pequeno armamento fixo; tipos posteriores eram equipados com nariz sólido (na gíria "nariz de ferro") contendo armamento pesado fixo.

AFAB adquiriu, em plena Segunda Grande Guerra, entre julho e setembro de 1944, um total de 30 aeronaves, modelo A-20-K, com nariz de "plexiglass", na maioria inteiriço e em alguns com placas suportadas por nervuras, como o nariz do B-25 (6062 e 6074).

O armamento incluía metralhadoras, emnúmero de sete, nos modelos iniciais de .30 pol, sendo de .50 nos modelos da FAB, e cargas de bombas até 500 kg.

Enquanto nos primeiros modelos a torre do metralhador de cauda era solidária à fuselagem, nos modelos da FAB era do tipo Bendix, rotativa em 360 graus e eletropropulsada.

Mais dados sobre a aeronave:

Motores: dois Wright Cyclone R-2600 radiais, 14 cilindros, com 1600 HP cada na decolagem. Velocidade: 550 km a 3.700 m. Razão de subida: 3.000 m em 5,1 minutos. Teto: 9.500 m. Raio de ação: 800 km. Peso básico: 6.855 kg. Peso total: 9.397 kg. Envergadura: 18,69 m. Comprimento: 14,50 m. Tripulação: três homens.

Os tripulantes, na versão de reconhecimento da FAB, eram cinco: piloto, foto-navegador (foto-nariz), foto-operador(foto-cauda), rádio-telegrafista e mecânico.

A posição do mecânico foi criação nacional: no compartimento do bote salva-vidas, atrás da cabeça do piloto, viajava o mecânico, deitado de bruços, em posição apelidada "jacaré" e muito ajudava o piloto nas verificaçõe e procedimentos, inclusive na recuperação de picadas muito fortes, quandoquatro braços ainda eram pouco para puxar o "manche", desprovido de mecanismo servo.

A velocidade de cruzeiro era de cerca de 220 milhas terrestres por hora (350 km/h), raio-de-ação cerca de 3 horas (1.000 km).

Os A-20K integraram os 1º e 2º Grupos de Bombardeio Leve, respectivamente sediados em Gravataí e Cumbica.

Coma desativação desses grupos a partir de 1947, ficaram todos os restantes agrupados na Base Aérea de São Paulo.

Eis a lista dos aviões em 1953:

Pode-se dizer que o o 1º /10º foi o primeiro esquadrão-foto da FAB, com missão específica e funções definidas. Fotografia aérea sempre existiu na Força Aérea, nas escolas, nas Esquadrilhas de Adestramento, em iniciativas individuais e de acordo com as necessidades do momento, porém, como atividade institucional, foi o 1º/ 10º G Av o primeiro esquadrão-foto da FAB.

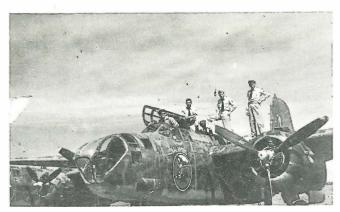
Pode-se dizer, também, que o EMI (Esquadrão Misto de Instrução), sediado em Cumbica para apoiar, inicialmente, o CTA - Curso de Tática Aérea, transformado após em EAOAR - Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, teriasido o núcleo formador do Esquadrão de Reconhecimento Foto-Meteorológico. Inclusive, muitos equipamentos, "kits" de foto-interpretação, câmaras aérea, entre elas uma K-24 Radar, passaram à carga da Seção Foto do Esquadrão.

Os (R) B-17 vieram depois, tendo inicialmente integrado o CTQ - Centro de Treinamento de Quadrimotores, formando posteriormente o 1º/6º G Av Esquadrão Foto.

A missão institucional do 1º /10º G Av, como seu nome oficial dizia, era Reconhecimento Foto-Meterológico e muitas missões T-OMD (Treinamento de Observação Meteorológica Diurna) e M-OMD (Missão de Observação Meteorológica Diurna) foram realizadas por este narrador, na qualificação de Foto-Navegador (Foto-Nariz era o termo usado), dada a carência de Observadores Meteorológicos; naquela época o oficial de meteorologia, ainda não era aeronavegante.

