

REVISTA

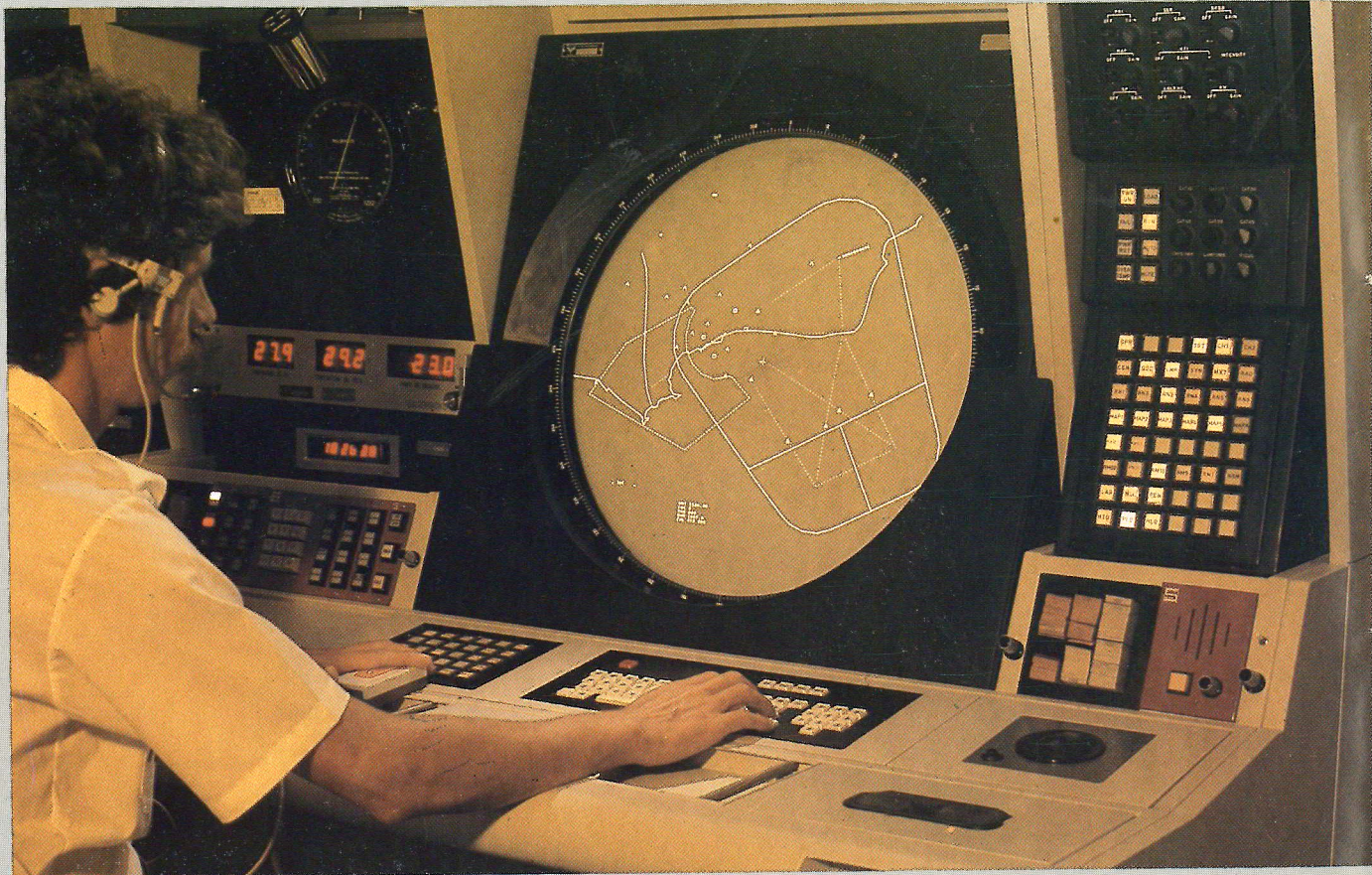
AERONÁUTICA

Nº 181 — 1991



Williams 77

TASA, a segurança que não sai do ar



A segurança do voo é o principal produto da TASA, uma empresa que representa o componente civil do Sistema de Proteção ao Voo do Ministério da Aeronáutica.

Presente em todo o território nacional, a TASA executa serviços de Controle de Tráfego Aéreo, de Informação de Voo e de Alerta, de Meteorologia e de Telecomunicações Aeronáuticas, complementando o trabalho da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo.

A experiência é nossa. A segurança é de quem voa.



TASA

TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS S.A.

Ponta do Galeão — Ilha do Governador — Tel.: 383-7013
Cx. P. 3112 — End. Telegráfico — TASARIO — TLX. (021)
23372 e 30679 — CEP: 21941 — Rio de Janeiro — Brasil

página UM

No momento em que as companhias aéreas começam a entrar na rota da livre concorrência, movimentando o setor do transporte aéreo brasileiro, a REVISTA AERONÁUTICA aproveita para levar ao leitor as idéias e planos de um dos principais responsáveis por tais transformações: o empresário paulista Wagner Canhedo. Desde que assumiu o controle da Vasp, em setembro do ano passado, a aviação comercial entrou na turbulência da competição. A briga pelo mercado acabou por beneficiar o viajante, que tem lucrado com descontos, promoções e muitas vantagens. Na entrevista que concedeu no seu escritório em São Paulo, Canhedo prometeu entrar para valer no mercado, demonstrando seu estilo ousado de investir, ainda que em tempos de dificuldades econômicas.

A História tem-nos ensinado que é combinando a criatividade com a ousadia que o homem de aviação caminha e desenvolve seus empreendimentos. Em seu artigo "Revoada", Carlos Phillippe Aché Assumpção revela os bastidores e os detalhes de uma grande esquadri-lha empreendida por todo o 3º ano aviador em 1947, em homenagem à Escola Naval e à Escola Militar, numa demonstração aviatória inédita, em homenagem ao Dia da Asa.

Para o leitor que aprecia o Balonismo, essa edição é um verdadeiro prato cheio. Nossa reportagem sobre balões revela as manhas e manias desse esporte que está crescendo no Brasil, embelezando também nossos céus de brigadeiro.

Não nos esquecemos de prestar homenagem à Aviação de Patrulha do Brasil, que tem um passado valioso e do qual devemos nos orgulhar. As lembranças de como tudo começou estão ao encargo de Affonso Celso Parreiras Horta.

Tudo isso e muito mais: nosso leitor vai poder conhecer um pouco mais sobre o museu da Royal Air Force, em Londres, em matéria assinada por Lucy Needham; terá a oportunidade de voltar ao Basquete dos tempos do Kanela, numa pequena mensagem escrita pelo próprio técnico, que tece agradecimentos ao incentivo recebido de oficiais da Força Aérea; e ainda aproveitará para refletir sobre a utilização de helicópteros pela Força Aérea, no artigo "Superioridade Aérea", de David Branco Filho.

A REVISTA AERONÁUTICA leva a você, leitor amigo, as novidades e histórias do mundo fascinante da aviação. Boa leitura.



QUEM LÊ

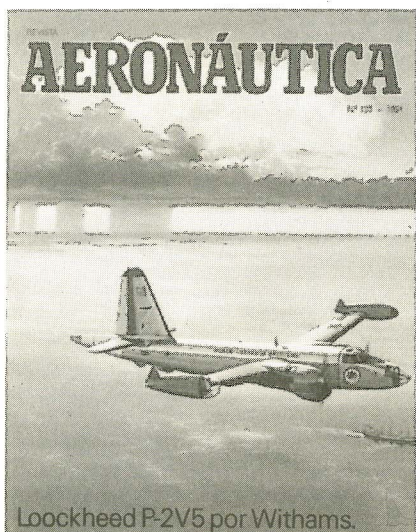
REVISTA

AERONÁUTICA?

ANTES DE TUDO,
O HOMEM QUE SEMPRE SOUBE O QUE QUER
E ENCONTROU OS CAMINHOS
PARA CONSEGUIR A REALIZAÇÃO DOS SEUS IDEAIS;
O HOMEM QUE DECIDE OS DESTINOS DO SEU

PRECIOSO PEDAÇO DE TERRA... OU DE CÉU.
EMPRESÁRIOS, DESPORTISTAS, ESTUDANTES
AUTORIDADES, CIVIS E MILITARES, PROFISSIONAIS
LIBERAIS
QUEM DECIDE LÊ REVISTA AERONÁUTICA.

SUMÁRIO

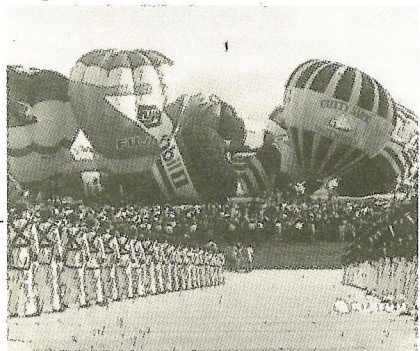


Lockheed P-2V5 por Withams.

Capa: Chico Pereira.



Wagner Canhedo



Balão

COLUNAS

5 OPINIÃO

Augusto de Lima Neto

7 SAÚDE

Gisele Richardson

8 REFLEXÕES

Jorge Luiz Borges

9 ECONOMIA

Aldo Alvim de Resende Chaves

12 VÍDEO

Antônio Queiroga

13 LIVRO

Bengo Kazavubu

REPORTAGENS

24 A REVOADA QUE A HISTÓRIA ESQUECEU

Carlos Philippe Aché Assumpção

30 BALÃO

A Redação

40 THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM

Lucy Needham

43 SUPERIORIDADE AÉREA

David Branco Filho

ESPECIAL

28 AGRADECIMENTO

Togo Renan Soares

34 AVIAÇÃO DE PATRULHA

Afonso Celso Parreiras Horta

SEÇÕES

1 PÁGINA UM

4 CARTAS

14 ACONTECE

17 ENTREVISTA

46 FATOS E GENTE

**Órgão Oficial do Clube
de Aeronáutica**

**Diretor do Departamento
Técnico Cultural**

Hermano Paes Vianna

Redação

Editor

Gilberto Pacheco Filho
Redator-Chefe
Ana Cláudia Candelot

Redatores

Ana Marengo e Bengo Kazavubu

Arte e Diagramação

Joelma de Souza Barbosa

Colaboradores

Augusto Lima Neto, Gisele Richardson, Ana Maria Leite Ferreira, Jorge Luiz Borges, Aldo Alvim de Rezende Chaves, Antônio Queiroga, Carlos Philippe Aché Assumpção, Lucy Needham, David Branco Filho, Togo Renan Soares e Affonso Celso Parreiras Horta.

Fotografia

Francisco Pereira

Chefe de Secretaria

Ana Paula Barreto Ramos

Distribuição

Edson Octaviano de Souza

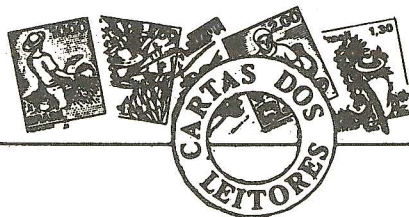
Assistente

Marcos Irezer Vianna Barreto

Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral da Revista Aeronáutica Editora, com sede à Praça Marechal Ancora, 15, CEP 20021, tel.: 210-3212 (r. 164 e 165), Rio de Janeiro, RJ. Número avulso na Redação: Cr\$ 400,00. Via Postal: Cr\$ 150,00. Para o exterior: US\$ 8,00. Assinatura Brasil: Cr\$ 2.400,00; exterior: US\$ 40,00. Composição e impressão: Companhia Brasileira de Artes Gráficas. Fotolito: Intercolor. Nos artigos assinados, as opiniões expressas são da inteira responsabilidade dos autores, não significando, de forma alguma, posição assumida por esta Revista.

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente: ten brig ar RR Humberto Zignago Fiúza — 1.º Vice-Presidente: maj brig ar Ruy Messias de Mendonça — 2.º Vice-Presidente: maj brig int Carlos Alberto Martins Cavalheiro — Diretor da Chicaer: cel int RR Edmundo Pereira Ferreira — Coordenador da Divisão de Ultraleves: maj brig RR Lauro Ney Menezes — Diretor Administrativo: cel int RR Colmar Campello Guimarães — Diretor Social: ten cel in RR José Pinto Cabral — Diretor de Relações Públicas: cel int RR Flávio José Martins — Diretor Técnico-Cultural: brig ar Hermano Paes Vianna — Diretor de Finanças: brig int RR Tydio Ramos Figueiredo — Diretor de Secretaria: cap adm RR Guttemberg Rodrigues Pereira — Diretor da Coopcar: cel in Martin Fernandes Martins — Diretor Jurídico: cel int RR Antônio Carlos Rodrigues Serra de Castro — Diretor Beneficente: cel int João Evangelista Fontes — Diretor de Patrimônio: cel eng RR Anízio Cerrutti — Diretor de Facilidades: maj av RR Ivan de Lanteuil — Diretor Desportivo: ten cel int Wanderley Alves Santos.



“Muito oportuno o artigo de Lauro Ney Menezes intitulado “Uma nova postura para a Aeronáutica”, publicado no nº 180 desta Revista. O autor tece considerações de grande valor sobre os problemas a enfrentar, apresentando soluções e caminhos para o futuro da aeronáutica brasileira. Parabéns ainda pelo artigo comemorativo aos 50 anos do nosso Ministério da Aeronáutica. Um grande abraço”.

(Paulo Mourão — Rio de Janeiro — RJ)

“Sou leitor assíduo desta Revista, a qual aprecio muito. Tenho um grupo de amigos que colecionam fotos e reportagens sobre aviação, com a finalidade de divulgar fatos e a história do mundo aeronáutico. Caso seja possível, gostaria de receber contribuições para o nosso trabalho. Conto desde já com a ajuda de vocês. Muito obrigado”.

(André Luiz Ribeiro — Angra dos Reis — RJ)

“Tomei conhecimento da Revista Aeronáutica há alguns anos, e desde então não perco uma edição desta ótima publicação. Gostei muito da edição que lembrou os 50 anos do Ministério da Aeronáutica: um verdadeiro “tesouro” aeronáutico. Desejo fazer mais duas assinaturas para amigos meus, e para isso seguem em anexo os cupons de assinatura. Muito obrigado”.

(Walmir Santos — Recife — PE)

“Gostei muito da edição comemorativa aos 50 anos do Ministério da Aeronáutica. Uma bela publicação! Vocês estão de parabéns. Meus elogios também para a matéria sobre o avião T-6, muito bem lembrado por Renato Paiva Lamounier. Um abraço”.

(José Roberto Lantz — Rio de Janeiro — RJ)

“Gostaria de enviar meus parabéns à equipe da REVISTA AERONÁUTICA, que vem confeccionando uma publicação de excelente qualidade. As reportagens e os artigos são abrangentes e muito atuais, levando-nos a reflexões sobre o mundo aeronáutico de hoje. Aproveito para solicitar a renovação de minha assinatura. Um grande abraço”.

(Clóvis Tavares Andrade — São Paulo — SP)

“Sou colecionador de fotografias de aviões, e por isso assino esta Revista, que ajuda muito em minhas pesquisas sobre a aviação brasileira. Gostaria de fazer a renovação de minha assinatura, caso seja possível. Meus votos de muito sucesso e muito obrigado pela atenção”.

(José de Castro Filho — Rio de Janeiro — RJ)

“Muito interessante, elucidativo e gostoso de ler o artigo “Quando já tiver lido passe-o a outrem”, de autoria de Billy Kipp, publicado no nº 179 da REVISTA AERONÁUTICA. Só faltaram fotos, ilustrações, principalmente a respeito dos aviões citados: Martin Mariener PBM americanos, por exemplo; dos também mencionados A-28, Catalinas, Vultee BT-15, P-40... Artigos como esse, que retratam vários aspectos do Brasil à época da Segunda Guerra, são, além de tudo, oportunos. Ao meu ver, quando a televisão e a imprensa (jornais) abordam o Brasil nesse período, fazem-no superficialmente e até repetitivamente (com respeito aos temas). Esse artigo está excelente”.

(Rubens Cano de Medeiros — São Paulo — SP)

Domingo 12-05-91

Preservação da espécie



Q uem foi que descobriu o Brasil? A pergunta é feita há séculos e a resposta é dada agora a inarchinha caravaleira de outros tempos. Ela mesma responde: "Foi seu Cabral, foi seu Cabral, dois meses depois do Carnaval." E quem terá inventado, digamos, o cachorro-queimado, que hoje faz a alegria de tanta gente, não só no Brasil, mas em tantos outros países?

O cachorro-queimado, segundo documentação recentemente exibida na televisão educativa dos Estados Unidos, foi inventado em 1871, em Coney Island, que era então o maior e mais fantástico parque de diversões do mundo. Treze anos mais tarde, no mesmo lugar, inventava-se a popular "montanha russa". Os norte-americanos são um povo extremamente inventivo. Mais umas tantas descobertas, e os irmãos Wright inventavam a aviação, enquanto o brasileiro Santos Dumont, mais ou menos na mesma época, inventava (segundo as más línguas) o desastre de aviação. O *Demotelle* do nosso Santos Dumont, mais ou menos na mesma época, parecia um desses elegantes ultraleves em que hoje o Armando Nogueira e o Sérgio Ferreira cortam os céus de Jacarepaguá.

Ora, pois. Uma crucial diferença entre nossos irmãos do Norte e nós mesmos reside, talvez, exatamente aí: eles se tomam, invariavelmente, muito a sério — e nós, nem tanto. Coney Island, precursora da Disney World, recebia, num domingo de verão, meio milhão de visitantes. Hoje, entretanto, a diversão preferida dos norte-americanos, ao menos os mais sofisticados e abonados, é outra: a ecologia. Eles se lançam à preservação da natureza e das espécies com um empenho e

um excesso de zelo que lembram às vezes o celebre escoteiro da anedota, que obrigou a filha senhora a atravessar a rua sem querer.

Fazendeiros norte-americanos, especialmente nas vastas extensões do Meio-Oeste e do Oeste, criam hoje populações inteiras de rinocerontes, avestruzes, espécies raras de boudours e de lagartos, urso panda, macacos e tartarugas. Criam, não para matar, mas para conservar. E é mesmo possível que, em certos casos, como o dos rinocerontes na América do Sul, sejam hoje mais numerosos na América do que em suas próprias terras de origem.

Essas generosas esquisitices (tempo houve em que os americanos construíam castelos europeus na Califórnia) são relativamente bem conhecidas e têm sido mesmo objeto de notícias de televisão. Recentemente, entretanto, um respeitável fazendeiro paulista, Jean-Louis Lacerda, surpreendeu-se ao descobrir, numa publicação especializada, a nova mania de criadores do Meio-Oeste: bodes e cabras que desmaiam de susto.

Trata-se de uma espécie que chegou ao Tennessee em 1880, vinda da Nova Scoτία, no Canadá. Um certo dr. H.H. Mayberry comprou alguns dos animais e salvou-os da extinção. Normalmente, o que faziam os fazendeiros era incluir um desses bodes num rebanho de carneiros. À noite, quando um lobo ou coonote atacava, o bode desmaia e era comido, enquanto os carneiros se escafedam.

O desmaio dura, em geral, quinze segundos apenas, depois do que o bicho (se não houver nenhum lobo em seu pescoço) levanta-se como

O jogo é uma invenção falsa. Por trás do enriquecimento aparente, ele envenena e destrói o cerne das comunidades onde se instala

se nada tivesse acontecido. Os bodes e cabras dessa espécie são classificados em três categorias: *premium*, *standard* e *breeders*. Os primeiros, quando assustados, dobram os joelhos e caem de joelhos, paralisados de medo. E os terceiros, *breeders*, não se assustam, mas transmitem o gene do desmaio a seus descendentes.

Há hoje, em Iowa, até mesmo uma próspera associação de criadores de caprinos desse tipo, e o mercado, para eles, não pára de crescer. Os melhores espécimes chegam a valer 600 dólares.

Segundo Kathy Heiken, fazendeira em Des Moines, entretanto, o valor dos bichos é sobretudo afetivo: "as cabras são dócias e ternas e parecem especialmente encantadoras quando arregalam os olhos de espanto", diz ela.

Eis aí. Nós, no Brasil, ao contrário da Ira. Heiken, cultivamos espécies (humanas) capazes de resistir facilmente a não se assustar facilmente. Ainda esta semana, diante da notícia de que o presidente Collor e seus ministros são favorecidos à jogatina e aos cassinos, um alto dignitário da Igreja Católica declarou: "Este governo está indo tão mal que nada que ele possa fazer me espanta mais".