Dava-se um curso a fotógrafos, artilheiros ou aeronavegante de outra especialidade e executava-se a missão.

士	Avião	Codinome	Piloto	Mecânico
01	6062	Aboim-Ena	Maj.Goulart	3S Gonzalez
02	6066	Caiapós	Cap. Cossenza	3S Ariston
03	6068	Jurunas	Ten. J.P. Carvalho	3S Moura
04	6071	Kalapitis	Cap. Dallalana	3S Rodrigues
05	6072	Trumai	Ten. Fiuza	3S Marques
06	6074	Chavantes	Ten. Fish Miranda	3S Bezerra
07	6080	Bororos	Ten. Menescal	3S Fernando
08	6085	Kamaiuras	Ten. Melo Fortes	3S Lipolis
09	6086	Suias	Ten. Novelino	3S Zóttolo
10	6090	Kalapalos	Ten. Grilli	3S Souza



Aeronave A-20, por ocasião do pré-vôo. O autor (primeiro à esquerda, dentro da nacele) e a equipagem fixa.

Posteriormente, com a chegada de oficiaismeteorologistasiniciaram-se as observações "RECCO", padrão ICAO, de maior profundidade e conteúdo que formulários, sensivelmente rudimentares, que utilizávamos anteriormente.

As missões foto eram realizadas, tanto para treinamento puro e simples, como em proveito das organizações solicitantes, com finalidades múltiplas; em qualquer caso, entretanto, visavase invariavelmente o desenvolvimento nacional.

Assim é que, por exemplo, as missões em proveito da Diretoria de Hidrografia e Navegação do Ministério da Marinha começaram, à que la época, com os R-20 (década de 50) no Chui, prosseguindo pelo litoral até o extremo norte do país, isso já em fins da década de 60, com os RB-25.

Eram subprojetos com o mesmo nome das Cartas de Costa da DHN, para atualização das cartas náuticas, com os võos em escala 1/30.000, o que com as cāmaras Fairchild K-17B, depois K-17C, cone de 6" (distância focal de 153 mm)demandavauma altitude de 15.000' (4.500 m) com uso de oxigênio e roupas agasalhadas especiais, muito incômodas, por sinal.

Em 1953, por exemplo, executamos "direção de vôo" nos subprojetos "Tramandaí a Torres", "Torres a Araranguá" e todas as Cartas de Costa do Plano Cartográfico Náutico na área sul. Ao retornarmos ao Esquadrão em 1963, já como Oficial de Fotografia, os projetos já se encontravam na foz do Amazonas. Fechamos em 1967 a costa até o

Oiapoque, com alaumas lacunas DČM (Devido a Condições Meteorológicas). Era este o projeto major envergadura e duração.

Outros projetos menores eram executados. como pares estereoscópicos em proveito da Proteção ao Vôo, recobrimentos de cidades, planos diretores etc.

menos envolvidos no assunto e pedidos de esclarecimentos, devemos informar que "Navegação" é a ciência e a arte de orientar e tornar possível o deslocamento de um veículo de um ponto a outro na

Para

OS

superficie terrestre, sobre ela ou num sistema posicional tridimensional, com a maior eficiência possível, enquanto "Direção de Vôo" no jargão da Aerofotogrametria é a técnica de orientar a trajetória de vôo na realização das faixas fotográficas dentro da técnica exigida, também com a maior eficiência possível.

O treinamento, tanto dos Pilotos como dos Fotógrafos era ,e continua sendo, muito exigente e, naquela época, estafante. O Padrão de Eficiência do Piloto exigia horas e horas de vôo por

instrumentos, estafante antipático T-IND (Treinamento de Instrumentos diurno), uma vez que, na ausência de piloto-automático, o vôo fotográfico, em reta е nível invariantes, era conduzido no braço e para tanto se exigia muito treinamento de VI (Vôo por instrumentos).

atendendo

Nos vôos sob capota era obrigatória presença de um tripulante no nariz como observador, função desempenhada por fotógrafos. armamentos ou outro tripulante.