Os caprinos, entre nós, além de muito populares entre a pobreza antiga das favelas, foram objeto de uma série magnífica de poemas de João Cabral de Melo Neto, que fez deles o símbolo da resistência nordestina à inclemência e à aridez do meio ambiente. Ficamos agora sabendo que, graças a um gene defeituoso, os bichos podem tornar-se sensíveis e delicados até o deliquivo, até o desmaio, como as castas donze-

las de antanho. Poetas de outra índole, mais próximos de Gregório de Matos que de João Cabral, talvez enxergassem nessa bodes de joelhos e ânimo fracos um símbolo ainda mais apropriado para as coisas brasileiras.

Veja-se esse caso dos cassinos. Há pessoas que não aprendem nunca. O jogo é uma sobrelhe, ele envenena e destrói o cerne das comunidades onde se instala (como ainda agora ocorreu em Atlantic City). O fato, entretanto, é que, apesar disso, há cassinos na Alemanha, na Suécia, na Inglaterra, na França, nos Estados Unidos. O que pode nos levar a concluir que o mal, no caso, estará menos no jogo que no próprio Brasil. Por quê?

Como se pode claramente perceber, examinando ainda que sumariamente o atual estado de coisas na vida pública brasileira, possa ser dada e nossa ordem social não dispõem de sistema imunológico capaz de combater eficazmente os vírus da corrupção e da bandalheira, mesmo esses comuns, já endêmicos há longo tempo na Latino América. Neste terreno, estamos quase no nível dos nossos irmãos (e ancestrais) nigerianos ou congolezes, e parecemos piorar ainda mais a cada nova eleição, a cada novo governo.

Pode-se, pois, facilmente imaginar o que ocorreria se nossas defesas sistêmicas hoje talvez mais do que nunca enfraquecidas sofrer o assalto maciço de novas legiões de gérmenes corruptores trazidas na bagagem das roletas e das mesas de bacará e black-jack. At mesmo é das mesas do país (público e privado) se dobravam de gozo e sua útil animação se acanhava de vez. Vade retro.

COLUNA DE
CARLOS SWANN

Polêmica no ar
Um novo best seller dos Estados Unidos, "Wilbur & Orville" de Fred Howard, promete reacender a antiga polêmica que cerca a invenção do avião — se o mérito é dos irmãos Wright ou de Santos Dumont.

Segundo o livro, que gasta alentadas 500 páginas reunindo provas palpáveis, o avião foi mesmo inventado pelos irmãos Wright.

"Wilbur & Orville" pretende provar que é verdadeira a velha piada: o que Santos Dumont inventou mesmo foi o desastre de avião.

COMPLEXO DE INFERIORIDADE

S ou um grande apreciador dos cronistas. Têm eles um extraordinário poder de síntese e conseguem transformar assuntos áridos em temas amenos e agradáveis.

Veza por outra, todavia, a obsessão pela originalidade tem levado alguns deles a indesejáveis felonias, involuntárias ou não. Algo parecido com "o fim justifica os meios".

Carlyle, com a sutileza dos que pensam com elegância e grandeza, afirmou que "a originalidade não está na novidade; está na sinceridade". Talvez seja esse o maior perigo da originalidade: tornar-se leviana.

O desejo de aparecer "de qualquer maneira", de ser espirituoso, criativo ou sarcástico, de "deixar sua marca", traz-me à lembrança a imagem dos "grafiteiros". São peculiares e extremamen-

te criativos na destruição das coisas. São "artistas manquês", na expressão do psiquiatra Otto Rank. Especialistas na devastação, são impotentes para criar. Maculam a beleza austera das catedrais e dos monumentos. Não lhes importa o dano, desde que "apareçam". Não hesitam nem por um momento em danificar o que não lhes pertence, mesmo que seja um valioso patrimônio coletivo.

Emporcalham a arte com a mesma desfaçatez com que maculam a História.

Imaginam que seus alienados volúteios narcisistas (neuróticos) devam sempre se sobrepor às imagens de fatos ou pessoas, por mais dignas e puras que sejam. Seu conceito de liberdade não comporta escrúpulos nem ética. Em nome de uma pretensa liberda-

de agridem o direito, a honra e a dignidade, e se vangloriam disso.

Mas nem todos são de má índole. Há os involuntários e ingênuos "grafiteiros" da História que acabam de "pichar" a terna e admirável figura de Alberto Santos-Dumont. O mórbido humor desses desrespeitadores da honra de um povo (com que direito o fazem?) chega a descrever duas antológicas imbecilidades. A primeira afirma que "os irmãos Wright inventaram a aviação". Essa é uma estultície tão grande que mereceria figurar (se houvesse) em um "Anti-Guiness" tupiniquim. É fantástica!

A segunda é a "piadinha" de mau gosto e sem nenhuma graça quando afirma, com a prudência devida, que "segundo as más línguas, Santos-Dumont teria inventado o desastre de aviação..."

Como é possível que alguém diga tal despautério? Ignorância ou má-fé?

Se por má-fé, que interesses impulsionam esse movimento?

Talvez valesse a pena saber-se a razão pela qual essa mesma historinha, tendo aparecido em um jornal no dia 4 de junho de 1987, volta agora nos mesmos termos em 12 de maio de 1991. Não é muita coincidência para ser coincidência, como dizia Churchill?

Ou será cultura de fichário? Mas de qualquer maneira qual será a razão dessa estranha atitude?

É uma pena que essas pessoas não se disponham a fazer uma breve incursão pelos caminhos da História e do verdadeiro e civilizado humanismo.

É lastimável que não queiram ir até Kitty Hawk visitar o templo dos irmãos Wright para nele ver dignificado e honrado o nome de nosso patrício, e apreciar a memorabilia que lá se encontra levada pelo amor e dedicação de nossa decana da aviação mundial, Anésia Pinheiro Machado.

É trágico que não tenham a curiosidade de ler na Federação Aeronáutica Internacional — FAI — nem no Book of Word Records da National Aeronautic Association o registro oficial dos primeiros recordes mundiais de aviação: altitude, distância e velocidade, todos eles efetuados pelo brasileiro Alberto Santos-Dumont (o mesmo que, segundo o cronista, foi o inventor dos desastres de aviação).

É bem provável que jamais possam ir ao Air and Space Museum do Smithsonian Institution (mesmo porque é um centro de cultura), onde o historiador emérito Paul Garber faz freqüentes conferências sobre a enorme contribuição dada por Santos-Dumont, mesmo não pretendendo reabrir a questão da pretensa primazia dos Wright.

Mas se fossem, talvez pudesse apreciar o enorme painel contendo um mapa lunar onde aparece o nome de Santos-Dumont em uma das crateras da Lua. Foi o próprio Michael Collins, o intrépido tripulante da Apollo que levou o homem ao nosso satélite (e que na época da inauguração do painel foi também o presidente do Museu) quem disse com a voz embargada pela emoção: "Olhai para esse mapa da Lua (e apontou para o imenso painel). Ved! Lá está o nome de um dos homens que tornaram possível a conquista do Espaço. Foi o brasileiro que hoje pertence a toda a Humanidade: Alberto Santos-Dumont — um homem do espaço!"

E dizer que durante muitos anos Santos-Dumont foi o representante do

Aeroclube da América junto à FAI, e que lá nos Estados Unidos ele é respeitado, honrado e homenageado. Há centenas de livros publicados em todo o mundo por grandes autoridades em História da Aviação. Não há uma única

opinião discordante sobre os méritos e qualidades desse gênio. Seria preciso nascer um brasileiro — como um estigma da vingança de Prometeu — para nos causar esse sofrimento.

Poderia até concordar com os que afirmam que o maior problema do Brasil é a falta de Educação se, pensando bem, não chegasse à conclusão de que o verdadeiro drama é de natureza psicológica: complexo de inferioridade! Basta comparar a atitude norte-americana com a nossa. Que vergonha!

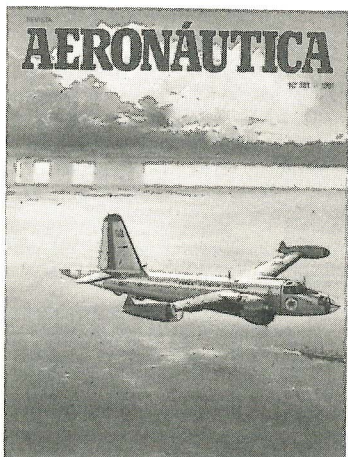
Não é por outra razão que prefiro ficar com o respeito que eles têm pelo nosso inventor do que perambular pelo humorismo barato dos pobres de espírito.

Para que não haja a menor dúvida, gostaria de dizer que sou brasileiro e aviador. Isso me dá as credenciais necessárias para revidar a ofensa aos nossos ideais. Saint-Exupéry disse certa vez que os aviadores constituem uma família muito unida. Mesmo quando se matam nas guerras, não perdem o mútuo respeito e consideração, pois têm um ideal comum. Isso os torna muito suscetíveis em termos de honra e dignidade, mesmo porque a ele dedicaram suas próprias vidas e muitos realmente a perderam nos tempos heróicos da aviação.

Os "grafiteiros" não têm a consciência dessas coisas e por isso chegam até a "pichar" (imaginem) a memória de Santos-Dumont. Mas não conseguem mudar a História; apenas a emporcalham.

Foi o historiador norte-americano Paul Garber quem me deu a síntese: "Too bad!" E eu novamente acrescento: "Que vergonha!"

** Augusto de Lima Neto é ex-presidente do Aeroclube do Brasil e membro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica — Incaer.*



NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE

Você tem bom gosto, é dinâmico, aprecia aviões, vôo livre, ultraleve, plastimodelismo, pára-queda e tem sede de informação do Mundo Aeronáutico. Você também quer saber o que se passa na Música, Medicina, Ecologia, Esportes, para completar sua cultura geral e ter uma visão panorâmica de "a quantas anda nosso mundo". Você é um leitor em potencial da REVISTA AERONÁUTICA. Pretendemos saciar sua sede. Para tanto estamos oferecendo nossa assinatura anual por apenas Cr\$ 2.400,00 (Dois mil e quatrocentos cruzeiros), mediante pagamento em cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica.

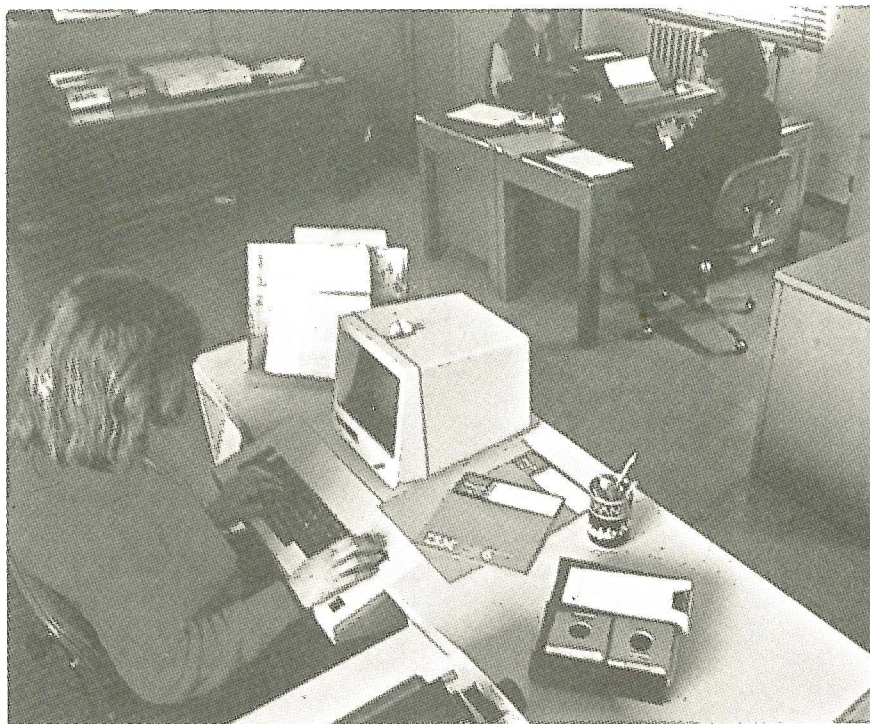
O TRABALHO MATA?

Será razoável pensar que o fato de trabalhar demais pode levar homens bem-sucedidos a distúrbios cardiovasculares de gravidade variada e até mesmo à morte prematura? A resposta a esta pergunta tem que ser um inequívoco não. E, para explicá-la, é melhor começar definindo o que é exatamente trabalhar demais. Se, há uma ou duas gerações, isso significa intensa atividade física, hoje representa longas horas de concentração, de planejamento, de relacionamento com uma equipe. E não há qualquer evidência que ligue um infarto ou qualquer outro acidente do gênero a esse tipo de trabalho.

A chave de tudo, de fato, está na *postura interior de cada um*. É claro que há muitos fatores que podem atuar como precipitadores: fumo, má alimentação, predisposição genética ou hereditária, excesso ou falta de exercício. Mas é cada vez maior, entre os especialistas, a certeza de que há muitos dados psicológicos envolvidos.

Há alguns anos, os doutores Rosenmann e Friedman, cardiologistas norte-americanos, concluíram que todos os seus pacientes de ataque cardíaco prematuros eram, de certa forma, o mesmo homem, com um *perfil* bastante típico. Basicamente, ele podia ser descrito como alguém em constante luta contra o tempo, excessivamente preocupado com prazos, sem conseguir realizar tudo o que se propunha a fazer e raramente satisfeito com o que efetivamente realizava. Além disso, apresentava entre o que vamos chamar de "sentimentos ruins favoritos": irritação, impaciência, frustração, raiva e uma generalizada desconfiança em relação às pessoas. Seus apoios emocionais, finalmente, eram mínimos, uma vez que ele "não os valorizava a ponto de cultivá-los".

Na literatura médica, atualmente, esse tipo de personalidade é conhecido como tipo A, sinônimo do executivo que trabalha muito, com alto nível de risco de morte prematura. E agora já se sabe que esse trabalhar sem parar, "estado de pressa", não é a fonte do excessivo desgaste físico do tipo A. O que gera esse desgaste, de fato, está relacionado com aqueles nossos sentimentos ruins favoritos. É um pressuposto hoje muito aceito o de que cada um de nós, no curso do crescimento, sob a influência de padrões estabelecidos por nossos pais e como forma de



proteção em épocas de vulnerabilidade emocional, acaba por escolher um ou mais dos sentimentos ruins favoritos, para os quais tendemos a voltar quando estamos sob pressão. Então sentimos culpa, impotência, raiva, ressentimento, autopiedade, ansiedade, inveja, ciúme, rejeição, humilhação, tristeza, entre muitos outros.

Assim, a ligação entre ataques cardíacos e os tipo A vem a ser não a pressa que caracteriza suas atividades físicas e mentais, mas o hábito de alimentar uma desconfiança hostil e generalizada do mundo, um estado de vigilância suspeita latente. Esperando o pior, um tipo A se defende com a competitividade em busca de respeito, poder, dinheiro. Há indicações de que, ao rotularmos cognitivamente nossa reação aos acontecimentos, esse rótulo ocasiona algumas mudanças químicas internas específicas. Em outras palavras, se estou numa montanha-russa, meu corpo vai reagir; se a reação me parece agradável, chamo-a de excitação; se me é desagradável, chamo-a de medo. A teoria atual é de que os elementos químicos liberados pelo cérebro são diferentes em cada caso, o mesmo acontecendo com a resposta fisiológica.

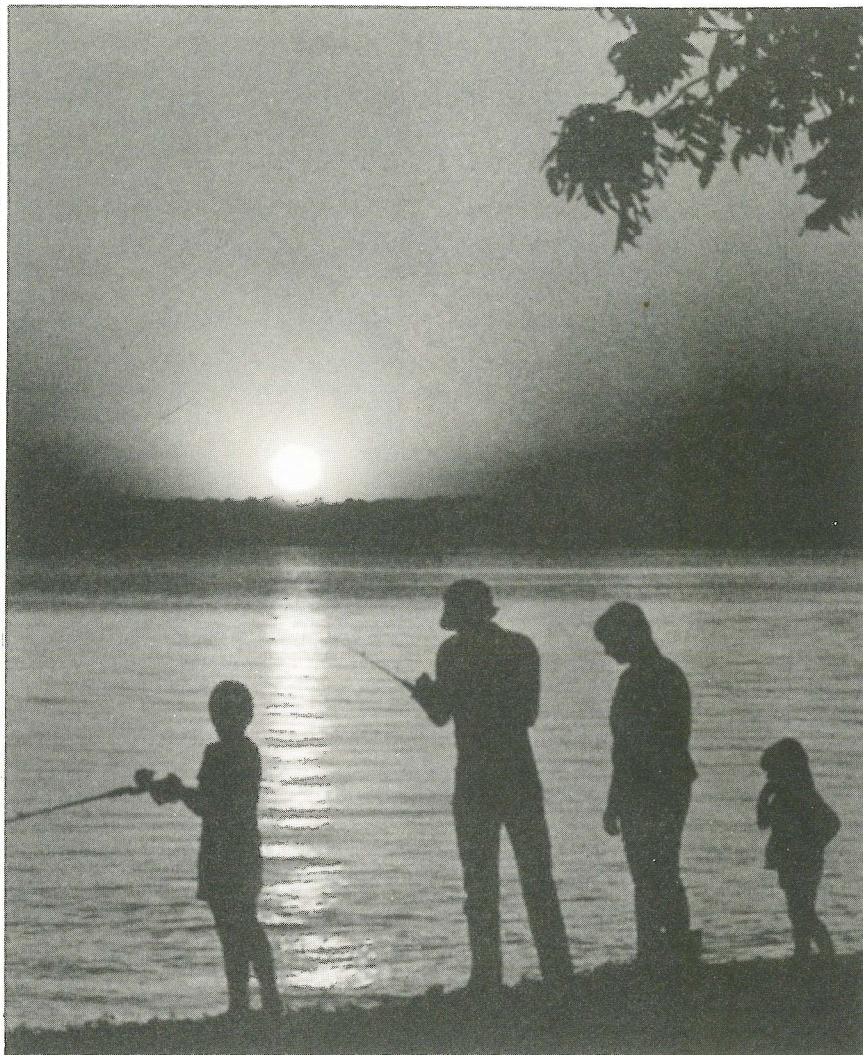
Desse modo, o estado de alerta constante do tipo A mantém uma esti-

mulação permanente do córtex, que leva a um habitual excesso de adrenalina no corpo. Para manter esse alto nível de estimulação, que acaba por se tornar "normal", usa-se tudo o que está à mão: o erro de um funcionário, um engarrafamento de trânsito, o sucesso de um concorrente. E, na falta de acontecimentos que justifiquem a exasperação, alimenta-se uma série de visualizações internas, que insistem em interpretações imaginárias sobre o significado do comportamento dos outros e do ambiente ao redor.

Como alguém desenvolve essa visão do mundo como um lugar sempre ameaçador? A resposta está na nossa infância. Em momentos de vulnerabilidade, todos nós chegamos a algumas conclusões duras e apressadas a respeito da vida, de nós mesmos e dos outros, que permanecem como parâmetros. Às vezes, tudo começa na atitude de um pai que não soube lidar bem com seus próprios sucessos e fracassos, e que acabou por tornar-se insatisfeito com seu filho, marcando-o para sempre, até sem perceber. Esta criança poderá passar o resto de sua vida tentando mostrar a si mesma que é uma boa pessoa, apesar do pai não ter encarado assim a questão. Torna-se, en-

reflexões

INSTANTES



tão, um viciado em trabalho, para ser o melhor, sentir-se o mais capaz.

Há, porém, quem trabalhe intensamente sem integrar essa categoria. São pessoas de muita energia, agradavelmente estimuladas por suas atividades, mas capazes de abrir espaços em suas vidas para a intimidade, a emoção, o lazer, as férias, os exercícios.

O que acontece, muitas vezes, é que acabam por mesclar-se numa mesma pessoa os dois tipos de comportamento. E o grau em que essa mescla ocorre é que vai determinar a duração de um processo de reavaliação. Uma terapia é sempre uma ferramenta preciosa, que atuará por mais ou menos tempo, conforme cada caso. De uma maneira geral, no entanto, a melhor maneira de atacar o problema é redescobrir que a produtividade no trabalho não deve ser "fonte da nossa auto-estima". É preciso que se entenda que temos um valor inerente, trabalhando ou não, ganhando a competição com os outros ou não.