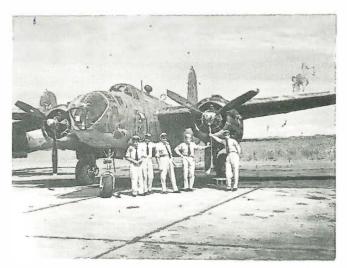
O acidente com o RA-20 6062, em setembro de 1955, vitimou o tenente Figueiredo e tambémo Sargento Fotógrafo Plinio, que decolou no nariz como Observador num vôo de T-IND.

A transformação de uma aeronave de bombardeio em reconhecimento, evidentemente alterou profundamente as características básicas do avião. Àquela época o CTA em São José dos Campos estava em estágio incipiente e ginda não havia homologação obrigatória de modificações naquele Centro como hoje; toda a adaptação foi levada a efeito no Parque e muita coisa ocorreu dentro dos padrões experimentais, como por exemplo o balanceamento.

Assim, no dia e praticamente na hora do acidente com o Tenente Figueiredo em Cumbica, decolamos de Marte, o então Tenente Melo Fortes (Piauí) pilotando, com o R-20 6085, recém "iranizado" (IRAN - Inspection Required As Necessary).

Atingida a V1, o nosso Piauí "chamou o manche": nada; chegando a V2, um puxão maior, e a garça "dura de subir"; nessasalturas os transformadores da rua Voluntários da Pátria estão chegando e nós, abaixo deles; conclusão: passamos glissando e derrapando bem ao nível dos transformadores e o freguês aqui, no nariz, se espremendo todo para ajudar o "bicho" a subir. Acho que minha famosa úlcera nasceu naquela manhā... Ganhando altura, Piauí me chama:

- Carvalho, tem alguma coisa diferente ai no nariz?
 - —Tem um saco de não sei o quê



Desta feita, a supertição cumpriu-se pela metade: a aeronave da foto, o 71, algum tempo depois sofreu perda total; o chefe da manutenção (com a mão na hélice) sobreviveu.



Momentos finais do apronto antes da missão. Conseguimos identificar, da esquerda para a direita: o autor, Ten Grilli, Ten Longo, Cap Dallalana, Sgto Duarte, Sgto Sacramento.

aqui, no cavername do casco...

Seguiu-se, como não poderia deixar de ser, um palavrão impublicável, com eco no nariz.

Ao chegarmos em Cumbica, aquele fumaceiro na cabeceira 27. Era o "meia dois" com nossos inditosos companheiros. Se nosso Piauí não fosse o "braço" que sempre foi, naquele dia o Esquadrão teria chorado duas tripulações e a Light perdido o complexo Força e Luz da Voluntários.

Verificamos, ao chegar, que no Parque tinham colocado um saco de chumbo de 60 kg para melhor balancear, sem nenhum aviso, inovação que os outros aviões não tinham... e a padronização? e as medidas resultantes?

A desativação dos R-20 se deu quase atendendo ao clamor das famílias nos quatro velórios ocorridos entre 1954 e 1955.

O R-20 foi o avião recolhido com menos horas de célula, segundo observação do Tenente Brigadeiro Nelson FISH DE MIRANDA. Infelizmente, por ocasião da desativação, dos 30 iniciais estávamos com 5 aeronaves. Provavelmente manter infra-estrutura paraos cinco deveria ficarantie conômico e o Comandante da 4ª Zona Aérea se empenhou junto ao Estado Maior para a desativação.

Foram as "garças" restantes recolhidas ao Parque de Marte, sendo que a última, o R-20 6086 foi recolhido na manhã do dia 6 de outubro de 1955 pelo Tenente José Luiz de MELO FORTES e Sargento Carlos Matos MOURA (Piauí e Careca).

Quase arrancaram a cobertura dos hangares do 1º e 2º do Décimo nos rasantes de despedida.

Nosso Sargento Moura é quem

conta a sensação de vazio abandono experimentada pelos dois ao estacionar o "oito meia" no pátio do Campo de Marte. Ele não tem vergonha de contar que dos olhos marejaram lágrimas, não sendo muito diferente a atitude do nosso Tenente Fortes. Melo Quatro dias antes. omesmo Sargento Moura tinha feito

o vôo de experiência para o recolhimento, pilotado pelo então Capitão Dallalana. Tudo isso foi descrito pelo Sargento Moura em sua Caderneta de Vôo

Nenhum dos R-20 foi desmontado em Cumbica. Foramtodos transladados, emvôo, para o Campo de Marte. Depois o 6085 foi trasladado para Guaratinguetá, em vôo, não me ocorrendo o nome do piloto. Parece que o 6068 teria também sido transladado para São José dos Campos. Temos uma vaga lembrança de que o piloto de um dos vôos teria sido o então Capitão João Paulo de CARVALHO, nessa época já não mais em Cumbica.

Havia uma regra não-escrita, segredo guardado a sete-chaves, de que, paraser operacional no Esquadrão, o piloto teria que passar por sob a Ponte Hercílio Luz em Florianópolis e ao que me consta todos foram considerados "operacionais".

O Distrito Naval ficava exatamente sob a ponte e houve casos, inclusive dois, comigo a bordo, em que nosso piloto via a flamula de comando hasteada (era cadeia certa) e "arremetia" por sobre o arco superior, ficando pior a emenda que o soneto; dava uma saudade de casa!... Num dos casos em que eu estava a bordo, "colamos" nas bóias do canal, que eram a referência para o rasante; ao ver a flâmula do Almirante, nosso piloto arremeteu já em cima; a velocidade de "stall" do R-20 era de cerca de 120 milhas; pois bem, passamos por sobre o vão central a 90 milhas; baixamos o nariz e chamamos a Torre de Florianópolis para pouso...

Houve o caso de um dos pilotos que era careca e lhe receitaram chá de capim melado para crescer cabelo; convidando um fotógrafo, também careca, lá se foram os dois em rasante pelo Vale do Paraíba e depois pelo do Tietê a caçar *capim melado...*

Nas manobras com a Marinha, a ordem era: "localizem a Esquadra!", geralmente emboscada numa baía, como a da Ilha Grande, que cabe uma armada inteira, ou do Canal de Ilhabela. O 1º/10º não perdia uma; e ainda por cima trazíamos as fotos, prova do flagrante.

O emblema do Esquadrão era um "Brucutu" montado sobre um A-20, oriundo dos tempos de Bombardeio. Ao tornar-se avião de reconhecimento fotometeorológico, colocaram uma câmara fotográfica de fole na altura dos olhos do Brucutu e aproveitando a nuvem às suas costas, espetaram um raio de tempestade, ficando empostada a nova função do nosso "Havoc". Na manobra que realizamos em Campo Grande em julho de 1953, com a 9ª Região Militar, todos os aviões já ostentavam a nova "bolacha".

Essamanobrame é especialmente cara à lembrança, pois foi quando passei a operacional como dirigente de vôo, numa missão foto sobre a cidade de Maracaju, a 17.000', seis faixas em escala 1/30.000.

Posteriormente, já na época dos RB-25, sob o comando do então Major Aviador Rubens CARNEIRO DE CAMPOS a insígnia foi mudada para a atual, com o leão e a coroa ducais, em evocação ao Duque de Caxias, que determinou o primeiro reconhecimento aéreo nas Forças Armadas Brasileiras.

Foi na Guerra do Paraguai, utilizando um balão comprado nos Estados Unidos, proveniente da recémencerrada Guerra da Secessão. Nossos amigos do norte sempre vendendo deus "war surplus" aos vizinhos amigos... o importante é não encalhar o estoque...