Se você suspeita de que alguma de suas motivações para o trabalho podem não ser saudáveis, procure responder a estas questões:

- Você tem uma noção clara de seu valor pessoal, sendo ou não produtivo?
- Você responde às necessidades de descanso e exercício de seu corpo?
- Você equilibra sua vida profissional e pessoal?
- Você investe tempo, pensamento e energia em suas relações pessoais?
- Você se sente contribuindo positivamente para com seus semelhantes?
- Você tem uma noção correta do que é "suficiente": de quanto dinheiro você precisa, de quanto status, de quanto poder?
- Você está conseguindo o que quer da vida?

Sejam quais forem suas respostas, considere estas duas colocações dos doutores Ogilvy e Porter, em artigo para o *Human Resource Management*: "A realização profissional, quando perseguida inconscientemente para compensar deficiências pessoais, reais ou imaginárias, é, de fato, uma forma de autotraição. E a capacidade que cada um tem em confrontar a verdade quanto à sua realização profissional e suas necessidades humanas é que determina se se consegue esquecer a rotina, ou se a tendência é prosseguir tentando provar o que, afinal, não pode ser provado pelo sucesso no mundo dos negócios".

* Adaptação de Ana Maria Leite Ferreira, Consultora de Treinamento e Desenvolvimento Organizacional.

Se eu pudesse viver novamente a minha vida, na próxima trataria de cometer mais erros.

Não tentaria ser tão perfeito, relaxaria mais.

Seria mais tolo ainda do que tenho sido, na verdade bem poucas coisas levaria a sério.

Seria menos higiênico.

Correria mais riscos, viajaria mais, contemplaria mais entardeceres, subiria mais montanhas, nadaria mais rios.

Iria a lugares onde nunca fui, tomaria mais sorvete e menos lentilha, teria mais problemas reais e menos problemas imaginários.

Eu fui uma dessas pessoas que viveu sensata e produtivamente cada minuto da sua vida; claro que tive momentos de alegria.

Mas, se pudesse voltar a viver, trataria de ter somente bons momentos.

Porque, se não sabem, disso é feita a vida, só de momentos; não percas o agora.

Eu era um desses que nunca ia a parte alguma sem um termômetro, uma bolsa de água quente, um guarda-chuva e um pára-quadras; se voltasse a viver, viajaria mais leve.

Se eu pudesse voltar a viver, começaria a andar descalço no começo da primavera e continuaria assim até o fim do outono. Daria mais voltas na minha rua, contemplaria mais amanheceres e brincaria mais com crianças, se tivesse outra vez uma vida pela frente.

Mas, já viram, tenho 85 anos e sei que estou morrendo.

INFLAÇÃO E MOEDA OURO



UMA MEDIDA

SIMPLES PARA

CONSERVAR O

ENTESOURAMENTO

NACIONAL É

SUBSTITUIR O

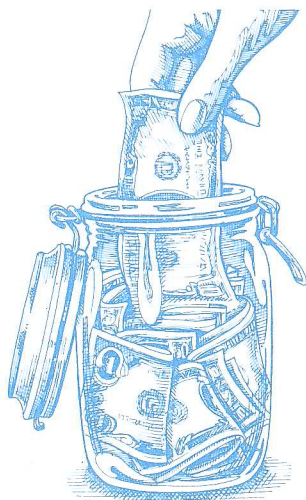
PAPEL-MOEDA

EXTERNO,

GUARDADO

NO PAÍS, PELO

“CRUZEIRO-OURO”...



Embora os economistas não tenham exato consenso sobre os componentes da inflação, estão divididos em dois grandes grupos: o estruturalista e o monetarista.

A Inflação estrutural ocorre quando se opera um sistema economicamente caro, em detrimento de outro mais barato. Um exemplo é dar prioridade ao transporte rodoviário sobre o marítimo, fluvial ou ferroviário. É uma Inflação que depende da estrutura do sistema econômico; é difícil de ser combatida com medidas imediatistas, por implicar em correções que não se fazem rapidamente. A Inflação estrutural é montada obedecendo a interesses políticos, interesses de grupos ou ignorância dos administradores. Foi o que aconteceu quando foi implementado o atual sistema rodoviário. As estradas de rodagem foram pagas pelo Governo e o caminhão, não pagando o custo da estrada, podia transportar mais barato que as ferrovias, onde o custo das linhas está embutido no custo do transporte. Sob esta política foram desativados ramais ferroviários e paralisada a navegação marítima costeira e a fluvial. A vantagem alegada do transporte porta-a-porta do caminhão poderia ser obtida também com empresas integrais de transporte, mas, maliciosamente, isto sequer foi cogitado.

A Inflação monetarista ocorre quando o dinheiro posto em circulação supera a riqueza posta em circulação. Este tipo de Inflação foi sentido com in-

tensidade no Governo Sarney, em que durante três anos foram remetidos para o exterior US\$ 101 bilhões para pagamento da Dívida Externa. Para se obter estes dólares, exportou-se mercadorias neste valor, cujos dólares obtidos foram comprados pelo Governo aos exportadores e entregues aos bancos externos. Para comprar estes dólares, o Governo emitiu tal quantidade de papel-moeda que gerou a maior Inflação da nossa História, e deixou de fazer investimentos internos, paralisou 80% das hidroelétricas em construção e, por falta de componentes, pararam 50% das composições ferroviárias urbanas.

A sangria foi tão grande que o novo Governo do Presidente Collor teve que fazer o maior bloqueio e intervenção em finanças públicas e particulares jamais feitas em toda a República.

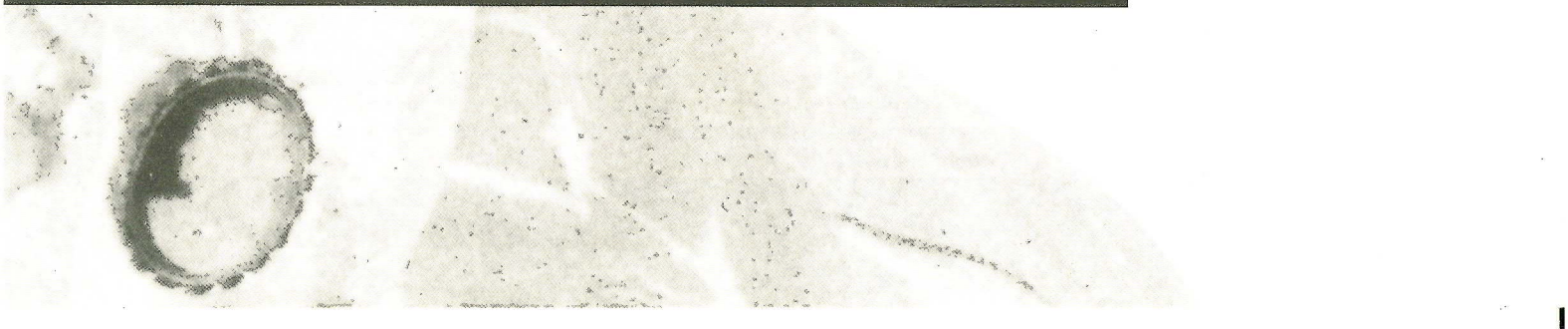
O componente monetarista da Inflação é realimentado por indexações (BTN, UNIF etc.) e também quando se substitui o entesouramento por moeda externa. Atualmente este processo é a dolarização, em que a falta de confiança na moeda nacional é responsável pelo entesouramento em dólares, em cofres domésticos, bancários ou no exterior. A dolarização tem a característica de enviar riquezas para o exterior em troca de papel-moeda externo. Isto inclui mercadorias exportadas com subfaturamento (a diferença é depositada num banco estrangeiro) e também a troca de bens de alta liquidez, como o ouro e pedras preciosas pelas “verdinhas”.


Após a Primeira Guerra Mundial, grandes fortunas foram entesouradas na forma do marco alemão, que de um dia para outro foi desvalorizado, com perdas de grandes fortunas.

Uma das medidas simples e imediatas para conservar o entesouramento nacional é substituir o papel-moeda externo, guardado no País, pelo Cruzeiro Ouro, uma moeda metálica em ouro, com pesos estabelecidos e resgatável em qualquer banco pela cotação do ouro. Para não tumultuar a economia com um novo tipo de BTN, esta moeda teria restrições ao seu uso em contratos de equivalência, valeria apenas pelo seu sentido físico, isto é, seu peso em ouro.



**SÓ EXISTE UMA CONCORRENTE QUE TE
DÁ TANTO CARINHO, DEDICAÇÃO E COMIDINHA
GOSTOSA QUANTO A BRAZILIAN FOOD.**





ANTES DE VIRAR UM EMPRESÁRIO BEM-SUCEDIDO, COM CERTEZA A MAMÃE
JÁ DEU MUITA COMIDINHA NA SUA BOCA. ALIÁS, VOCÊ DEVE TER PASSADO
A INFÂNCIA TODA OUVINDO ELA DIZER O QUANTO ERA IMPORTANTE UMA
BOA ALIMENTAÇÃO PARA O SEU FUTURO. AGORA QUE VOCÊ TÁ CRESCIDINHO,
LEMBRE-SE DOS CONSELHOS DA MAMÃE E DÊ OS BENEFÍCIOS DA BRAZILIAN FOOD
PARA OS SEUS FUNCIONÁRIOS. MAIS DE 8.000 EMPRESÁRIOS JÁ TOMARAM ESSA
ATTITUDE. E HOJE BENEFICIAM DIARIAMENTE CERCA DE 540.000 TRABALHADORES,
QUE SE ALIMENTAM COM O CARTÃO-REFEIÇÃO, CARTÃO-COMESTÍVEL OU COM
O CESTÃO BRAZILIAN FOOD, NOS MAIS DE 140.000 ESTABELECIMENTOS
CREDENCIADOS EM TODO O BRASIL. ENTRE EM CONTATO COM A BRAZILIAN
FOOD E PEÇA A VISITA DE UM REPRESENTANTE. VOCÊ VAI RECEBER
UM TRATAMENTO ESPECIAL E UMA SOLUÇÃO ADEQUADA À SUA EMPRESA.



**BRAZILIAN FOOD. HÁ DEZ ANOS ENTREGANDO
TUDO MASTIGADINHO PARA A SUA EMPRESA.**

VÍRGULA, PONTO, FRASE

Nas últimas edições enrolei você, leitor, rondando vários assuntos. Falei sobre o caráter visual de nossa civilização; sobre a busca humana pela representação figurativa do real; sobre a evolução da pintura para a fotografia, cinema, TV e vídeo; sobre as tecnologias que invadiram nossas casas sob a forma de caixas pretas que geram e reproduzem imagens, e sobre a revolução de poder que isso desencadeia. Tudo em torno de um centro que não sei bem qual é. Mas é preciso pôr um ponto para se começar nova frase.

Resumindo: o homem sempre foi atraído pelas imagens. Essa necessidade está traduzida na história das artes visuais. Começou numa parede de pedra, foi para a tela e, com a evolução técnica, passou para a película fotográfica, celulósida, e acabou nos tubos catódicos, chips e telões. Mudaram as formas de "ver", mas a visão continuou sendo precisa.

Um dos pontos mais importantes nessa escalada é o conceito de figura. Figura é qualquer imagem que pretende representar ou simular objetos, coisas e seres da realidade. A concepção de figura se transforma com o tempo. No início eram os traços para representar os animais caçados para a sobrevivência. Depois a busca foi-se aproximar cada vez mais da realidade. Chegamos ao realismo das formas renascentistas. Tudo obra de mãos humanas. Com a introdução da técnica fotográfica, o homem se viu ultrapassado na representação da realidade a fotografia "imitava" as coisas melhor que o talento humano. A figura chega o mais próximo possível do seu referente.

Percebendo inútil a competição, os artistas do Cubismo levam ao extremo um caminho iniciado pelos impressionistas — na pintura. Isto é, para que tentar fazer uma coisa que a "máquina" já fazia muito melhor? Agora o objetivo era afastar a figura o mais possível da realidade das coisas. Ela foi retalhada, tornou-se difusa e ganhou multiplicidade de pontos-de-vista. O resultado nós sabemos: acaba com o fim das representações figurativas, cai no abstracionismo que ainda hoje embala grande parte dos sonhos artísticos.

Numa outra vertente — a tecnológica —, aparecem as câmeras fotográfi-

cas, cinematográficas, de TV e vídeo. A figura, cada vez mais forte. O real, cada vez mais real. Mentira. Muitas coisas acontecem nesses processos. Vamos à TV, como exemplo mais acabada.

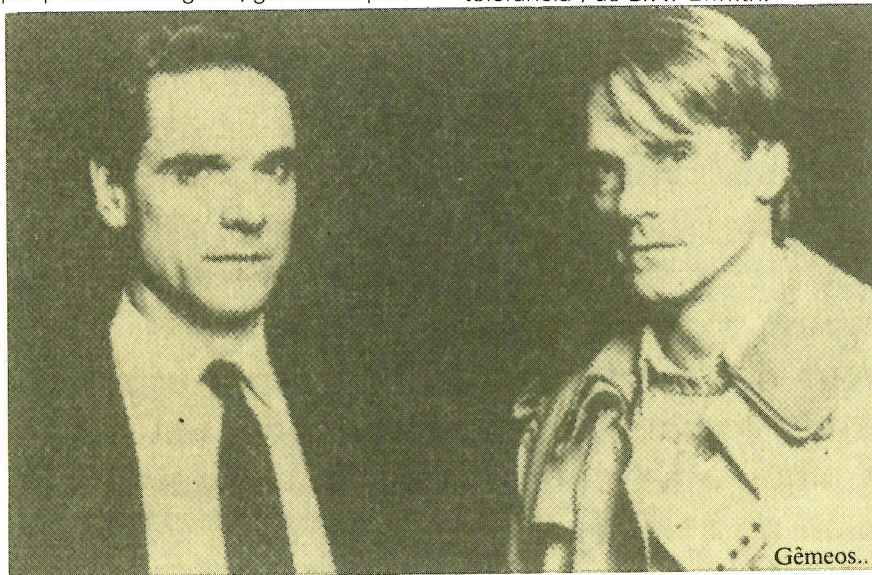
A imagem televisiva é formada pela varredura eletrônica. É constituída por uma quantidade de linhas da tela de TV. Isso é fácil de perceber: corra ao aparelho mais próximo e, a dois palmos da tela, você observará milhares de pontos formando linhas que constituem a imagem. Essa característica acaba determinando uma figura retalhada. Um espaço visual em que a preponderância é pelos primeiros planos. Isto é, na televisão, para se ter uma boa definição da figura, ela deve estar na "frente" da imagem, porque com a profundidade a definição se dilui, terminando com a falta de forma nos planos de grande profundidade.

Mas existe um outro salto que vai, num futuro breve, abalar por completo esse universo figurativo. Até agora, falamos da figura como representação de coisa ou ser que existe a priori na realidade. Essa imagem é captada pela câmera. A figura é um signo de um tal referente real. No entanto, a tecnologia fez com que as imagens entrassem no mundo digital dos computadores. É daí que a partir dessa época, as imagens, que já eram totalmente manipuladas por processos digitais, ganham a pos-

sibilidade de serem integralmente criadas dentro dos algoritmos matemáticos. Podemos agora prescindir de uma câmera e de um referente real, criando uma figura que só existe no mundo digital. Totalmente sintética. E sobre esse assunto que eu volto a falar. Depois.

Sidney, Estocolmo, Toronto, Rio, Zurich, Barcelona, Nairóbi e Bangkok. Conheço nem a metade dessas cidades. Mas o que poderia afirmar sobre elas sem errar? Uma é que em todas elas existem cinemas e as pessoas já tiveram contato com videocassetes. E o que isso tem a ver com a invasão japonesa nos grandes estúdios americanos de cinema, com a transformação do antigo Roxy (aquele de Copa!) em três cinemas menores e o mercado de home-vídeo?

Para quem não está interessado em muitas teorias, e conseguiu chegar até aqui, tenho falado também sobre o divertimento que pode alugar na esquina: videolocadoras. Alguns lançamentos que não podem ser esquecidos: saiu "Caminhos Violentos", de James Foley, filme pouco visto nos cinemas mas que vale os Cr\$ 400,00 de uma locação. Outro que a televisão já passou, mas assim mesmo não pode ser esquecido, é "Fome de Viver", com Catherine Deneuve e David Bowie. Anote mais: "Gêmeos, Mórbita Semelhança", de Cronenberg, e o clássico "Intolerância", de D.W. Griffith.



UM INGLÊS DAS ARÁBIAS

Estávamos perambulando por ali no despacho da Varig, aguardando a decolagem com grande disponibilidade de tempo, observando turistas brasileiros, quando ouvimos alguém que nos chamava. Voltamos e lá estava aquela figura de *gentleman* diplomata, quebrador de galhos, formado na dura universidade da vida: Roberto Victor Nelson-Smith, gerente-geral da Varig no aeroporto John Kennedy.

Começamos a jogar conversa fora. Foi aí que soubemos que Nelson é filho de ingleses e que seu pai fora um intemorato aviador na década de 30/40, que por estas plagas brasileiras aportou, e a bordo de um Percival Gull realizava — pasmem — serviços de aerofotogrametria. A conversa esquentou com fatos e casos de aviação relatados com entusiasmo.

Nelson, por usar óculos, não se tornou um aviador, mas tem orgulho de seu filho que, seguindo os passos do avô, é comandante da Varig. Esticando o papo, descobrimos que, além de voar, o sr. George Nelson-Smith, seu pai, escrevia e teve um volume de pequenas narrativas editado pelo Guia Aeronáutico Editora. Lemos com prazer trechos do mesmo. Procuramos a editora Guia Aeronáutico, mas a edição achava-se esgotada. Assim, do mesmo ficamos com uma pequena cópia xerox de duas páginas de "Um inglês das Arábias", que pelo título já espelha a leveza que os assuntos aeronáuticos são tratados no conteúdo, com fino humor inglês. Aí vai uma pequena amostra:

SEMANA DA ASA

Em outubro de 1937, durante a Semana da Asa, foi promovida uma corrida de pequenos aviões de turismo (com monomotor), e, à última hora, um amigo piloto da Aviação Naval Brasileira sugeriu que nós dois entrássemos na competição.

O circuito foi o seguinte: Rio de Janeiro — Vitória — Juiz de Fora — Belo Horizonte — São Paulo — Rio de Janeiro. Meu amigo piloto conhecia toda a Costa do Brasil, mas nunca tivera oportunidade de viajar pelo interior do país usando a bússola. Por isso assumi a responsabilidade de navegar e, antes de decolar do Rio, verificamos que a bússola estava bem equilibrada e justinha. O tempo estava ruim — chuvoso — com pouca visibilidade.

Chegamos bem em Vitória. Na viagem de Vitória a Juiz de Fora, o tempo piorou e todos os



competidores tiveram dificuldades em achar Juiz de Fora. Ninguém tinha rádio. Todos os competidores desviaram da rota para evitar o mau tempo. Alguns pousaram em campos de Minas Gerais e desistiram da corrida. Um deles pousou em campo limpo de algodão e depois de se informar sobre a localidade, decolou de novo. Nosso avião também seguiu a rota mais limpa, mas mesmo assim tivemos de voar bem baixo, com pouca visibilidade. Entretanto, vi uma estação de estrada de ferro, e voando baixo em cima da estação consegui pegar o nome da mesma: Guarani. Como eu tinha um Guia Levi comigo, consultei o mapa e logo verifiquei onde estávamos. Dessa maneira, foi fácil dar nova direção ao piloto para atingir Juiz de Fora. Chegamos à cidade e notamos que o campo de pouso estava inundado com as chuvas torrenciais que caíram. De qualquer modo, tivemos de aterrissar mesmo na água, o que fizemos sem acidente. Por tais motivos, a corrida foi adiada e tivemos de pernoitar na cidade de Juiz de Fora. No dia seguinte, quando o campo estava mais ou menos em condições, decolamos para Belo Horizonte — tendo chegado com boa colocação na corrida — entre os primeiros competidores. No terceiro dia decolamos com destino a São Paulo; quando estávamos voando pela Serra da Mantiqueira, nosso indicador de óleo baixou a zero — havia um vazamento. O campo mais próximo era o de Taubaté, e resolvemos aterrissar lá. Na chegada, conseguimos carona de caminhão para ir à cidade, onde compramos 12 latas de óleo (de 1 litro), voltando de táxi até o campo. Despejamos o óleo no tanque e decolamos de novo com destino a São Paulo. Em São Paulo, consertamos o vazamento, e no quarto dia levantamos vôo para o Rio de Janeiro. Obviamente, o atraso em Taubaté não nos deixou competir com os outros aviões mais favorecidos. O piloto naval e eu fomos premiados por termos completado a

rota em condições atmosféricas horríveis. O meu amigo, sr. Amadeu da Silveira Saraiva (membro vitalício do Conselho Administrativo da Fundação Santos-Dumont), foi quem ganhou a corrida com seu avião tipo "monoplace".

AUTOGIRO

Um piloto, bom amigo, comprou um autogiro, uma espécie de helicóptero mas com asas pequenas, motor na frente e rotor em cima para subir e descer conforme a incidência das hélices do rotor. Arranjei anúncios para serem rebocados atrás do autogiro e juntos voávamos em propaganda aos sábados e domingos, circulando a cidade do Rio, nas praias, pelo Hipódromo da Gávea. Este tipo de avião levantava e pousava quase verticalmente, e os comandos eram simples. Os helicópteros vieram muito mais tarde.

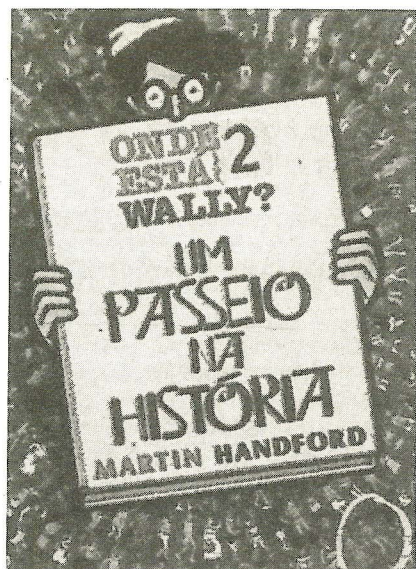
CAMPO EM TERESÓPOLIS

Eu tinha interesse em ter um campo de pouso perto de Teresópolis; e depois de fotografar um dia, voamos em cima de Teresópolis, pousamos no campo de golfe de Quebra-Frasco. Foi uma aterrissagem difícil. Eu tive de deixar o piloto decolar sozinho entre as montanhas para aliviar o peso e facilitar a subida. Junto ao Golf Club havia um terreno plano e alongado que podia servir para estender o campo de aterrissagem a fim de permitir o pouso de aviões pequenos de turismo. Fiz um requerimento ao Ministério da Aeronáutica solicitando permissão para a instalação de um campo de pouso na área. O coronel Fontenelli foi favorável, porém, o coronel Neto dos Reys foi contra, e por fim negada a licença para fazer um campo em Teresópolis. Acho que fomos os primeiros e os últimos aviadores a pousar em Teresópolis.

Conheci o oficial da Aviação Naval, o famoso "Mello Maluco", que voava em acrobacia aérea temerosa, saindo da Estação Naval da Ilha do Governador (agora Galeão). Um dia acompanhei-o num vôo de acrobacia, e gostei muito. Também era amigo do dr. Paulo Sampaio, piloto naval que falava inglês perfeitamente, porque sua mãe era inglesa. Durante a Segunda Guerra Mundial, ele sofreu muito com as primeiras derrotas dos Aliados; entretanto, sempre tentei convencê-lo de que o inglês ganha a última batalha. Depois da guerra, ele foi nomeado presidente da Panair.

Estes são alguns trechos do livro que falam de uma época romântica da aviação, e que por outro lado narram uma competição esportiva que já faz mais de 50 anos, as quais nos dias de hoje timidamente recomeçam a ser realizadas.

ACONTECE



LIVRO

UM PASSEIO PELA HISTÓRIA

O simpático Wally está de volta. Já se encontra nas livrarias o volume 2 da série infantil "Onde Está Wally?", do artista inglês Martin Handford, editado pela Martins Fontes. Dessa vez, o personagem passeia por diversas fases da História da Humanidade. É divertimento garantido para pais e filhos. O primeiro volume de "Onde Está Wally?", lançado em agosto do ano passado, já vendeu mais de 140 mil exemplares.

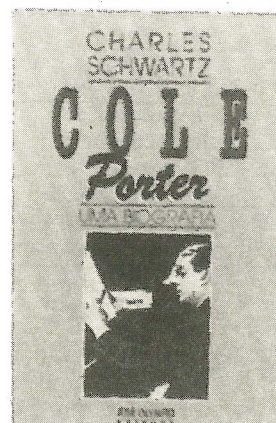
SAÚDE

FOLGA AO ESTÔMAGO

Seu estômago, mais do que um amigo, é a porta de sua sustentação: não apenas prepara os alimentos para seu aproveitamento no sangue, como faz de tudo para absorver excessos cometidos por você. Não esqueça, portanto, de conservá-lo limpo, adotando uma alimentação equilibrada. Seja cauteloso no consumo de alimentos gordurosos e condimentados, doces e bebidas alcoólicas, a fim de evitar desajustes na saúde, como dor-de-cabeça, obesidade, diabetes ou problemas circulatórios. Seu estômago pode trabalhar com segurança. Basta que você respeite-o, comendo qualitativamente. Afinal, grande parte das enfermidades vem do prato cheio demais. Lembre-se de que não vivemos para comer, mas comemos simplesmente para viver.

100 ANOS DE COLE PORTER

O centenário de Cole Porter, compositor norte-americano e autor de algumas das canções mais queridas de todos os tempos, como "Begin the Beguine", "Night and Day" e "What is this Thing Called Love?", será comemorado com dois lançamentos editoriais: "Cole Porter, uma Biografia", de Charles Schwartz, editado pela José Olympio, e "Cole Porter — Canções, Versões", de Carlos Rennó, editado pela Paulicéia. Os dois livros relembram a vida e a obra do compositor, que juntava em suas músicas melodias envolventes e letras românticas, irônicas e elaboradas. No vinil, o mais recente tributo a Cole Porter é o LP "Red, Hot and Blue", produzido em favor da campanha mundial contra a Aids, que reúne as canções do compositor na voz de artistas como Tom Waits, David Byrne, Sinéad O'Connor e a banda irlandesa U2.



COMIDA

CHÁ DAS CINCO

O clima frio do inverno é excelente para saborear-se um bom chá das cinco. Chocolate quente, biscoitinhos, geléias de frutas, brioches e outros quitutes são simplesmente irresistíveis. Siga o conselho e convide os amigos para lanchar em agradáveis casas de chá, como as cariocas Bolo Inglês, Lord Jim Pub, Chaika e a tradicional Colombo, que agora também está lançando o seu bufê de café da manhã e lanche. Uma delícia!



FLORIADE 92

A primavera europeia de 92 será marcada pela Floriade, uma exposição mundial de floricultura organizada na Holanda a cada 10 anos, que reúne plantas de todo o planeta e tem grande apelo turístico. Realizada na cidade de Zoetermeer, a Floriade ocupará uma área de 93 hectares. Ela se estenderá por seis meses — de 15 de abril a 11 de outubro —, o que permitirá a exibição durante três estações do ano. Para os holandeses, a flor não é enfeite.



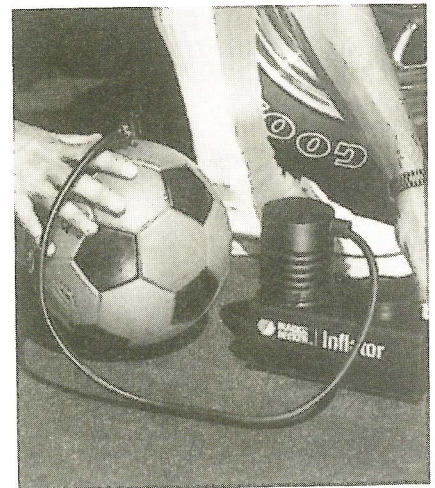
NOVAS DO BARÃO



O "Almanaque para 1949" do hilariante Aparício Torelly, o Barão de Itararé, está sendo reeditado pela Studioma. Criador do Almanaque, o semanário de humor fundado em 1926, que oferecia charadas, pensamentos, curiosidades e até previsão do tempo, sob a forma mais gozadora possível, o Barão, morto em 1971, aos 76 anos, foi autor de frases como "Mais valem dois marimbondos voando que um na mão" e "pato bem educado come com as patas". É imperdível. O "Almanaque para 1949" tem 256 páginas e chega às livrarias com o preço médio de Cr\$ 20 mil.

CONSUMO

BOLA CHEIA



SAÚDE

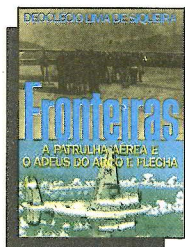
TEMPO DE MORANGO

Você sabia que os morangos são uma ótima fonte de vitaminas B5 e C, e ferro? Além disso, são perfeitos para quem faz dieta: uma xícara de morangos tem em média 80 calorias. Como são frutas da estação, aproveite para saboreá-los frescos, com cremes ou em sucos, geléias e tortas. Não se esqueça de que, por serem frutas rasteiras, devem ser bem lavados antes de consumidos.



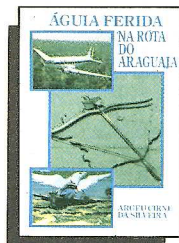
Chegou finalmente a solução para os problemas de pneu sem câmara furado ou vazio e pneu com câmara vazio: Inflator, lançado pela Black & Decker, é um aparelho adaptável ao acendedor de cigarros ideal para encher pneus de automóveis, motos e bicicletas. De fácil manutenção e conservação, Inflator também vem com dois bicos adaptadores para encher bolas, bóias e outros infláveis. Pode ser encontrado na Ferragens Universal (tel.: 221-7791).

Obras Editadas e vendidas pela sua Revista Aeronáutica Editora.



Fronteiras
A Patrulha Aérea e o Adeus do Arco e Flexa
Deoclécio Lima de Siqueira — 296 pág. — 14x21 cm
Cr\$ 1.500,00

OBS.: ADICIONAR
A CADA
EXEMPLAR
CR\$350,00 PARA
DESP. POSTAL

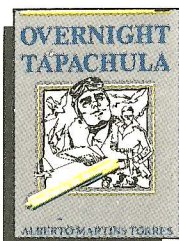


**Águia Ferida
na Rota do Araguaia**
Argeu Cirne da Silveira — 96 pág. — 14x21 cm
Cr\$ 1.200,00

ESGOTADO



**A Saga
do Correio Aéreo Nacional**
Deoclécio Lima de Siqueira — 165 pág. — 32x32 cm



Overnight Tapachula
Alberto Martins Torres — 246 pág. — 14x21 cm
Cr\$ 1.500,00

ESGOTADO



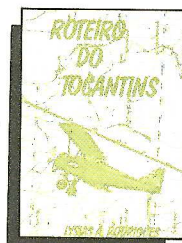
**A Epopéia do
Correio Aéreo**
José Garcia de Souza — 512 pág. — 16x23 cm



Os "Asa Branca"
Organizado por José Lins de Mello — 184 pág. 14x21 cm
Cr\$ 1.500,00

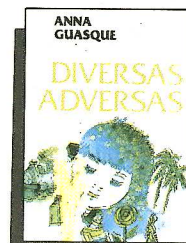


**Aviação
do sonho à realidade**
Cmte. Arthur Martins Rocha — 116 pág. 14x21 cm
Cr\$ 1.000,00



Roteiro do Tocantins
Lysias A. Rodrigues — 262 pág. 14x21 cm
Cr\$ 1.500,00

ESGOTADO



Diversas Adversas
Anna Guasque — 260 pág. 14x21 cm

ESGOTADO



**Aviação
Militar Brasileira 1916 — 1984**
Francisco Cândido Pereira Netto
294 pág. 14x21 cm



**Etiqueta
e Cerimonial**
Aprígio Eduardo de Moura Azevedo
120 pág. — 14x21 cm
Cr\$ 1.200,00

Nas livrarias ou
diretamente na

**REVISTA
AERONÁUTICA
EDITORIA**

**Pça. Marechal Âncora, 15
Rio-RJ. Cep 20021
Tels.: 220-3691 e
210-3212**

Uma conversa informal com o empresário que está revolucionando a indústria do transporte aéreo.

Há algo mais no ar além dos aviões de carreira. E este "mais" está provocando grande turbulência na rota do setor de transporte aéreo, que, no passado, reclamava muito da intervenção da autoridade governamental que regula essa atividade, mas que — nos parece — não estava bem preparada para caminhar com as próprias pernas, independente do paternalismo oficial.

O mais interessante é que, na turbulência da competição, quem está lucrando amplamente é o usuário, que historicamente sempre foi o grande esquecido.

O causador das transformações, empresário Wagner Canhedo, veio para mudar. Assumindo o controle da Vasp, como é de conhecimento público, em associação com os funcionários da própria empresa mais uma parte ainda remanescente de ações pertencentes ao Governo do Estado de São Pau-

lo, Canhedo atropelou — no sentido lato do termo — conceitos, normas e dogmas da indústria de transporte aéreo, para horror e espanto da ala tradicionalista da área.

Com uma agressiva campanha publicitária, utilizando inteligentemente a propaganda da concorrência como aval de suas afirmações, costurando acordos e associações e partindo celereamente para o mercado internacional, Wagner Canhedo trouxe conceitos e idéias que têm dado o que pensar, goste ou não a concorrência.

Empresário do setor de transporte rodoviário e da indústria madeireira, nunca escondeu uma vocação aeronáutica refletida na licença de piloto na empresa de táxi aéreo que em Brasília possui um dos maiores e mais belos hangares do país, e agora na presidência da Vasp.

Seu arrojo em investir no setor em tempos de recessão — é sua a assertiva que diz que se deve crescer em tempo de crise — tem feito com que os especialistas do setor reformulem leis e conceitos em se tratando de transporte aéreo.

A época é de flexibilidade, que propicia ao mais ágil ocupar grandes espaços. Mas a indústria do transporte aéreo de lucros lineares e prejuízos exponenciais não costuma perdoar aqueles que não se curvam às suas leis e regras. O mundo atual está cheio de destroços de outrora grandes companhias.

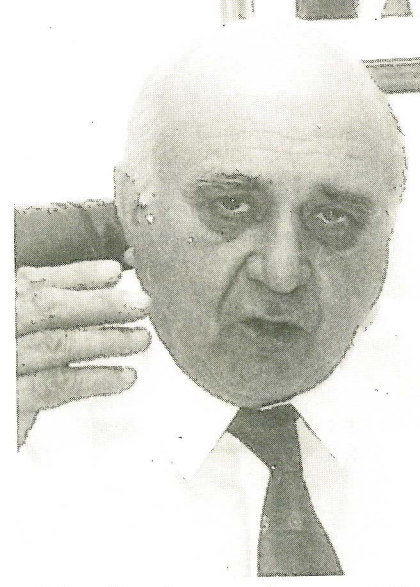
Nesta entrevista, em seu escritório na sede da Vasp, em São Paulo, Canhedo expõe as suas idéias e os seus planos para o futuro com um otimismo contagiante, conflitante com a situação de penúria que a indústria aeronáutica atravessa no mundo inteiro.



"Dentro de pouco tempo a Vasp será uma das empresas-exemplo desse país".



"Há necessidade de se fazer a redivisão do que existe aí atualmente, para que a gente possa operar também".



"O Brasil está passando por uma recessão passageira. O país vai continuar crescendo".

ENTREVISTA WAGNER CANHEDO

RA — O sr. nasceu onde?

WC — Nasci em Potilendaba, uma cidade vizinha a São José do Rio Preto, no interior de São Paulo. Sou paulista, e a Vasp é uma empresa paulista, de forma que achamos que, por isso, a Vasp será sempre uma empresa paulista (risos)...

RA — Por questão de bairrismo?

WC — Não digo por bairrismo, mas por respeitar a tradição da Vasp.

RA — Na juventude, qual era o seu sonho profissional, a sua vocação?

WC — Bem, eu sou empresário por vocação. Sou piloto — brevetei-me no aeroclube de Catanduva —, sou apaixonado por aviação, sempre sonhei com uma empresa aérea. Nós já tínhamos uma empresa de táxi aéreo, que é a Prata, em Brasília, mas meu sonho realmente era ter uma empresa aérea.

RA — Mas e a sua vocação, quando jovem?

WC — Eu sempre quis ser piloto, mas, por tradição na minha família — meu pai sempre foi empresário —, eu acabei sendo um piloto um pouco frustrado, porque me tornei empresário.

RA — O sr. começou em que área empresarial?

WC — Na área de transportes. Começamos lá em São José do Rio Preto, e depois fomos para o Paraná, depois para Brasília, mas sempre na área de transportes.

RA — Em que ano foi isso?

WC — Bem, nós começamos em 1953, em São José, mas em 55 fui para o Paraná. Tínhamos lá uma empresa transportadora, e também serrarias, além de duas fazendas. Tudo era mata, naquela época. Iamos formando a pastagem e serrando madeiras. Acabei me tornando empresário na área de transporte e comércio de madeiras. Nós comprávamos a produção de madeira de nossos vizinhos todos, e assim ficamos sendo comerciantes de madeiras no mercado nacional. Depois nos tornamos exportadores, pois tínhamos um grande mercado para madeiras de segunda, terceira e quarta, e não tínhamos mercado para madeira de primeira. E aí começamos a exportar madeira para a Argentina, já naquela época.

RA — Em que ano foi isso?

WC — Tudo isso foi no início de nossa grande ascensão empresarial, em 1956. Em 57 surgiu Brasília, e lá vendíamos madeira para algumas empresas de São Paulo, como a Ecel e a Cavalcante Junqueira, que foram para Brasília a convite do Presidente Juscelino. Nós fomos intimados a fornecer madeiras para elas também em Brasília. Daí a nossa chegada em Brasília em 10 de janeiro de 57, às 5 horas da manhã.

RA — Então o sr. conviveu com Jus-

celino? Viu nascer Brasília? Em 1957 só existia mato lá...

WC — Tudo estava começando. Já existia a Cidade Livre. Naquele tempo não era um Núcleo Bandeirante; era Cidade Livre. Havia algumas casas, ruas abertas e o hotel Santos-Dumont, que era o único que existia naquela época.

RA — O sr. foi-se estabelecer em Brasília como transportador ou comerciante de madeiras?

WC — Nós tínhamos uma empresa de transporte que se chamava Transporte Transmadeira Ltda. Era uma grande transportadora madeireira. Chegamos lá e iniciamos nosso trabalho. Observamos que Brasília tinha muito comércio para madeira e para transporte. Ficamos com a madeireira no Paraná e ficamos estabelecidos também em Brasília, com a madeireira Wagner, durante alguns anos. Tínhamos a empresa que comercializava e transportava madeiras.

RA — E a sua vocação aeronáutica? O sr. foi piloto quando jovem ou já adulto?

É preciso reestudar-se a aviação comercial brasileira. Há um desequilíbrio grande entre a Varig e as outras companhias.

WC — Jovem. Meu brevê é de 1953, do aeroclube de Catanduva. Eu já tinha um -210 nessa época — aliás, eu tinha um -206; depois vendi esse avião e comprei um -210. E era o nosso avião de trabalho. A gente voava praticamente duas ou três vezes por semana de Brasília a Campo Mourão e Cascavel, no Paraná. O avião sempre foi o nosso *hobby* mesmo...

RA — O sr. solou em que avião?

WC — Eu solei num Paulistinha. Depois fui voar um -170, depois tive um -172 e um -182, um -206 e troquei-o por um -210. Dos aviões da Cessna voei quase todos.

RA — Voltando a Brasília, a sua empresa então foi crescendo com a cidade?

WC — Nós fomos crescendo, desenvolvendo nossos negócios. Mais tarde, ampliamos essa transportadora, que veio a ser a Transportadora Vadel Ltda., que existe até hoje, operando no ramo de transportes de cargas a granel e cargas em geral.

RA — Paralelo a isso, o sr. criou outras empresas?

WC — Nós começamos a ampliar nossos negócios na área empresarial. Hoje temos 16 empresas — 17, agora com a Vasp — e a única empresa que compramos foi a Vasp, pois todas as outras foram criadas e desenvolvidas por nós.

RA — São empresas afins ou diversificadas?

WC — São bastante diversificadas.

RA — Quando o sr. foi para Brasília, continuou a voar?

WC — Continuei voando sempre. Sempre tive aviões.

RA — E a empresa de táxi aéreo, quando apareceu?

WC — Eu sempre quis ter uma empresa de aviação e acabei colocando a BRAT.

RA — ...Que aliás tem um belo hangar em Brasília.

WC — Sim, tem um bom hangar, obrigado. Essa paixão pela aviação foi por toda a vida. A gente parece que quando tem uma coisa na cabeça... A vocação estava no sangue, desde menino a gente atrás de avião...

RA — E como é que o sr. veio se "meter" numa empresa aérea?