Com estas breves notas estamos tentando resgatar um pouco de nossa dívida para com o Esquadrão que foi minha Unidade preferida. Palco dequase toda a minha atividade aérea e onde aprendi os rudimentos da Engenharia Cartográfica, tornando possível a segunda fase de minha vida profissional na FAB como Engenheiro Cartógrafo (Geógrafo ou de Geodesia), tendo sido Fotógrafo de Vôo na primeira fase, atividade que sempreme foi muita grata, hoje um misto de orgulho e saudade.

"Feci quod potui; faciant meliora potentes..."

* O autor é Ten. Cel. Eng. Aer R/R.

manutenção e as conquistas territoriais, bem como o controle econômico, têm sido as principais razões das guerras. Entretanto, ao

internacionalizar-se a economia, o domínio viabilizou-se, não só pela ameaça de intervenção, bloqueio econômico, influência política e cultural, mas, principalmente, por intermédio dos oligopólios. Em conseqüência, torna-se necessário refutarmos a afirmação de que devemos abandonar o conceito de nacionalidade.

Sistema **Econômico** Internacional trabalha no sentido de que haja supremacia política, econômica e militar das nações desenvolvidas, a fim de que lhe garantam infra-estrutura e poder militar, necessários à conquista e preservação da sua hegemonia. Por outro lado, os países subdesenvolvidos têm que garantir-lhe mercado consumidor, mão-de-obra barata, capital (sim, capital) e riquezas naturais necessárias à produção industrial e ao desenvolvimento de tecnologia. Desnacionaliza-se para enfraquecimento da vontade nacional. A pobreza tornou-se elemento estratégico. Arregimenta-se muito das elites, proporcionando-lhes viverem em privilégio.

Façamos um retrato de algumas dessaslideranças. Hámuitos anos, tomei conhecimento que aeronaves norteamericanas estavam fazendo levantamentos aerofotogramétricos do nosso território, para fins de mapeamento, mas que usavam equipamentos que permitiam identificar riquezas minerais. Passei a comentar o assunto, tentando forçar as nossas autoridades a exigirem as informações coletadas, bem como reformularem o contrato estabelecido. Acabei por ser admoestado, considerando tratar-se de assunto fora da minha competência. Para culminar, encontrei-me com a maior autoridade responsável pela autorização da referida operação, ouvindo o seguinte: "Meu filho, o que há com você? Não seja ridículo, máquina fotográfica não é raio-X e não pode penetrar na terra e ver o ouro, a bauxita e o petróleo enterrados embaixo". Ignorancia ou desonestidade? Tempos depois, com uma numerosa comitiva de lídimos



Newton de Góes Orsini de Castro*

"A maior parte dos recursos da União é saqueada de maneira absolutamente legal".

Márcio Moreira Alves

representantes da nossa elite, fui visitar o território de Roraima. O aovernador recebeu-nos a portas fechadas e confidencialmente comprovou, através de estudos sérios e informações incontestáveis, que as áreas exigidas, nacional e internacionalmente, para demarcação territorial para tribos coincidiam indigenas, levantamentos aerofotogramétricos que indicavamfantásticas jazidas de minerais estratégicos. Esse governador tornou-se do nosso Legislativo. Ninguém dessa elite jamais fez algo, até hoje, para defender a nossa soberania. Negaram-se, até, em comentar particularmente. Muitos chegaram a ocupar funções de decisão, onde tinham poder para influenciar os destinos desta

Por ter participado de diálogos com altas autoridades, tenho certeza de que desde 1973 a elite brasileira sabe que existem estudos japoneses, italianos, norte-americanos e holandeses que estabelecem várias formas que garantem a incolumidade e a utilização das riquezas estratégicas da Amazônia, quando lhes for conveniente: normas de organizações internacionais, demarcações de áreas indígenas, manobras militares, incentivos a movimentos civis nacionais e internacionais, "missionários" estrangeiros, distorção da realidade ecológica, planos e leis promulgadas por uma elite local desavisada ou conduzida.