WC — Eu sempre sonhei em ter uma empresa aérea. A minha idéia era fundar uma empresa, começá-la pequeninha e ir crescendo. Surgiu esse processo de privatização da Vasp e, desde o início, quando compramos o edital pela primeira vez, estudamos o edital e o achamos muito transparente, abrangente. Achamos que deveríamos participar dele, sabendo que iríamos encontrar uma companhia totalmente endividada. Mas tínhamos certeza absoluta de que teríamos êxito nessa empresa — e, se Deus quiser, teremos êxito total. Vamos ter que trabalhar muito, mas estamos dispostos a isso. Dentro de pouco tempo essa empresa será uma das empresas-exemplo desse país.

RA — O sr. acredita no transporte aéreo e na empresa Vasp. E como o sr. vê o transporte aéreo regular no Brasil?

WC — Já se passaram mais de 120 dias desde que assumimos a empresa. Nesses primeiros 120 dias eu estou achando que a aviação no Brasil está um pouco tumultuada. Há necessidade de se reestudar a aviação comercial brasileira. Há um desequilíbrio muito grande entre a Varig e as outras companhias. A Varig foi e é uma companhia muito importante — são profissionais —, mas acho que, para o país, interessa que existam mais duas ou três Varig's, se for o caso. Não há interesse nenhum para o país em sufocar ou sacrificar uma ou outra empresa. O sol nasceu para todos; todos têm o direito de participar. Nós estamos fazendo gestões junto aos órgãos competentes para viabilizar as nossas linhas internacionais. São in-

dispensáveis essas linhas para nós, porque temos 43% da nossa despesa em dólar, e não faturamos nada em dólar. Portanto, é indispensável que tenhamos um percentual de nossa receita em dólar. Se chegarmos no fim do mês e não houver um empate entre receita e despesa em dólar, lamentavelmente nem a Vasp, nem a Transbrasil e nem alguma outra empresa se viabilizará tendo percentual em dólar e não tendo faturamento em dólar. Aproveito até a oportunidade para fazer um apelo às autoridades para que possam realmente repensar as rotas internacionais, a fim de que possam ser distribuídas entre Vasp, Transbrasil e Varig, de forma que possamos ter faturamento e despesa equivalentes em dólar.

RA — Historicamente, a Vasp e a Transbrasil já voaram para o exterior. A empresa de bandeira de hoje é a Varig, que tem apenas 29% de seu faturamento internacional em moeda forte. Isso quer dizer que o passageiro que anda para o exterior é o brasileiro, que compra a passagem no Brasil em cruzeiros. Como o sr. espera reverter isso?

WC — Você imagina que 29% devem cobrir todas as despesas deles. O que não pode existir é o que está acontecendo nesse momento: a Vasp e a Transbrasil têm despesas em dólar e faturam em cruzeiros. Isso inviabiliza essas duas empresas. Historicamente, a Transbrasil vem sem saúde financeira ao longo dos anos; a Vasp era uma empresa pública, até o dia 1 de outubro do ano passado, sempre com problemas financeiros — o governo de São Paulo injetando dinheiro aqui dentro... Então você pode imaginar que não é possível que as duas empresas possam ter suas deficiências — lógico que têm —, mas que sejam totalmente incapazes. Elas tiveram condições de ser administradas tecnicamente corretas, mas a diferença que existia entre o seu faturamento em cruzeiros e seu faturamento em moeda forte inviabilizou as duas empresas ao longo dos anos. Há necessidade de Vasp e Transbrasil participarem das rotas internacionais, tendo parte de seu faturamento em moeda forte, para fazer face a essas despesas em moeda forte.

RA — O mercado depende de acordos internacionais. E como a Varig era a empresa de bandeira, certos segmentos desse mercado já foram ocupados. O que sobra, vamos dizer, não é nem o filé-mignon nem a alcatra. O sr. vai ter que começar com a carne do pescoço. Como o sr. espera contornar isso?

WC — Acho que a sua colocação é até oportuna. Há necessidade de as autoridades fazerem revisão das linhas, porque, veja bem, se a Varig hoje tem suas

linhas viabilizadas, é porque também foi ajudada pelo Governo. E hoje existem a Vasp e a Transbrasil interessadas em participar dos vôos internacionais. Eu acho que há necessidade de o Governo fazer uma redivisão dessas linhas, de forma que possam a Vasp e Transbrasil sobreviver. E nós aí naturalmente vamos criando linhas novas, vamos comendo a carne do pescoço — como é que nós ficamos? Ou então o Ministério da Aeronáutica estuda uma forma de se fazer um caixa único, ou um caixa de forma em que a Varig possa transferir receita em dólar para a Vasp e Transbrasil.

RA — Como o sr. imagina esse caixa único?

WC — Eu não diria nem um caixa único; teria que ser uma câmara de compensação. Veja bem, hoje nós operamos linhas domésticas deficitárias, e continuamos operando para colaborar com o Governo, com o país — acho que há necessidade nossa de colaborar, pois uma empresa não pode pensar só em ter lucro. Ela precisa operar

Queremos faturar parte de nossa receita em moeda forte, e para isso o Governo tem que nos dar oportunidades.

linhas rentáveis e linhas deficitárias. Então havia necessidade de se fazer uma câmara de compensação de forma que a Varig pudesse repassar dólar para nós, ou então ceder parte de suas linhas rentáveis para a Vasp e a Transbrasil, a fim de que pudéssemos viabilizar nossa empresa. Da forma que está, não tenha dúvida de que, apesar de todo nosso esforço, a Vasp e a Transbrasil iriam morrer como uma árvore que começa a desfolhar.

RA — O sr. acha que a Vasp não pode ser uma empresa forte, operando somente internamente?

WC — É impraticável, totalmente inviável, exatamente por isso. A não ser que o Governo assumisse o ônus do deságio do dólar, e nós faturássemos em cruzeiros, pagando nossas despesas totalmente em cruzeiros. Sabemos que isso é impossível, porque as despesas de uma companhia aérea, como compra de peças, aviões e outras despesas, são em dólar. Você vê que há uma descompensação. É impossível uma empresa sobreviver voando só no doméstico.

RA — O sr. não considera que uma liberalização de tarifas solucionaria esse problema?

WC — Ao contrário. Eu acho que o que o Governo fez até agora na área da aviação foi necessário ser feito, mas há necessidade de que essa liberalização seja controlada pelo Governo. Porque, caso haja uma *desregulation* total, como houve nos Estados Unidos — você viu o exemplo dos EUA: lá quebraram a Eastern e a PanAm, que era uma empresa tradicional americana, organizada —, então há necessidade de essa desregulamentação ser regulamentada, porque senão haverá quebra total das empresas. Vai acabar ficando somente a Varig. Se o entendimento do Governo for desregulamentar favorecendo a Varig, então nós devemos abrir logo o jogo, botar as cartas na mesa. A gente vende a Vasp, e tenho certeza de que a Transbrasil faria a mesma coisa. Ficaria somente a Varig operando. O que nós queremos é ter condições de participar, queremos um lugarzinho ao sol, faturar parte de nossa receita em dólar, em moeda forte, e para isso o Governo tem que nos dar oportunidades. Há necessidade de fazer uma redistribuição das linhas existentes, que são operadas pela Varig.

RA — Por que a sua linha de pensamento não parte para uma racionalização das linhas internas, e não a superposição de equipamentos, de horários, etc., uma posição até um pouco predatória?

WC — É lógico, e isso poderia ser feito caso a Varig realmente se interessasse em não prejudicar a Vasp e a Transbrasil. Eu acho que a Varig, ao longo dos anos, sempre quis a Vasp e a Transbrasil suficientemente fortes para não quebrar, e suficientemente fracas para não concorrer com ela. O que a Varig poderia fazer então era ceder para nós as suas linhas domésticas. Ela poderia operar sozinha suas linhas internacionais e deixar todo o mercado doméstico para Vasp e Transbrasil, e assim faríamos esta câmara de compensação. Ela poderia repassar para nós parte do faturamento em dólar — nós pagando em cruzeiros diariamente —, de forma que pudéssemos ser compensados por essa despesa que temos em dólar, ou então ceder parte de suas linhas para Vasp e Transbrasil, para que possamos viabilizar essas empresas.

RA — Como o sr. imagina viabilizar a sua entrada no mercado internacional?

WC — Temos um pessoal que trabalha conosco que é altamente treinado em área internacional. Temos pilotos — alguns inclusive vieram da Varig, da TAP e até pilotos nossos — que já voaram para o exterior e hoje estão na Vasp novamente. Quanto ao treinamento, não

ENTREVISTA WAGNER CANHEDO

temos problema nenhum. Temos certeza de que isso nós resolveríamos com a velocidade necessária. Com relação à infra-estrutura, nós já estamos inclusive fazendo gestões lá fora — você vê que nós confiamos nas autoridades, e sabemos que elas entendem a necessidade da nossa participação no mercado internacional — e estamos fazendo gestões na Europa, nos Estados Unidos, já providenciando a infra-estrutura para a gente poder operar.

RA — Dentro dessa linha de operação no exterior, não lhe passou a idéia de um pool com outras companhias?

WC — Sem dúvida, inclusive já estamos negociando isso com algumas empresas aéreas, aguardando simplesmente a liberalização do poder concedente.

RA — O sr. poderia dizer quais são algumas dessas companhias?

WC — Nós temos aí uma série delas, já com documentação nossa com eles e documentação delas conosco. Como nenhum dos acordos foi totalmente concluído, a gente gostaria de aguardar primeiro a liberação das autoridades competentes, para depois assinar esses acordos.

RA — A Vasp não vai enfrentar somente a Varig no mercado internacional. E nesse mercado, altamente competitivo, o estabelecimento de uma marca demanda um certo tempo. A Vasp tem fôlego para isso?

WC — Tranqüilamente, desde que possamos operar linhas em que exista um tráfego já conhecido. Não vemos problema nisso.

RA — Isso então não seria um fator restritivo, de intimidação?

WC — De forma alguma.

RA — E qual seria o mercado mais razoável para se começar?

WC — Estados Unidos e Europa.

RA — Qual o portão de entrada para os dois lugares?

WC — Para os Estados Unidos, acho que Miami e Nova York, e para a Europa, seria Madri, Paris e Frankfurt.

RA — Com que equipamentos o sr. imagina operar?

WC — Nós já estamos com as negociações bastante adiantadas com a Boeing, aguardando somente a liberação das autoridades brasileiras para concluirmos essas negociações. Miami nós poderíamos operar com o 767, mas nas rotas européias e até Nova York nós queremos operar com o 747. Começaríamos logo com o 747, que achamos ideal e que oferece melhores condições.

RA — Mas o sr. estaria consciente de que, devido à entrada de mais duas companhias no mercado, por reciprocidade teríamos a entrada de duas

companhias americanas de volta para cá?

WC — Nós não entendemos assim. O que nós entendemos dos acordos bilaterais é que há necessidade de estabelecer número de freqüências, e não número de companhias. Por exemplo, para os Estados Unidos, o acordo diz que devem ser 40 freqüências semanais e duas empresas. Por que não podem ser três empresas? Então você verifica que há a necessidade de se fazer a redivisão do que existe aí atualmente, para que a gente possa operar também. O que nós queremos na verdade é participar. Não viemos aqui para dividir, mas para somar. Não queremos fazer concorrência com a Varig de jeito nenhum. Queremos é somar com a Varig, participar com a Varig, sobreviver, crescer, deixar nossa empresa forte e totalmente viável. Sem o apoio das autoridades, não vamos conseguir isso nunca.

RA — O sr. acha que o apoio das autoridades resultaria numa distribuição mais equânime?

Não é fazendo guerra tarifária que vamos conseguir melhorar o transporte aéreo.

WC — Sem dúvida nenhuma. Seria uma oportunidade para as três companhias que voam atualmente no Brasil no mercado interno: Vasp, Varig e Transbrasil.

RA — O sr. tem algum plano alternativo? Acredita que uma outra solução paralela à busca do mercado externo viabilize a companhia?

WC — Olha, você viu que nós falamos em duas opções: ou a Varig deixaria o mercado interno totalmente para a Vasp e a Transbrasil, ou a Varig nos ajudaria e concordaria com a nossa participação no mercado internacional, redividindo o mercado. Essa é a nossa opinião. O que não se pode é continuar dando apoio à Varig, com prejuízo das outras. Com isso eu não concordo de forma alguma.

RA — O sr. não acredita numa agressividade maior no mercado interno, com uma tarifa mais condizente, por exemplo? Isso não seria um fator também de crescimento e manutenção da empresa?

WC — A tarifa básica da aviação co-

mercial continua defasada, apesar da liberação do Governo. Então essa liberação que houve é uma liberação entre aspas. Ela não está nos deixando margem para trabalhar de forma que a gente possa realmente, em primeiro lugar, acertar a tarifa básica, de modo que ela não tenha defasagem. O custo do serviço é indispensável. Custo é custo, e ele tem que ser coberto por alguém. Esse alguém são os nossos usuários, que querem um bom tratamento, um bom serviço de bordo. O passageiro da aviação não está preocupado com Cr\$ 5 mil ou Cr\$ 10 mil a mais numa passagem. Ele se preocupa com o atendimento, ele quer ser bem atendido. O preço não está em jogo.

RA — O preço não está em jogo porque o mercado é inelástico. Normalmente 80% são executivos...

WC — São pessoas jurídicas.

RA — O sr. está desembarcando do pool da ponte-aérea?

WC — Você imagina o quanto a Varig vem trabalhando para concorrer até internamente com a Vasp e a Transbrasil. A Varig fez tudo para acabar com o pool da ponte-aérea Brasília-Rio e Brasília-São Paulo. No dia em que o Rubel Thomas me deu o documento para assinar, eu lhe disse: "Olha, Rubel, eu vou assinar, mas eu posso te garantir e repetir que isso deixa a Vasp e a Transbrasil numa posição extremamente desconfortável, porque a Varig tem muito mais jogo de cintura com a disponibilidade de aviões do que a Vasp e a Transbrasil. Mas, já que você vem forçando este fim da ponte-aérea Brasília-Rio, mesmo sem concordar com isso eu assino o documento, mas sob protesto". O fim dessas pontes-aéreas prejudicou a Vasp e a Transbrasil. E nós agora estamos interessados em operar o percentual pertencente à Vasp na ponte-aérea São Paulo-Rio. Já providenciamos novos equipamentos para operar a ponte Brasília-Rio e Brasília-São Paulo, com sacrifício para a companhia, e estamos nesse momento interessados em operar o nosso percentual na ponte Rio-São Paulo.

RA — Mas por que o sr. está abandonando a ponte Rio-São Paulo? Foi uma represália ou não era interessante economicamente para a Vasp?

WC — Não era interessante, porque dava prejuízo.

RA — Por quê?

WC — A Varig vem cobrando o custo operacional dos Electras num valor que acaba nos dando prejuízo no final do mês. Nós não concordamos com isso.

RA — Quer dizer que a Vasp estaria pagando para participar da ponte?

WC — Exatamente. Isso deve estar acontecendo também com a Transbrasil. Se nós estamos partindo para a li-

beralização de mercado, acabando com a ponte-aérea Brasília-Rio, por que não acabar com o *pool* da ponte? Veja bem, eu nunca defendi o fim da ponte — pelo contrário, a ponte é benéfica para o passageiro —, mas o que nós queremos hoje é uma operação totalmente separada.

RA — Mas o sr. não assume um risco, colocando um avião muito mais caro — um 737-300, por exemplo, de custo financeiro altíssimo — versus um Electra? O sr. não vai correr o risco de ter prejuízo operando na ponte, com essa tarifa atual?

WC — Se eu tiver prejuízo operando com os meus aviões, ele vai ficar dentro da empresa como um todo. O que eu não posso permitir é ter prejuízo e a Varig operando. Isso não é possível. O que nós queremos realmente é operar nosso percentual.

RA — O sr. está disposto a correr esse risco?

WC — Lógico. Tanto assim que já estamos solicitando ao DAC que seja já concedida as frequências para nós. Já estaremos dentro de poucos dias denunciando o acordo que foi feito no passado. O contrato prevê que temos que denunciar 60 dias antes, e vamos fazer isso, de acordo com a lei.

RA — O sr. vai continuar operando com as mesmas tarifas?

WC — Quanto às tarifas, o custo do serviço tem que ser coberto. O passageiro está disposto a pagar o custo do serviço. O que não pode é você deixar a ponte-aérea como está agora, com aeronaves já de 30 anos. Você vê que os Electras vêm dando problemas — há pouco tempo tivemos um pousando no Galeão com problema na bequilha dianteira —, as panes são constantes, porque são aviões já desgastados pelo tempo. Nós achamos indispensável operar nosso percentual na ponte com aeronaves novas, modernas, dando ao passageiro o que ele sempre exigiu da ponte.

RA — O sr. em algum momento chegou a pensar em tarifas diferenciadas?

WC — Eu acho que a tarifa deve continuar a ser homogênea. O passageiro que anda numa linha de alta densidade tem que pagar o mesmo que um passageiro que anda numa linha de baixa densidade. O passageiro que utiliza o avião numa linha de baixa densidade o faz porque ele mora num local em que há pouca densidade populacional ou pouco poder aquisitivo. Então ele não deve ser penalizado. A tarifa deve ser igual para todos. A guerra tarifária vai causar o que aconteceu nos Estados Unidos — você pode ter certeza de que a Eastern e a PanAm tiveram problemas

porque tiveram guerra tarifária. Eu acho que não é por aí. Temos que respeitar o custo. A arrecadação do custo é necessária, indispensável para as companhias. Não é fazendo guerra tarifária que vamos conseguir melhorar o transporte aéreo. Só conseguiremos isso na hora em que pudermos trabalhar em harmonia entre todas as empresas operando com tarifas reais, porque com tarifas irreais, não tenha dúvida, no final haverá o desaparecimento de uma das empresas.

RA — Um item importante é a comissaria. No Brasil, no caso dos executivos, por exemplo, quem paga a passagem é a empresa. Por causa disso, normalmente, o nosso serviço de bordo tem um custo elevado, na incidência do preço da passagem. Não seria interessante dar melhor atendimento ao passageiro no balcão, etc., e uma menor preocupação com o atendimento de comissaria?

WC — A aviação comercial no mundo todo implantou uma filosofia ao longo

Os empresários têm que ter maior criatividade e ajudar as autoridades a fazer o Brasil crescer.

dos anos de forma que o passageiro, quando entra no avião para viajar, sabe que tem ali junto dele uma comissaria capaz de lhe dar almoço, jantar etc. Isso foi implantado ao longo dos anos; acho impossível de se modificar. O valor da passagem tem que ser um valor que dê para cobrir um bom atendimento para o passageiro, que é exigente. Temos que ter um serviço capaz de poder atendê-lo. E isso tem um custo. E o custo tem que estar na passagem. Não há outra forma de se cobrir custos a não ser na passagem.

RA — A empresa se preparou para essa recessão que estamos atravessando?

WC — Essa recessão é passageira, deve desaparecer rapidamente da nossa visão. O Brasil é um país com extensões demográficas imensas, em que especialmente o transporte aéreo não pode se ressentir de uma recessão muito forte — não só o transporte aéreo, como outros segmentos da economia brasileira. Nós achamos que a equipe econômica do Governo tem conhecimen-

to profundo desse problema, e sabe que não é com recessão que se vai corrigir a inflação. O país tem que arrumar a casa. Acredito que, nesse momento, a casa já esteja quase arrumada, e o país se prepara para o crescimento.

RA — Uma curiosidade: há comentários de que o sr. estaria adquirindo uma companhia cubana de aviação...

WC — Isso é fofoca de jornal. Nós estivemos com o presidente Fidel Castro em Cuba e assinamos um protocolo de intenção — não da Vasp, mas do grupo Canhedo — para estudar uma forma de cooperação com o governo cubano, de modo que se pudesse viabilizar as linhas que hoje são operadas pela Cubana de Aviação, a qual opera com equipamentos já bastante envelhecidos, com consumo de combustível alto. O governo cubano está procurando no mundo um parceiro que esteja interessado em fazer alguma coisa que viabilize a aviação cubana. Não tenho nenhum preconceito quanto à ideologia política — sou apenas um empresário. Fidel Castro já tem várias propostas de países europeus, e vai estudar todas elas. O que nós fizemos foi assinar um protocolo de intenção para, junto com nosso pessoal técnico e o pessoal técnico de Cuba, estudar uma melhor solução para a viabilização econômica do transporte aéreo de Cuba.

RA — O sr. partiu para um *leasing* de avião de outra companhia congênere portuguesa e utilizou o tempo ocioso do avião para fazer uma linha interna. O sr. pretende continuar com essa linha de aproveitamento?