Recentemente viajei ao lado de uma importante autoridade política e ao sobrevoarmos Bom Jesus, da Lapa ouvi o seguinte: Estive aqui há quinze anos; como esta cidade se desenvolveu... Tinha poucas casas, hoje ocupa uma área dezenas de vezes maior." Com ufanismo concluiu: "o Brasil está se tornando uma grande nação". Não sabia ou não queria saber que as favelas crescem assustadoramente. Que o

aumento de número de casas não significa desenvolvimento.

Confundiu crescimento vegetante com desenvolvimento. Não sabia que desenvolvimento caracteriza-se por elevação de status, que se traduz, em síntese, por maior cultura e educação, por domínio de tecnologia, por infra-estrutura saneada e poder aquisitivo que propicie vida decente, digna e participativa. Por ordem, espírito público e civismo. Não sabia, ou fingia ignorar, para não se indispor com a elite que procura deter o Poder a qualquer preço, e, assim, conquistar funções mais importantes na sua hierarquia.

Precisamos conhecer direito internacional, principalmente no que diz respeito à liberação de áreas, bem como familiarizar-se com algumas resoluções da Organização das Nações Unidas. Por exemplo, o artigo 26, da "Declaração dos Direitos dos Índios", em tramitação nessa instituição internacional, propiciareivindicarem independência, outorgando-lhes direito ao controle de seus territórios e de seus recursos naturais. Garante-lhes autodeterminação. Por outro lado, o artigo 32 estabelece que poderão escolher cidadania, e ainda pelo artigo 4, têm o direito de manter um sistema legal próprio. Somente aos lanomâmis reservamos uma Bélgica. Os Estados Unidos da América intervieram mais de sessenta vezes na América Latina.

A segunda emenda da nossa revisão constitucional acatada e defendida pelo relator, mas não aprovada pelo plenário, sugeriu que o Brasil adotasse as decisões dos organismos internacionais a que estivesse filiado, independentemente de aprovação do Congresso. Não há exemplo disso no mundo. É renúncia à soberania, explicitada. Será que parlamentares de nações desenvolvidas fariam tal coisa, e se fizessem, ficariam impunes? Será que a imprensa não denunciaria veementemente, até que todos tomassem conhecimento e fosse formada uma opinião pública, que influenciaria o comportamento do Legislativo? Estamos no ponto de mutação. Assaltam e matam à luz do dia. Aceito,e é natural, que lutemos para termos cada vez mais uma situação pesso almelhor, mas nunca prejudicando o futuro dos nossos descendentes. "Respeito muitos inimigos políticos. mas desprezo todos os omissos." Alves da Veiga.

* O autor é Cel. Av. R/R.

PRÊMIO SANTOS DUMONT DE JORNALISMO

Foi realizada no dia 9 de março, na sede do Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, a cerimônia de entrega do *Prêmio Santos Dumont de jornalismo 1993*.

O referido concurso literário, recentemente criado tem, como finalidade maior, premiar os trabalhos sobre Aviação, de um modo geral, publicado na imprensa brasileira e/ou exterior.

Na ocasião, foram agraciados com passagens para os Estados Unidos e Canadá os seguintes jornalistas:

Categoria "Matéria Redacional" : Adriana Castelo Branco, com o artigo "NO AR 50 ANOS DE HISTÓRIA" da Revista de Domingo, no *Jornal do Brasil*.

Categoria "Coluna de Aviação": José Jesus da Silva, do *Correio Brasiliense*.

Carlegoria "Veículo Especializado": Carlos A. Spagat, da *Revista Flap Internacional*







SISIENTE.

BQ54: 1954 - 40 ANOS - 1994

Realizou-se, nosdias 11, 12 e 13 de março de 1994, a comemoração dos quarenta anos do ingresso da turma, de 1954 na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR).

Compareceram 69 (sessenta e nove) integrantes da turma, abrilhantando o congraçamento.