WC — Nós fizemos agora na alta estação esse acordo com a TAP para aproveitar o Tri-Star dela, que fica aqui parado por 8 ou 9 horas. Fizemos esse acordo para dar um melhor atendimento para os passageiros do Nordeste, e também para poder oferecer melhor serviço na demanda reprimida que existe nos trechos do Nordeste. Essa prática não deve continuar. Nós pretendemos ter a nossa frota totalmente dimensionada de acordo com a alta e a baixa estação. Isso foi apenas um aproveitamento para melhor atendimento aos passageiros do Nordeste.

RA — O sr. pretende continuar a fazer esse tipo de aproveitamento, arrendando? A Vasp inclusive já fez *leasing* com a Boliviana.

WC — Isso vai continuar. A época da alta estação no Brasil não coincide com as altas estações de outros países. Então isso é perfeitamente normal, vai acontecer sempre, sendo de interesse mútuo das empresas e dos países. As empresas trocam esse tipo de comercialização para poderem viabilizar melhor suas altas estações, a fim de atender melhor os passageiros — que é o

ENTREVISTA WAGNER CANHEDO
nosso objetivo —, e não ter a nossa operação encarecida, às vezes com custos muito mais altos de manter um avião voando na baixa estação parado aqui no Brasil, enquanto ele pode estar voando em outro país.

RA — O sr. então pretenderá manter o alto aproveitamento de seu material operacional, voando aqui ou no exterior?

WC — Sem dúvida nenhuma. Isso nós vamos fazer sempre.

RA — Isso reduzirá substancialmente os custos financeiros?

WC — Sem dúvida. Nós faremos um melhor aproveitamento das aeronaves.

RA — E em termos de atendimento de público, de venda de passagens? Hoje, quem não tem um sistema informatizado, inclusive junto aos agentes de viagens, já entra em campo em desvantagem. O sr. tem algum plano com relação a isso?

WC — Nós temos um bom sistema de reserva. Ele estava um pouco desatualizado, mas agora já compramos outros equipamentos, já atualizamos esse sistema de reserva, que vem funcionando 95% bem. Nós esperamos dentro de mais alguns dias estar com o siste-

ma funcionando a 100%, de acordo com a nossa necessidade. Ele atende bem, apesar de ser um sistema um pouco antigo, mas é bastante atuante.

RA — O sr. já tem terminais junto aos agentes de viagem?

WC — Sim. Já estamos substituindo os terminais que existiam, ampliando o número de terminais. Pretendemos dentro de no máximo seis meses triplicar o número de terminais que existe hoje no nosso sistema de reserva. Estamos preocupados com todas as áreas da Vasp, com um único objetivo: atender melhor o passageiro e participar cada vez mais do mercado, sobreviver, fazer a empresa crescer. Não queremos concorrer com ninguém. Não estamos aqui para dividir, mas para somar.

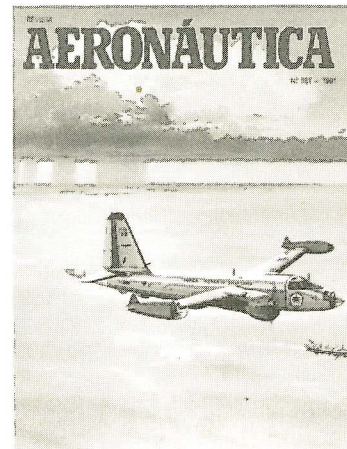
RA — O sr. teria alguma mensagem para deixar para nós?

WC — A mensagem que eu deixo para o povo brasileiro é que o Brasil está passando por uma recessão que, na minha opinião, é passageira. O Brasil vai continuar crescendo. Os empresários, de um modo geral, têm que ter maior criatividade e ajudar as autoridades a fazer esse país crescer, e nós acertarmos essa dívida externa e passarmos a participar do Primeiro Mundo. Esse é o nosso desejo.

REVISTA AERONÁUTICA

À venda também na Revista Aeronáutica Editora — Praça Marechal Âncora, 15 — Tel: 210-3212 R: 164/165.

E para quem já recebe nossa Revista solicitáramos a gentileza de informar a nossa Redação, sempre que houver mudança de endereço, ou em caso de incorreção de nome ou posto. Isto é para melhor atendê-los.



MAGNA CONTROL

COMÉRCIO E INDÚSTRIA ELETRÔNICA LTDA.

ELETRÔNICA INDUSTRIAL, AUTOMAÇÃO E CONTROLE

FABRICANTE DE EQUIPAMENTOS E COMPONENTES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

VASIS

ALS

BALIZAMENTO

SUB-ESTAÇÕES

RUA GOIÁS Nº 448 — TEL.: 269-2595 — PIEDADE — RIO DE JANEIRO — RJ

Tempo bom boa visibilidade, vento favorável.

Da torre de controle da Cipan, Cruz "o Fumaça" dá as coordenadas da melhor rota para você ter o carro do seu tempo: Chevrolet/91 da Cipan, um negócio sem turbulência, bem às claras, como num céu de brigadeiro. Na Cipan o vento sempre sopra a seu favor.

Cipan

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

Traga o seu carro — ele terá a melhor avaliação na Cipan. Escolha qualquer modelo da linha Chevrolet/91

ATENÇÃO

A Cipan foi escolhida pela

COOPCAR

cooperativa do clube da aeronáutica

para atender com
exclusividade aos seus
consociados.

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



A REVOADA QUE A HISTÓRIA ESQUECEU

Os cadetes do 3º ano da Escola de Aeronáutica, desejando associar-se às comemorações da Semana da Asa, irão realizar na próxima quinta-feira, dia 23 do corrente, uma grande revoada de 50 aviões tripulados por 77 cadetes e 15 oficiais. (...)

Trata-se, pois, de uma inédita e expressiva demonstração aviatória dos nossos jovens cadetes da Aeronáutica, em homenagem ao Dia da Asa.

A Noite recebeu a visita de uma comissão de cadetes que veio trazer essa comunicação, composta pelos seguintes alunos e participantes da revoada: cadetes Gonzaga Lopes, Willenses e Aché.

(Trecho transcrito do Jornal A Noite - outubro de 1947)

No dia 23 de outubro de 1947, Dia do Aviador, como fora amplamente divulgado, levantaram vôo do Campo dos Afonsos, por volta das 8 horas da manhã, 17 oficiais instrutores da Escola, dois subtenentes e um cadete para-guaios, e 76 cadetes que compunham o 3º ano da Escola de Aeronáutica, distribuídos em 48 T-6 (North American), sob o comando do chefe do Estágio Avançado, cap av Sebastião A. de Souza, tendo como companheiro de pilotagem o cap av Dagmar Paiva, chefe do Estágio V.I. (vôo por instrumento).

Foram oito minutos de ronco contínuo dos motores dos aviões que decolaram na "típica", espaçados em 10 segundos, proporcionando um show de imagem e som jamais visto e ouvido no lendário Campo dos Afonsos. A formação geral em "Javellin-Down" compunha-se de 12 esquadrilhas agrupadas em seis seções voando em "V" de esquadrilhas de cinco e três aviões, uma atrás da outra. Eu estava de "saco" (voltaria pilotando) com o cadete Argolo no 29º avião, nº 5 da 7ª esquadrilha da 4ª seção comandada pelo 1º ten av Waldyr Wasconcellos. Nesta posição privilegiada, pude observar perfeitamente (pois tenho essa imagem indelével na minha mente) as decolagens dos aviões à minha frente; os aviões taxiando atrás de mim em ziguezague e os que já voavam, buscando suas posições no grupo que tomava forma circulando sobre os Afonsos. Foi, de fato,

uma visão extraordinária e inesquecível!

Após a decolagem dos T-6, um Beech-Bi (T-7) decolou com o comandante interino da Escola, cel av Martinho Cândido dos Santos, e o chefe do Departamento de Vôo, ten cel av Ary Presser Bello, que nos acompanhariam a Resende. Seguiu-se a este avião outro Beech-Bi (T-11), nariz de vidro, conduzindo a bordo os dois mais famosos repórteres da época, Jean Manzoni e David Nasser, convidados pelos cadetes para fazerem a cobertura completa da "revoada" para os Diários Associados — leia-se revista *O Cruzeiro*, *O Jornal*, *Diário da Noite* etc...

Juntadas as "feras" em menos de 15 minutos sobre os Afonsos, rumou o líder do grupo para a cidade, à baixa altura.

O Rio de Janeiro viu-se, de repente, naquela manhã, sacudido pelo poderoso ruído de 48 motores que, vez por outra, uma rajada solta de um motor fazia o solo daquela afinada orquestra. O povaréu olhava para cima para apreciá-los. Éramos os astros fulgurantes daquele show nunca visto anteriormente. O Rio parou aos nossos pés!

Impossível reviver o que se passou na mente de cada um de nós, mas tenho a certeza de que, em dado momento, todos pensamos: "Conseguimos!"

De fato, da idéia à realização da revoada, houve muita mão-de-obra, se ra-

CARLOS PHILIPPE ACHÉ ASSUMPCÃO

ciocinarmos com a época. A Sociedade dos Cadetes do Ar, idealizadora da revoada, procurava resolver todos os problemas. Exemplos: a disponibilidade de aviões requerida estava acima das possibilidades do Estágio Avançado ("Não faz mal, pediremos aviões emprestados a Santa Cruz e Galeão"); transporte de combustível, bombas, funis e camurça para Resende ("O Parque providencia"); pessoal para o reabastecimento dos aviões ("Os próprios cadetes o farão"), e por aí a fora.

À medida que se desenvolvia a idéia em ter o 3º ano voando numa só formação, o vôo era chamado de "Cobrão". À proporção que os obstáculos apareciam, o "Cobrão" virava "Cobrinha". Até que um dia o chefe do Departamento de Vôo convocou a mim, como presidente da Sociedade, e o cadete Perez, o primeiro da turma, para uma conversa em seu gabinete. Após admoestarmos pelo fato de estarem os cadetes se imiscuindo em problemas que não eram de nossa alçada, declarou peremptoriamente: "O problema é meu, como chefe do DV, e do chefe do E.A. Nós iremos planejar o vôo".

Estava oficializado o "Cobrão"!

Mas voltemos ao grupo aéreo que sobrevoava os subúrbios da Central numa formatura impecável, se levamos em consideração que a maioria esmagadora dos futuros aspirantes só tinha treinado vôo de esquadrilha com três aviões.



AVIAÇÃO DE PATRULHA

À certa altura, o silêncio do rádio foi quebrado por uma voz com forte sotaque espanhol, que comunicava ao líder que iria abandonar a formatura devido ao superaquecimento do óleo no motor.

Chegava a testa da formação na altura da Praça Mauá quando o líder, inesperadamente, fez uma curva acentuada para a direita, no intuito de passar sobre a Escola Naval, alinhado com o sentido da pista do Aeroporto Santos-Dumont. Tocou "Horror" e "Jesus-está-chamando" ao mesmo tempo!...

Alguns líderes de seção abriram a curva para facilitar a vida dos alas; outros corrigiram reduzindo o motor. Seus alas agüentaram no braço e na "finesse" as suas posições. Dois aviões despençaram, recuperando-se um a 90 graus e outro a 180 graus com o rumo da formação. Alguns companheiros afirmam que "viram nego voando de trem e flap embaixo!"

Com o palavrão comendo solto pelo rádio, fizemos a primeira passagem sobre a Escola Naval numa formatura mais para "side-by-side" ou "aqui-eu-não-trombo". Registro aqui que, dias depois, a Sociedade dos Cadetes do Ar recebeu um vibrante e honroso telegrama dos Aspirantes da Marinha, que enaltecia a demonstração de arrojo e perícia dos Cadetes do Ar e agradecia a belíssima "Âncora" formada pelos aviões nos céus da Guanabara. Já os pilotos que se encontravam no Aeroporto Santos-Dumont foram unânimes em afirmar que a formatura "parecia uma imensa couve-flor!"...

Apesar das opiniões divergentes conseguimos realizar a homenagem aos aspirantes da Escola Naval, que era um dos nossos objetivos.

Deixamos o Pão-de-Açúcar a nossa esquerda, rumo à zona sul. De vez em quando, o T-11 com os repórteres passava por nós, filmando e fotografando tal qual a "Lutz Ferrando". No final do Leblon o líder dirigiu-se para a Lagoa Rodrigo de Freitas e naquele painelão fez "meia volta, volver!", sem avisar. Outra vez um churrilho de palavras pelo rádio, mas a cadetada agüentou firme nas posições sem ninguém "esperrar" ou amassar a cara no Corcovado.

Por baixo de nós continuava o desfile de bairros e novamente a Escola Naval, o centro da cidade e agora a Zona da Leopoldina. Em seguida numa larga curva alcançamos a Ilha do Governador e Niterói. A tranquilidade reinava no grupo e o silêncio do rádio apenas era quebrado quando um líder chamava atenção de um de seus alas que insistia em voar "tirando fotografia" de sua esquadilha.

Neste particular coube ao cap Hipólito da Costa (nosso comandante de Esquadilha no Corpo de Cadetes) a melhor frase veiculada pelo rádio: "o cadete que está no avião nº... à minha frente: ou você entra em forma ou te dou uma porrada com meu avião!"

Majestosamente a formação seguia em frente aprofundando Afonsos via Tijuca, Grajaú, Méier etc... Começamos a ganhar altura na vertical dos Afonsos rumo Resende. A serra do Mar estava encoberta.

Outra vez a voz com sotaque espanhol avisava o líder pelo rádio que voltaria à sua posição na formatura. Soubemos mais tarde que o piloto inadvertidamente decolara com a janela do radiador de óleo fechada. É para todos nós até hoje um grande mistério como o piloto conseguiu se encaixar de novo numa formação de 48 aviões.

Ao atingirmos 3 mil pés (900 metros) de altitude, voando no topo da camada, o líder sinalizou "abrir formatura". Era a hora do cigarrinho. Lembro-me de ter olhado em volta. Ao meu redor o céu estava coalhado de aviões. Eram os meus colegas, os cadetes do 3º ano que dominavam aquele espaço aéreo. Estávamos todos presentes, irmanados, voando lado a lado, coroando com aquele vôo os três anos de Escola de Aeronáutica, e festejando a estrela do aspirante aviador que receberíamos em 18 de dezembro. Tínhamos conseguido passar pela instrução de vôo sem a perda de um companheiro sequer, apesar dos graves acidentes ocorridos. Ali estavam: Baptista, Orleans, Magalhães, Argollo, Pradel, Hélio Abreu, Mesquita Cavalcanti, Sá, Pelicioti, Albano, Martins Chaves, Colomer, Borges, Fontes, Pitaluga, Pereira Júnior, Castello Branco, Axel, Moura Chaves, Maldos, Santoro, Sião e Oliveira, futuros oficiais aviadores que perderiam suas vidas no cumprimento do dever no decorrer dos anos; Araújo Lima, que morreu em desastre de avião como comandante da Cia. Comercial; Lameirão, Perez, Feitosa, Carvalho Filho e Gonzaga Lopes, que faleceram acamados.

No entanto, naquele exato momento, julgávamos que éramos parte integrante de uma escolta de caça que rumava a Berlim!

O cigarro queimou-me os dedos e eu voltei à realidade.

Como fora planejado, a outra homenagem que iríamos prestar seria aos cadetes da Escola Militar (atualmente Academia Militar das Agulhas Negras), situada em Resende, às margens do Rio Paraíba. No entanto, ao ser marcada a data — 23 de outubro, Dia do Aviador —, a Escola Militar estaria com todo seu efetivo em manobras de fim de ano, nos campos da fazenda Santa Ro-

sa, situada entre Barra Mansa e Resende. Não é de admirar que os cadetes de Agulhas Negras caprichassem na camuflagem, não só por profissionalismo, mas pela visita dos "Araújos" que viriam por cima de suas cabeças. Disse-me na época um cadete que mais tarde chegaria a quatro estrelas: "A infantaria estava literalmente enterrada nos seus *Fox-holes* individuais; a artilharia, com redes de camuflagem, disfarçava-se pelo bosque de eucaliptos, confundindo até os camaleões. Nós todos, de ouvidos atentos e observando o céu cheio de nuvens, aguardávamos vocês. Não sei quem gritou primeiro. Instintivamente olhei para o céu e vi uma dezena de aviões saindo das nuvens e embicando ferozes, numa velocidade espantosa em nossa direção, como se fossem metralhar-nos, seguindo-se uma barulheira infernal que sacudiu o terreno. Mal refeito do susto, outra leva de aviões passou rugindo entre as copas das árvores! E mais outra, e outra! Foi um caos total! Parecia que o inferno desabara sobre nós!"

Para quem estava voando, a história foi outra. Quando apaguei o cigarro, senti que o Argollo picava nosso avião com uma certa violência, como quem evita um urubu. Notei que, apesar de um pouco dispersos, os aviões também picavam seguindo o líder geral da formação que descobrira um buraco no tapete de nuvens. Passaram pelo buraco os aviões que couberam. Os que sobram deram uma volta e se enfiaram por dentro atrás de nós.

O providencial buraco localizava-se entre Barra Mansa e Resende, ou melhor, em cima da Fazenda Santa Rosa!... Rasante continuamos para Resende, enquanto as esquadilhas se juntavam em seções, sem darmos conta do pandemônio por nós provocado no campo de manobras, principalmente na arma da cavalaria, cujos cadetes corriam no campo em busca da cavahada que fugira apavorada!

O espaço aéreo, sobre Resende e a Escola, era pequeno para tanto avião, mas bem a feição para um "c. p."; que foi inevitável. Começou por seção, esquadilha, e acabou em cobrinha. "Coisa de louco", disseram os habitantes daquela pacata cidade. E foi, apesar da presença do Beech-Bi estacionado lá no Campo de Aviação que indicava a presença do general cmte da Escola Militar, do nosso comandante, do prefeito, do padre de oficiais superiores de ambas as armas, demais autoridades e o povo. Para o relato não ficar muito extenso, selecionei alguns depoimentos para termos idéia do que aconteceu no pouso quando os 48 aviões convergiram ao mesmo tempo, para o Campo de Aviação, que tinha duas pistas em

forma de T, sendo a maior de 900 metros de comprimento e a menor de 600 metros com 30 metros de largura e piso de grama. Na junção das duas pistas à margem da menor, uma antena de 15 metros, uma estação de rádio, um hangar e, logicamente, as autoridades completavam o cenário para a “zorra” que iria ser desencadeada pelos 96 ases que singravam os céus do Vale do Paraíba. Disse o primeiro entrevistado:

“Minha seção veio embalada rasante sobre a pista maior e pilotou sobre as autoridades, por esquadrilha. Na curva escalonamos para a direita. Nos 180 graus, o líder sinalizou outro *peel-off* para cobrinha, e voltamos para cima das autoridades. Desta vez, passamos um pouco alto, pois nesse exato momento outra seção passava a nossa frente, garbosa, a 90 graus com o nosso rumo, sobre as cabeças das autoridades. Ao recuperar, observei que duas seções voavam — eu poderia dizer com uma certa relutância — a “perna do vento” da pista maior; fizeram uma curva arretada e desabaram sobre a cabeça das autoridades!”

De outro companheiro:

“Reparei que os aviões pousavam na pista maior e não sei por que razão o meu líder escolheu a pista menor. Foi um salseiro. Eu não sabia se prestava atenção ao meu pouso ou ficava de olho nos aviões que desembocavam da outra pista por detrás de uma moita de bambu a 90 graus com a minha proa. Isso sem contar os sustos que eu levava quando uma esquadrilha passava sobre a minha cabeça, voando em sentido contrário, à procura das autoridades. Cheguei a sentir falta de um guarda de trânsito”.

Deixei para o final o depoimento de meu tio, médico da cidade que se encontrava entre as autoridades, como presidente do Rotary Clube de Resende:

“Seu Philippe, que beleza! Parecia que eu estava dentro de uma colméia e que um enxame de abelhas queria entrar, todas ao mesmo tempo. Foi uma zuada danada (ele era arataca). Avião subindo, outros descendo, uma queda de asa aqui, outra acolá, e de repente, zás! O silêncio completo e todos os aviões arrumadinhos um ao lado do outro!”

Amém!

Feita a chamada dos cadetes no hangar, por esquadrilha, certificamos-nos que estávamos todos vivos.

Após o almoço na Escola, fomos visitar os nossos companheiros em manobras. De fato, eles estavam impecavelmente camuflados. Alguns cadetes do ar caíram nas armadilhas colocadas nas trilhas pelos “milicos”, provocando

gozação geral. Foi uma espécie de vingança ao caos. Como os cadetes da cavalaria, “arreglamos todo”. Afinal, usamos a mesma mão-de-obra: o gaúcho! À noite houve um baile no clube local, onde moças, moçoilas e senhoras da classe de 1897 foram disputadas na covardia, pois apenas poucos cadetes da AMAN nos acompanhavam — aliás, somente aqueles dispensados das manobras devido a um pé quebrado, braço na tipóia ou disparo de hélice. No dia seguinte seria o regresso.

O dia amanheceu chuvoso, com nuvens baixas e nevoeiro no Vale do Paraíba. Um avião meteorológico foi enviado pelo Tião (cap Sebastião) para explorar a serra. Tudo fechado. A estação de rádio recebia BM’s informando que o Rio estava fechado para vôo visual. Nada mais tínhamos a fazer a não ser aguardar a melhoria do tempo, o que não aconteceu até o cair da tarde. Somente o Beech do comandante decolou. Não tenho notícias de que algum T-6 tenha regressado ao Rio no dia 24. Pernoitamos outra vez na Escola Militar.

No dia 25 pela manhã o tempo tinha melhorado, apesar das nuvens baixas. O Rio se encontrava encoberto, mas aberto visual. Então o Tião decidiu: “Decolagem por esquadrilha espaçadas em 3 minutos”. Era grande a sua responsabilidade de soltar 48 aviões de Resende para o Rio com uma serra no caminho.

Novamente o ronco dos motores encheu os ares, agora num campo bem pequeno, mas com uma platéia imensa: a cidade toda estava no Campo de Aviação.

Algumas esquadrilhas decolaram da pista maior e se reuniram na vertical do campo; outras preferiram a pista menor, já no rumo para o Rio, juntando na reta e desaparecendo atrás do primeiro morro.

O nosso comandante, na briefing, alertou-nos sobre a necessidade de voarmos colados a ele. Quem desgarrasse se furnicava perdido nas nuvens. Face à recomendação, decolamos com a “macaca”, juntamos com a “vespa” e voamos com a “zipa” no olhar! Vimos colados na aerovia “Rio Paraíba” e sobrevoamos várias cidades que hoje sei quais foram: Barra Mansa, Volta Redonda, Barra do Pirai, Vassouras etc.. Eu digo “etc.” porque tenho a impressão de que fomos até Porto Novo, terra natal do nosso líder!

Cruzamos a serra em algum lugar (macete do instrutor) e, de repente, a Baixada Fluminense. Dali a Copacabana foi um pulo.

Nesse trajeto, algumas esquadrilhas foram observadas “homenageando” os moradores da Tijuca, e, ao longe, T-6

recuperando de rasantes sobre a Zona Sul. Fizemos o mesmo. Na ida, voamos em esquadrilha, e na volta, em fila indiana. Estávamos à cata de “alvos de oportunidades”.

Enfim, os Afonsos. Novamente houve escolha de pista, apesar da TAF. O vento estava de rajada. Uns pousaram na “Típica”, outros na “Caveirosa”. Todo mundo queria pousar o quanto antes, para não dar mais chance para a bruxa.

Finalmente, os motores se calaram, estalando um aqui, outro ali, enquanto resfriavam, demonstração inequívoca do esforço dispendido nas mãos daquelas feras indomáveis.

No alojamento do corpo de cadetes, muito chute e muita gritaria. Afinal de contas, aqueles cadetes maravilhosos com suas incríveis máquinas voadoras tinham se portado com galhardia na inédita revoada que brindou milhões de espectadores, fato que até hoje não foi ultrapassado não só pelo tipo e pilotos, como a quantidade de aviões em uma só formatura.

Dias depois fomos ao cinema assistir ao filme sobre a revoada preparado por Jean Manzon e David Nasser. O público deitava e rolava de tanto rir. Devido ao fato do T-11 ser mais veloz que os NA’s na tela, os T-6’s apareceram voando de marcha-ré! Tivemos que tirar todas as cópias de cartaz.

De todas as demonstrações aéreas colhem-se ensinamentos.

Eu colhi alguns:

- O cadete do ar é, antes de tudo, um bravo, e Deus é seu co-piloto;
- No Campo de Aviação (antigo) de Resende, cabiam 48 NA’s;
- Demonstração sem a presença de autoridades não tem graça;
- O edifício de apartamentos isolados e de oito andares, a cavaleiro do Forte de Copacabana, na rua Francisco Otaviano, é um excelente marcador para uma curva rasante de grande inclinação, apesar de morar lá (morava) o brig Fontenelle;
- Um buraco num tapete de nuvens é sempre providencial para perder de altura, afugentar cavalos e apavorar terráqueos.

Passaram 43 anos. Ficou difícil a reconstituição do evento, face à falta de material e a memória a nos trair. Em todo caso, tentei lembrar os fatos tão distantes quanto os “Rambles” que autorizavam a um piloto a pegar um avião e ir a qualquer lugar, dentro do território nacional e o Pavilhão Van Ess, Disneylândia particular dos cadetes do ar!

Em tempo: até hoje não tive coragem de perguntar ao ten brig Ary Preser Bello a opinião dele sobre o nosso pouso em Resende!...



AGRADECIMENTO

“São tantos os pontos em comum entre esportista e homem do ar, que se torna difícil tratá-los separadamente”.

TOGO RENAN SOARES

Em 85 anos de vida, dos quais mais da metade a serviço simultaneamente do esporte e da Força Aérea, poucas homenagens tocaram-me tanto quanto a recebida em 4 de agosto de 1990.

Aflorou-me a emoção por uma série de razões, creio todas bastante justificáveis, assim:

- 1º — Inicialmente, o local da homenagem — o legendário Campo dos Afonsos — onde, nos idos de 40, cruzou-me o destino com a singular figura do marechal Henrique Raymundo Dyott Fontenelle, já na época o grande incentivador e responsável direto pela formação e pelo código de conduta que pautaria a vida das primeiras gerações de oficiais aviadores;
- 2º — A presença de pessoas amigas, entre elas aqueles desportistas de Basquete que mais glórias deram ao Brasil e, evidentemente, mais orgulho trouxeram também a seu técnico;
- 3º — A beleza da festa inspirada pelo Ten Brig Murillo Santos com o apoio do ten brig Ivan Moacir Frota e o major brig Carlos Alberto Cavalheiro, e tão seguramente conduzida pelo ten cel av Francisco da Costa e Silva Jr., grande campeão de natação das Forças Armadas, faz-me crer uma vez mais na lealdade dos amigos e sua importância em nossas vidas;
- 4º — Seguramente, contudo, o que me trouxe maior emoção foi a possibilidade de, por alguns momentos, ter em quadra, como se magicamente o tempo fluísse célere, um time composto por estrelas de oficiais da Aeronáutica, hoje detentores de altas responsabilidades do Ministério, um dia cadetes e esportistas sob minha direção como, por exemplo, os brigadeiros Murillo Santos, Ivan Frota, Tang, C. Alberto e tantos outros. Senti-me naquele instante novamente o jovem treinador, à frente de uma equipe de cadetes da Aeronáutica prestes a competir, dessa vez, diante de um adversário imbatível: o tempo, que nada perdoa.

Exatamente nesse ponto, em que o cadete do ar encontra o esportista e passam ambos a compor o caráter do homem, pôde ser resumida a área de

atuação do treinador e técnico, enquanto escultor de personalidades. E é por isso, por essa dualidade, tão esplendidamente complementar, e como observador privilegiado, que me permito fazer essa afirmação:


- O esporte, quando organizado na ação de muitos, obediente à mesma disciplina, torna o corpo sadio e a alma alegre. Um legítimo esportista nunca é triste. Por outro lado, um povo, sem a prática metódica dos esportes, será sempre um povo perturbado nas linhas do desenvolvimento físico e moral.
- A atividade aérea, disciplinadamente introduzida na vida do jovem, forja a têmpera, tornando hígido o corpo físico e ampliando a sensibilidade do homem. O cadete do ar tem alma arejada pelo vento das alturas e pela grandeza de poesia diária com que nos céus se obriga a conviver.
- A prática esportiva é marca perene no apogeu de históricas civilizações, cujos reflexos chegam até nossos dias, como prova incontestante do quanto representam para marcar a existência e suas obras.

As diversas modalidades desportivas, ensinam a disciplina, requerem atenção constante, o ânimo sempre aceso, os movimentos leves, o gosto pelo ataque no bom sentido e pela defesa, criando, enfim, a coragem, que é a verdadeira arma da vida.

O vôo, desde que o homem pôde, num arroubo inventivo, torná-lo possível e seguro, também é marca duradoura quanto ao livrar a existência humana de uma limitação aos pequenos objetivos da superfície. E sobretudo aproximou os homens na medida em que mostrou o céu em sua plenitude, estendendo-se igualmente sobre todos, superando as idéias de fronteiras entre os povos.

Em verdade são tantos os pontos em comum entre esportista e homem do ar, principalmente na Aeronáutica, que se torna até difícil, em minha mente, tratá-los separadamente, e se pode apenas dizer que são cristais em estado puro que, a um artesão de personalidades, um simples treinador, cabe apenas burilar. É assim que me vejo quando, quase ao final de uma longa caminhada recebo as homenagens dos que comigo alternaram momentos de árduo e sacrificante treinamento com outros de absoluta glória e magia. E é por isso que encerro este agradecimento, lembrando as palavras de Petrarca: "O mestre e o discípulo confundem-se ambos na imensa interação de espíritos..."

Muito obrigado.



Até hoje nenhum técnico brasileiro de qualquer modalidade esportiva agraciou o Brasil com tantos títulos como Togo Renan Soares — o nosso Kanela —, que foi bicampeão mundial e tetracampeão sulamericano (campeonatos conquistados, respectivamente, em duas e quatro vezes consecutivas). Foram inúmeras vitórias em campeonatos mundiais, panamericanos, sulamericanos e até mesmo em olimpíadas. Em resposta à homenagens prestadas por um grupo de oficiais-generais da Força Aérea, nosso Kanela traz o seu agradecimento e aproveita para indicar alguns pontos em comum entre o esportista e o homem de aviação.





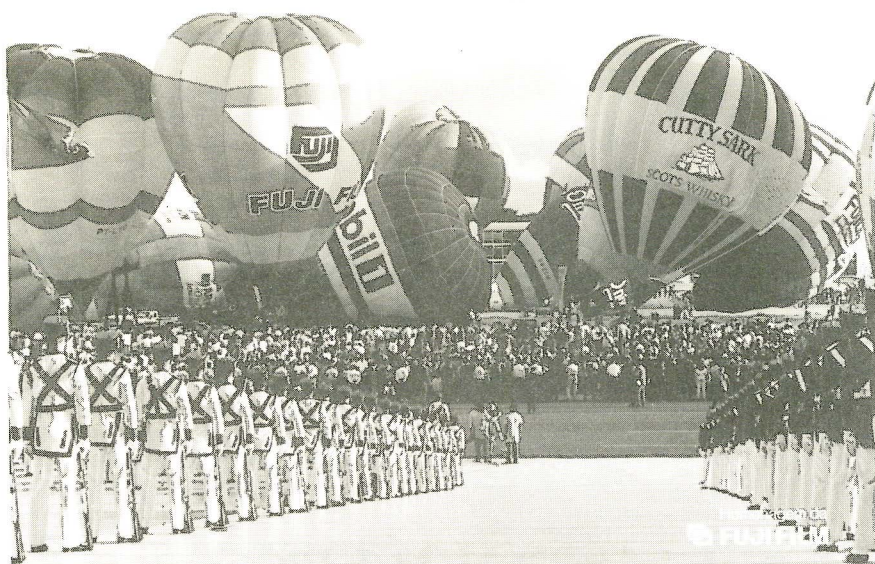
BALONISMO

a aventura de voar

Os balões de ar quente, com seu colorido e diferentes formas, encantam pela suavidade e beleza com que deslizam pelos céus. Considerado um dos esportes aeronáuticos mais seguros, o balonismo vem ganhando espaço em todo o mundo. No entanto, os balões já não têm mais apenas o caráter esportivo. Atualmente, é grande a utilização dos balões dentro do mercado publicitário.

O balonismo tornou-se verdadeira febre nos Estados Unidos, onde existem hoje mais de cinco mil balões, e na Europa — só na Inglaterra, país onde o esporte é mais desenvolvido, o número de balões ultrapassa os 1.500.

No Brasil, esse esporte tem crescido consideravelmente nos últimos três anos — atualmente, nosso país comporta o maior número de balões e balonistas da América Latina. O primeiro festival realizado por aqui ocorreu em



1979, no Rio de Janeiro. Oito anos depois, em 1987, aconteceu o segundo, também no Rio. Nesse mesmo ano foi criada a Associação Brasileira de Balonismo (ABB), que deu maior força ao esporte. Em 89 e 90, o destaque ficou para o festival de Torres.

O balonismo é considerado um esporte seguro, já que tem índices de acidentes de aeronaves praticamente nulo, segundo estatísticas do Departamento de Aeronáutica Civil e da Associação Brasileira de Balonismo. Isso se deve ao fato de que existe vistoria periódica dos equipamentos dos balões e, além disso, a autorização para voo somente é liberada para pilotos com breve.

Estabeleceu-se, em 1988, durante a realização do campeonato de Casa Branca, em São Paulo, um sistema de inspeção de balões a cada 100 horas de voo, além de inspeção anual obrigatória. Quanto aos brevês, as escolas de balonismo devem estar ligadas a clubes que tiverem ao menos um instrutor habilitado. No entanto, os clubes não são obrigados a possuir escolas. Para serviços especiais, como transporte de passageiros e propaganda, é necessário formar uma empresa comercial, a qual não precisa estar ligada a um clube.

O material com que é feito o balão — envelope, cesto, cordames, maçaricos, botijões de gás — são fabricados para suportar nove vezes a exigência normal. O tecido do envelope é feito de nylon especial contra a propagação do fogo. Os cordames são de kevlar, um tipo de material que não queima, não conduz eletricidade e não apodrece. Cada um deles tem a espessura de um cordão de sapato e pode suportar até 600 quilos de peso. A boca do balão é revestida de um material que retarda o fogo e impede sua propagação chama-

do nomemex. O cesto é preso ao balão por quatro a oito cabos de aço (que podem suportar até 1 tonelada), e geralmente tem espaço para até três pessoas, pois carrega quatro botijões de gás, totalizando cerca de 300 quilos. O gás utilizado é o propano, e não o hidrogênio — aquele usado no dirigível de Hindenburg nos anos 30.

Um balão a ar quente voa pela diferença das temperaturas ambiente e a de seu interior. Aquecido, o ar torna-se mais leve, o que permite ao balão elevar-se do solo. Primeiro o envelope do balão é inflado de ar frio por um ventilador especial, e depois é aquecido por um maçarico. O vime com que sua cesta é normalmente confeccionada colabora para manter sua leveza. Sem meios de locomoção próprios, o balão voa levado pelas correntes atmosféricas. O que o piloto pode fazer é escolher sua direção através das correntes, aumentando ou diminuindo sua altitude. Para fazer o balão subir, basta aumentar a chama do maçarico.

Na opinião dos balonistas, a melhor altitude de voo é a de 330 metros e o vento ideal é de 12 nós por hora, o que dá uma velocidade máxima de 24 km/h. O controle de subida e descida é quase total, permitindo que o balão decole e pouse em áreas onde outras aeronaves não conseguiriam. As correntes podem variar bastante de direção, pois sofrem influências do relevo e geografia, e também de horário. Só para se ter uma idéia, ao amanhecer e entardecer as correntes são mais suaves, já que o ar não é tão aquecido pelo sol. Por isso, são os horários mais escolhidos para os vôos.

Um balão leva geralmente 80 quilos de gás, consumindo cerca de 25 a 30 quilos por hora. A autonomia de um voo leva aproximadamente 2 horas e meia. Quando se deseja descer mais

depressa, ou no pouso, puxa-se um cabo que faz com que o pára-quedas — uma espécie de alcapão no topo do balão, mantido fechado pela pressão interna do ar — desça um pouco, deixando escapar ar quente, fazendo então o balão descer. Com o cabo puxado, desinfla-se o balão no pouso, fazendo-o murchar e deitar para ser enrolado e guardado na bolsa.

As provas do balonismo são geralmente de precisão, em que um alvo deve ser atingido. Uma delas é a "Caça à Raposa": escolhe-se um balão que será a "raposa"; ele decola cerca de 10 minutos antes dos concorrentes, que tentam segui-lo. Aquele que pousar mais próximo do balão-raposa será o vencedor.

Já na prova do Alvo-Declarado, os pilotos recebem o mapa da região em que se realiza o campeonato, com diversos alvos assinalados, como por exemplo pontes, viadutos, etc. Os balonistas devem decolar de qualquer ponto distante no mínimo 3 quilômetros do alvo escolhido, carregando suas marcas (fitas com um saco de areia em uma das extremidades). No momento em que sobrevoar o alvo, o piloto deve jogar sua marca. Vence aquele que chegar mais próximo do alvo. Há também outras provas, como a do cotovelo, a Fly Inn, a Corrida até uma linha e a Prova do Mastro.

ORIGENS

O primeiro objeto com o qual o homem conseguiu violar o ar através de um invento foi um balão, construído por um brasileiro, padre Bartolomeu de Gusmão, durante uma apresentação ao rei de Portugal, Carlos V, em 1709. Mas o primeiro voo humano num balão foi realizado em 1783 pelos franceses Pilâtre de Rozier e o marquês d'Arlandes, construído pelos irmãos Montgolfier. Os balonistas sobrevoaram Paris a 1 mil metros de altura, durante 25 minutos.

A partir daí, a ascensão em balão virou moda. As pesquisas para o aperfeiçoamento dos balões acabaram por gradativamente aumentar a segurança e a estabilidade dos vôos. Santos-Dumont, em 1901, ganhou um prêmio com seu voo ao redor da Torre Eiffel, graças a um desempenho perfeito. Desde então, a utilização dos balões a gás para transporte de passageiros intensificou-se consideravelmente. O uso militar de balões teve seu auge na Primeira Guerra Mundial, quando foram utilizados como postos de observação e barreiras aos ataques aéreos. Hoje, os balões já não provocam tanto espanto, mas continuam impressionando por sua beleza e graciosa maneira com que são movidos pelo vento.

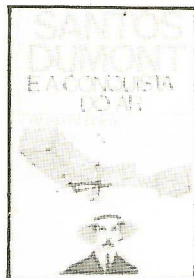
A livraria
que vai
até você

Diretamente
no INCAER
Praça Mal.
Âncora,
15-A,
Centro - RJ,
ou pelo
Tel: 533-0295
das 13 às 18h.

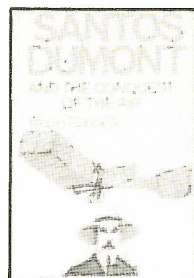
Remessas também por reembolso postal

Preços sujeitos a alteração

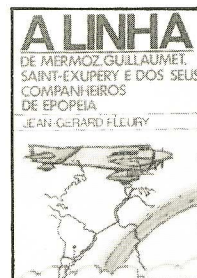
CLUBE DO LIVRO



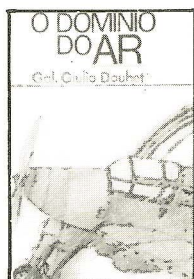
Aluízio Napoleão
SANTOS DUMONT
E A CONQUISTA
DO AR
495 págs. - Cód.: 3001



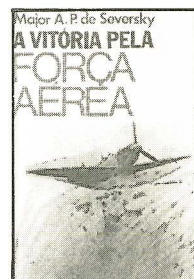
SANTOS DUMONT
AND THE CONQUEST
OF THE AIR
556 págs. - Cód.: 3003



Jean-Gérard Fleury
A LINHA
312 págs. - Cód.: 3005



Gal. Giulio Douhet
O DOMÍNIO DO AR
286 págs. - Cód.: 3006



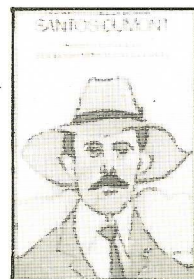
Major A. P. de Seversky
A VITÓRIA PELA
FORÇA AÉREA
306 págs. - Cód.: 3007



Murillo Santos
EVOLUÇÃO DO
PODER AÉREO
179 págs. - Cód.: 3010



Rui Moreira Lima
SENTA A PUA!
465 págs. - Cód.: 3011



Fernando Hippólito
da Costa
SANTOS-DUMONT -
HISTÓRIA E
ICONOGRAFIA
224 págs. - Cód.: 3014



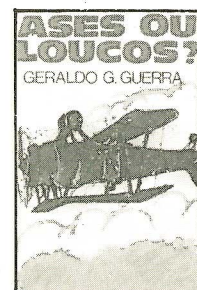
Instituto Histórico e
Cultural da Aeronáutica
HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. I
528 págs. - Cód.: 3008



HISTÓRIA GERAL
DA AERONÁUTICA
BRASILEIRA - VOL. II
626 págs. - Cód.: 3013



C. Luiz Tenan
MEMÓRIA DE UM
PILOTO DE LINHA
223 págs. - Cód.: 3015



Geraldo G. Guerra
ASES OU LOUCOS?
321 págs. - Cód.: 3016



Withams 77

AVIAÇÃO DE PATRULHA

No último dia 22 de maio comemoramos o dia da Aviação de Patrulha. Nesse mesmo dia, em 1942, um avião B-25 da FAB efetuou o primeiro ataque a um submarino hostil, em águas brasileiras. A esse, seguiram-se mais dois ataques no dia 27 do mesmo mês.