A reunião comemorativa foi desenvolvida através dos seguintes eventos

- Encontro informal no Hotel LUCAPE (11 de março)
- Missa
- -Atividades em auditório:
 - . Brifim do Comandante sobre os atuais encargos da EPCAR
 - . Mensagens relativas ao evento
 - . Leitura do boletim de matrícula
 - . Entrega, ao Comandante da EPCAR, da placa alusiva à data que será colocada no monumento existente no Jardim de Alah . Show
- Formatura no "Pátio da Gasolina"
 - . Gritos de guerra
- . Cantos: 150 brasileiros Canção da turma no troféu Lima Mendes de 1955
 - . Bandeirantes do Ar
 - . Desfile dos alunos da turma em continência aos convidados
 - Foto oficial do Jubileu de Rubi
- Churrasco no Cassino dos Oficiais COEP
- Jantar dancante no Gino's Il Candelabro
- Passeio, em litorina da RFFSA, a Cabangu

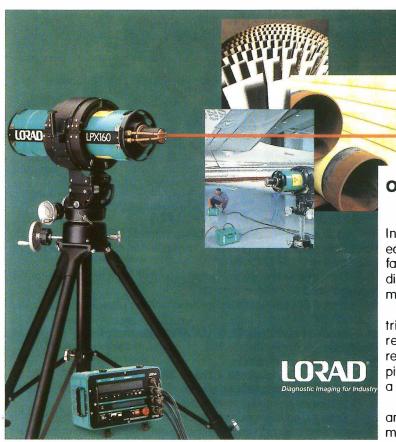


LOS HERMANOS PARAGUAYOS DE 1943 (2° PARTE)

Em atenção à nota publicada na edição anterior da Revista de Aeronáutica, a Embaixada do Paraguai, através de seu Adido Aeronáutico, nos envia a foto dos oficiais aviadores paraguaios formados na 1ª Turma de Aspirantes da Escola de Aeronáutica (Afonsos -1943).

Foram eles: José A. Duarte, Pedro Cataldo, Epifanio Obando, Pedro Oviedo, Eladio Velasquez, Horacio Acosta, Félix Zárate Monges, Abrahán Giubi Redes e Eládio Zárate.





O "X" DO PROBLEMA

A LORAD Diagnostic Imaging for Industry Iançou no mercado os equipamentos LPX 160 e 160 A que facilitarão consideravelmente os diagnósticos de fraturas e fadigas de material.

Equipamentos de Raio-X industrial, leves, flexíveis, digitais e refrigerados a ar,permitem a realização de chapas ao ar livre, na pista, ou no interior de hangares, sem a necessidade do desmonte.

Pequenas empresas americanas adotaram a estratégia de montá-los em veículos tipo furgão e utilizam-no em "pool", num sistema útil e operacionalmente antiocioso de rodízio.

LINHAS AÉREAS DO PANTANAL

A Pantanal Linhas Aéreas acaba de adquirir um ATR 42-300 na configuração de 48 passageiros.

A aeronave vem complementar sua frota de 3 EMB 120 BRASÍLIA, 1 EMB 110 BANDEIRANTES e 1 BEECH 1900, que operam nas rotas domésticas do centro e sudeste brasileiros.

A Pantanal foi criada há 4 anos como serviço de táxiaéreo, convertendo-se em rede regional a partir de abril de 1993.

Entre as cidades servidas pela companhia, estão São Paulo, Campinas, Brasília, Campo Grande e Curitiba.

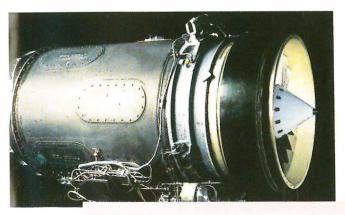




O bimotor FOKKER 70 encontra-se na metade do caminho entre os vôos de teste e o programa de homologação.

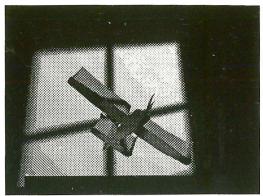
Desde seu primeiro vôo, em abril de 1993, o FOKKER 70 já realizou mais de 195 vôos de teste, incluindo mais de duas centenas de pousos e decolagens. Tais testes vieram demonstrar performances superiores às esperadas nos desempenhos de decolagens, arrasto e ruído, o que trouxe grande confiança para os condutores do programa.

O início de sua produção em série está prevista para fevereiro deste ano, sendo a sua semelhança operacional com o FOKKER 100 considerada uma grande vantagem na transição entre os dois equipamentos.



MOTORES ALLISON GMA 3007A EM TESTES

Sete motores "ALLISON" GMA 3007A estão sendo testados em solo e em vôo, equipando o Cessna Citation VII. Até agora, mais de 2.000 horas de operações de teste foram realizadas. De acordo com o cronograma de fábrica, os GMA 3007A deverão receber o seu certificado em maio de 1994.



aviação

FANTÁSTICA FEIRA DE OSHKOSH!

Não bastasse ser uma simpática cidade americana do Eştado de Wisconsin, Oshkosh torna-se todos os anos o local com a maior concentração de aeronaves, pilotos e entusiastas da aviação em todo o mundo.

Quase 15 mil aviões. É um "pousa,decola" constante. Aviões experimentais, clássicos, antiques e "homemades". O céu, todo azul, serve de cenário para shows aéreos, manobras ousadas, rasantes e até para publicidade.

No chão, a festa também é grande. Você fica perdido, indeciso com tantas máquinas voadoras.

Quase 1 milhão de visitantes. Gente de toda a parte. Na barraca dos visitantes estrangeiros, a posição do Brasil é boa terceiro lugar em número de pessoas.

Bem pertinho do aeroporto está o Museu de Aviação da EAA, visita obrigatória e muito interessante. Em Oshkosh também encentra so a l laivoreidado do Wisconsin



DUELO DE TITÃS: A330 X BOEING 777



A330

Toulouse, o primeiro exemplar do AIRBUS A330 saiu da "Airbus Industrie" para a companhia aérea francesa Air Inter.

serviço com sua capacidade de 412 passageiros nas linhas Paris- Marseille e Paris-Toulouse no dia 12 de janeiro de 1994.

Em seu programa de capacitação humana, a Airbus Industrie formou 118 comandantes para o A330 em proveito de 13 clientes da aeronave.

Características Técnicas do A330

Peso Máximo de Decolagem:

212 t

Combustivel: 93.500 l Alcance:

8.300 km



16 clientes já encomendaram 147 Boeing 777, com 108 opções.

A United Airlines receberá o primeiro Boeing 777 em maio de 1995. ATRANSBRASIL encomendou 3 desses superjatos, tornando-se a pioneira na América Latina.

Características Técnicas do Boeing 777

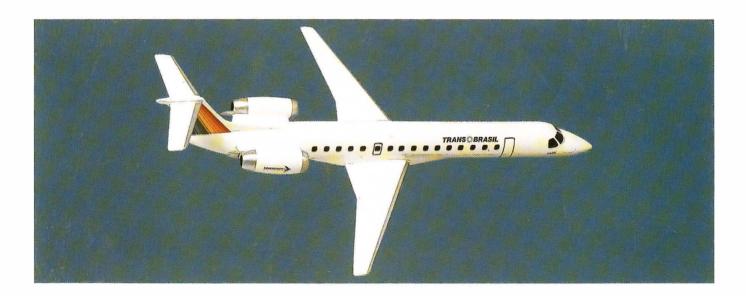
Peso máximo de decolagem:

Combustivel: 116.000 l Alcance: 7.500 km

Há 25 anos já acreditávamos na Embraer.



E continuamos acreditando.



Homenagem da Transbrasil aos 25 anos da Embraer.







Se você aguardava a oportunidade de ir a New York ou Miami, chegou a hora. A Vasp leva você no MD-11, o melhor avião do mundo, pela tarifa mais baixa do mercado. São três vôos semanais para New York e quatro para Miami. Isto é show & business: o melhor pelo menor preço, pela Vasp. Escolha a companhia certa para sua viagem aos Estados Unidos.

Procure agora a Vasp ou seu agente de viagens.