Esses ataques dão à nossa Força Aérea a primazia da abertura das hostilidades de nosso país contra as denominadas Potências do Eixo.

Como fazia parte das tripulações dos dois aviões que efetuaram os primeiros ataques, julguei ser de interesse relatar e lembrar alguns acontecimentos da época.

Em primeiro lugar, lembraria que em maio de 1942 o Brasil não estava na guerra.

De fato, após o ataque a Pearl Harbor, no domingo, 7 de dezembro de 41, apesar das declarações de solidariedade americana, votadas na Oitava Conferência de Lima e na Primeira, Segunda e Terceira Reuniões de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, efetuadas, respectivamente, no Panamá (1939), em Havana (1940) e no Rio de Janeiro (1942), não variou o Governo brasileiro de atitude, embora houvesse sido,

insolitamente, agredido o território dos Estados Unidos da América.

Somente a 28 de janeiro de 1942, na sessão de encerramento da II Reunião de Consulta dos Ministros de Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Rio de Janeiro, o ministro Oswaldo Aranha participou o rompimento das relações diplomáticas do Brasil com as potências do Eixo: Alemanha, Itália e Japão.

No mês seguinte começaram os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros: o "Cabedello", o "Buarque", o "Olinda", o "Arabutã", o "Paraíba", e, em 18 de maio de 1942, o "Comandante Lyra", frente a Fortaleza.

A guerra submarina chegava às costas do Brasil. Estávamos completamente despreparados para essa eventualidade, tanto no que diz respeito a material quanto a pessoal. Recebemos então da Aviação do Exército dos Estados Unidos alguns modernos aviões de guerra, e, pela Portaria nº 12 de 4 de fevereiro de 42, foi organizado na base aérea de Fortaleza uma unidade volante especial, que recebeu a designação de "Agrupamento de Aviões de Adaptação".

Afonso Celso Parreiras Horta

AVIAÇÃO DE PATRULHA

Inicialmente contou com 12 aviões de caça P-36, dois aviões de bombardeio B-18 e seis aviões de bombardeio médio North American B-25. Junto com os aviões, apresentou-se em Fortaleza um grupo de oito pilotos americanos da USAF e alguns sargentos especialistas, que deveriam orientar a instrução e adaptação de nossos pilotos a eles.

Mas a falta de pessoal era enorme. Nenhum comandante queria abrir mão do pouco que tinha e lutavam em ceder pilotos para o Nordeste.

Como exemplo, resolveu o ministro Salgado Filho abrir mão de três de seus oficiais de Gabinete e destacá-los para servir na então Segunda Zona Aérea. Desse modo, os capitães-aviadores Dionísio Cerqueira de Taunay, Oswaldo Pamplona Pinto e eu passamos a fazer parte do "Agrupamento de Aviões de Adaptação", em Fortaleza.

No dia 9 de maio de 1942 decolei como primeiro piloto do pequeno avião Lockheed 12-A nº 5, tendo como co-piloto o então major aviador Newton Rubens Scholl Serpa. Chegando a Recife, apresentamo-nos ao comandante da Segunda Zona Aérea, brigadeiro Eduardo Gomes. Determinou que seguissemos imediatamente para Fortaleza, em um avião B-18 que era pilotado pelo major aviador José Sampaio de Macedo, comandante da base aérea de Fortaleza.

Na presença do major aviador Clóvis Travassos e do capitão aviador Jacinto Pinto de Moura, recomendou-se que no vôo ao longo da costa observasse, com cuidado, as pequenas enseadas, pois corriam boatos de que submarinos alemães ali se abasteciam. Ponderei que era muito pouco provável que o Comando da Marinha Alemã pudesse basear campanha no Atlântico Sul, contando com essa espécie de reabastecimento.

Nós estávamos com sérias dificuldades de abastecimento de gasolina em Fortaleza. O brigadeiro não retrucou e insistiu no que havia dito. Perguntei o que fazer no caso de avistar um submarino. Respondeu-me:

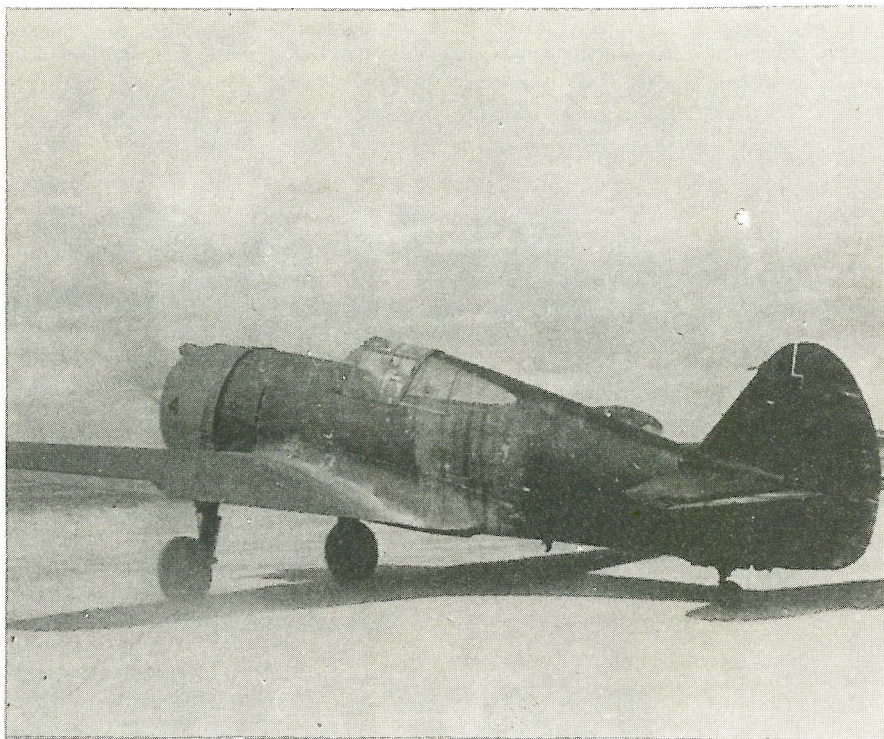
"Se for hostil, você ataca".

Quis saber o que deveria ser considerado como um submarino hostil. Respondeu-me:

"O que estiver mergulhado".

Procurei argumentar que um submarino mergulhado dificilmente poderia ser visto, e que, de todo modo, não tínhamos meios de atacá-lo, nessa situação. Com a mesma calma e obstinação, disse:

"Está bem. Então é aquele que, estando na superfície, não mostra a bandeira".



Curtiss P-36

Chegando a Fortaleza, à tarde, tive-mos um primeiro vôo de adaptação no B18, efetuando algumas decolagens e pousos na pista de grama da base, denominada "Alto da Balança".

Fui, imediatamente, escalado para co-piloto de um avião B-25, que deveria efetuar um vôo de patrulha na madrugada do dia 20. Nesse dia, às 3 horas da manhã, fui apanhado no hotel pela condução das tripulações. Chovia torrencialmente.

Nunca havia visto um B-25, o qual estavam operando no campo do "Pici", uma pista asfaltada, bastante curta, situada próximo da base.

O primeiro piloto e instrutor era o tenente norte-americano Gus Wittington, e imagino que deve ter ficado horrorizado ao receber, como co-piloto, um capitão brasileiro que nem sabia como entrar no B-25.

A decolagem noturna, com carga máxima, foi feita praticamente por instrumentos, e assim que atingimos o topo o tenente Wittington passou-me a pilotagem. De início não conseguia manter o vôo devido à pouca estabilidade e ao meu desconhecimento completo do avião. Ao clarear, as coisas foram melhorando.

Estes B-25 eram os B-25B, e tinham como armamento uma metralhadora móvel -30 no nariz, uma torre ventral com duas metralhadoras -50 e uma torre no dorso, também com duas metralhadoras -50. Estavam carregados com 10 bombas, de 100 libras, de emprego geral, acomodadas no denominado "Bomb bay" (compartimento de bom-

bas). A alça de mira era a "Norden", a ser operada pelo bombardeador.

É de notar que o avião possuía dois sistemas elétricos — um de 12 volts e outro de 24 volts —, que eram selecionados pelo primeiro piloto por meio de pequeno interruptor existente no painel de instrumentos, à esquerda. As torres, com as metralhadoras -50, só operavam em 24 volts.

Estes aviões, antes de virem para o Brasil, haviam pertencido a um agrupamento especial que, na Califórnia, fazia treinamento de decolagens extremamente curtas e com carga máxima. Depois soubemos que este agrupamento foi o que, em 18 de abril de 1942, sob o comando do então tenente coronel Jimmy Doolittle, efetuou o raid de bombardeio sobre Tóquio, decolando do navio-aeródromo "Hornet".

Um cuidadoso programa de instrução havia sido preparado pelo chefe da Missão Norte-Americana de Aviação Militar no Brasil, major "USAF" Thomas D. White, que previa um período de instrução e de adaptação de cerca de seis meses. A premência da campanha submarina não permitiu que se efetivasse e passamos a voar, imediatamente, em missões de patrulha. Tivemos, na verdade, o chamado "O. J. T.", ou seja, o "On the Job Training".

No dia 21 de maio, pela manhã, decolamos no avião B-25B FAB 2028, ex-USAFA 40-2245. Nossa tripulação era composta pelo instrutor, tenente Henry H. Schwane, alunos capitães Parreiras Horta e Pamplona, sargento-bombardeador John G. Yates, mecânico e

artilheiro sargento William D. Tyler e rádio-telegrafista sargento Morris Robson.

A duração da patrulha e vôo de instrução deveria ser de dois dias, incluindo pouso e pernoite em Natal e Recife.

Encontramos muito mau tempo, não conseguimos pousar no Recife e, nesse dia 21, regressamos a Natal e ali pernoitamos. Como oficial mais antigo na tripulação, sugeri que o vôo de regresso fosse feito com sobrevôo de Fernando de Noronha, Atol das Rocas e Fortaleza, o que nos afastava bastante da costa.

No dia 22 decolamos já tarde. Nessa etapa, o primeiro piloto era o tenente Schwane, e o co-piloto, o capitão Pamplona. A navegação ficou a meu encargo. Sobrevoamos Noronha e às 14 horas, aproximadamente, estava utilizando o derivômetro para determinar o vento e o rumo correto para Rocas, quando fui chamado pelo capitão Pamplona que, apontando para o horizonte, perguntou-me:

“Não parece um submarino?”

Imediatamente vi o submarino navegando na superfície, aberto pelo nariz de nosso avião cerca de 30 graus. Na ocasião, julguei tratar-se de um submarino alemão, da classe de 850 toneladas e que montava um canhão na proa. O tenente Schwane virou-se para mim e perguntou:

“O que devo fazer?”

Lembrei-me das ordens verbais do brigadeiro Eduardo Gomes, do “Comandante Lyra” pegando fogo, não vi bandeira nenhuma e respondi:

“Vamos atacá-lo”.

Ele perguntou como, e eu disse:

“Bem, você é suposto ser o instrutor. Diga como”.

Ao que ele disse:

“Está bem. Vou cruzar o alvo e lançar as bombas em salva, de uma altura de 1 mil pés, pois não acredito que ele nos dê outra oportunidade. Nossas metralhadoras -50, da torre inferior, varrem a tripulação no convés. Por favor, vá para a abertura do “Bomb bay” e marque o ponto de queda das bombas”.

Ordenou ao bombardeador que assumisse a alça Norden e iniciamos a corrida para o ataque.

De minha posição, em cima da abertura do “Bomb bay”, via perfeitamente o submarino aumentando a velocidade, e sua tripulação, de shorts e sem camisa, correndo para guarnecer o canhão na proa e as armas automáticas na Torreta.

Com os fones nos ouvidos, acompanhei as instruções do bombardeador, e, ao ouvir a exclamação “Bombs away!”, vi as bombas saírem direto para um im-

pacto perfeito. Nesse momento, o submarino guinou violentamente para bombordo, adernando sobre a água e as bombas o enquadraram na popa.

Ao fazermos a curva à esquerda e iniciarmos a subida para altura de segurança, já começamos a receber os tiros do pequeno canhão, cujos “Schrapsels” explodiam bem próximo do avião. O submarino permanecia na superfície, sempre girando à esquerda e largando muita fumaça pela popa, de início branca e depois preta. Assumi que estivesse avariado, pois não mergulhava, ao que o capitão Pamplona ponderou:

“Não, ele não mergulha porque estamos aqui e ele não pode saber que não temos mais bombas”.

Isso me pareceu razoável. Decidimos entrar em algumas nuvens e, depois de pouco tempo, regressar ao local do ataque. Lá estava o submarino, e desta vez um “Schrapsel” arrebentou bem próximo ao nariz do avião. Resolver regressar a Natal, obter bombas de profundidade e voltar ao ataque ao submarino que, eu estava convencido, não podia mergulhar.

Cabe salientar duas coisas: nosso telegrafista tentou contato com qualquer estação-rádio, mas não conseguiu. Não ouvi um só tiro das -50, mas somente uma pequena rajada da -30, no final da corrida de bombardeio.

Chegando a Natal, pedimos ao comandante Clark, da Marinha americana, bombas para nosso avião, e relatei o ocorrido. Imediatamente alertou dois Catalinas para decolagem e levou cerca de uma hora para nos armar. Ao voltarmos ao local do ataque, nada vimos e regressamos a Fortaleza.

Hoje sabemos, como resultado de cuidadosas pesquisas realizadas pelo tenente-brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, que o submarino era italiano — o “Barbarigo” do comando do capitão Enzo Grossi. Em seu relatório, Grossi relata o ataque e diz que as bombas caíram perto de seu navio, sem causar qualquer dano. Sabemos, também, que as bombas de demolição, ao explodir próximo a um submarino, não são capazes de avariar o casco resistente do mesmo e muito menos afundá-lo. O mesmo quanto às -50, que só podem matar ou ferir a tripulação no convés. Prova concreta disso é do fato ocorrido em 3 de dezembro de 1939, quando o submarino inglês “Snapper” foi atingido por engano, pelo impacto direto de uma bomba de 100 libras, junto à base da Torreta. O único dano foram quatro lâmpadas queimadas, no compartimento de controle.

Por que não conseguimos falar pelo rádio com ninguém, e por que as -50 não atiraram?

Havia, na época, o famoso “silêncio rádio”, e ninguém atendida a ninguém. Quanto às -50, o nosso instrutor, tenente Schwane, simplesmente não trocou o interruptor de 12 para 24 volts.

Tudo compreensível na afobação do primeiro encontro com o inimigo.

E o medo, tivemos medo?

Durante toda a ação, surpreendidos pelo que estava ocorrendo, preocupados com a responsabilidade de atacar um submarino, quando ainda não estávamos na guerra, nada nos alarmou. Mas, alguns momentos depois de nos afastarmos da área, quando tudo voltou à calma, sentimos uma lufada de bíf-



Lockheed PV-1

AVIAÇÃO DE PATRULHA

lis pura e amarga na boca e uma sede incomparável. Julgo que isto era medo, sobrevivendo com algum retardo.

Acredito que todos devem ter alguma espécie de medo ou senão respeito pela antiaérea, o terrível "flack". Que o digam os nossos companheiros que combateram na Itália.

Sem dúvida, o pior medo que um aviador possa ter é o medo de ter medo de que os outros possam pensar que ele tem medo. Isso pode levá-lo a desprezar regras de segurança de voo e a cometer imprudências inaceitáveis. Caso típico foi ocorrido com o Lara, na campanha do Primeiro Grupo de Caça, na Itália. Mas estou certo de que o profissionalismo é o que permite ao aviador enfrentar com calma e determinação as situações de perigo, que realmente existem.

O segundo ataque, efetuado na manhã do dia 27 de maio de 1942, foi bem diferente.

Estava convencido de que os submarinos, que supunha na época fossem alemães, deveriam ter estabelecido uma "linha de vigilância", que, partindo de algumas milhas fora da foz do Rio Amazonas, corresse nossa costa em direção ao Atol das Rocas, Fernando de Noronha e tomasse a seguir o rumo de Recife. Nosso tráfego marítimo de navios isolados fatalmente cortaria esta linha.

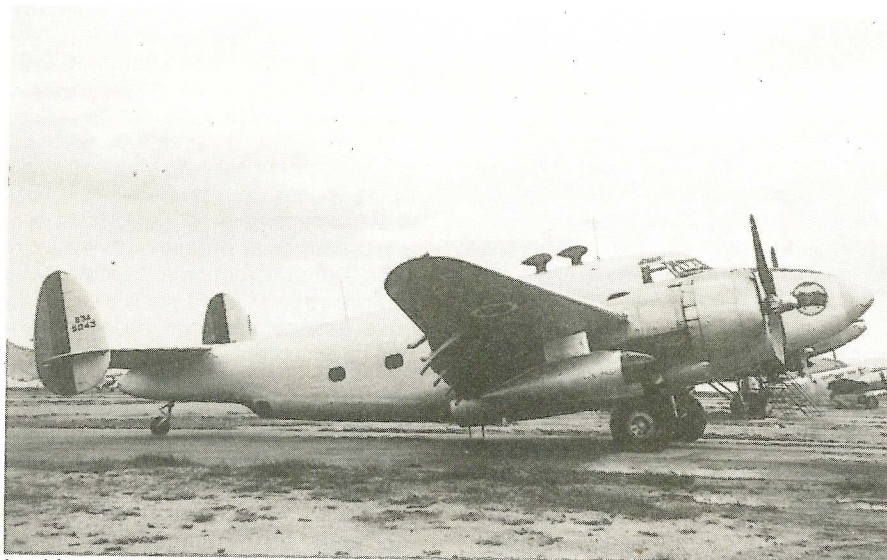
No dia 27, ainda noite, decolei de Recife como primeiro piloto do avião B-25 nº 40-2263 (USAF), tendo como co-piloto e instrutor o tenente Wittington. Sobrevoamos Noronha e seguimos para Rocas.

Pouco depois de Rocas, cujo farolite pude bem avistar ao clarear o dia, vi no horizonte, parado na superfície, um grande submarino que me pareceu muito com o nosso velho "Humaitá".

Já dispúnhamos de uma bomba de profundidade de 320 libras e três bombas de 500 libras dotadas de espoleta de retardo. O tenente Wittington instruiu-me a baixar imediatamente para 100 pés (30 metros), reduzir a velocidade para 160 milhas, abrir o "Bomb bay" e lançá-las, em salva, no momento em que o nariz do avião enchesse a Torreta do submarino. Como tínhamos o sol por detrás, imagino que só fomos avisados no último momento, quando iniciou uma imersão estática de emergência.

Lancei as bombas no exato momento em que a Torreta desaparecia da superfície.

Ao fazer a curva, subindo à esquerda, pude ver o final da explosão das mesmas ou pelo menos da bomba de profundidade; no local havia uma enorme mancha escura, que me pareceu



Lockheed 37 Ventura PV-1

ser de óleo. Estava certo de que este submarino tinha sido atingido.

Puro engano. Na realidade, tratava-se agora do italiano "Capellini", que nesta mesma tarde, na altura de Fortaleza, seria novamente atacado por um B-25 pilotado pelo capitão Pamplona, tendo como co-piloto o tenente Schwane, mas que escapou de ambos, sem avarias — "scot free", como diriam os ingleses.

O Governo brasileiro declarou guerra à Alemanha e à Itália no dia 22 de agosto de 1942.

Os ataques aos submarinos, por nossos aviões, continuaram e estão perfeitamente descritos no livro "Fronteiras", do tenente-brigadeiro Deoclécio, a quem já nos referimos anteriormente.

Sem dúvida, culminaram com o afundamento do U-199, no dia 31 de julho de 1943, a cerca de 60 milhas do Rio de Janeiro, por um Catalina do Primeiro Grupo de Patrulha da base aérea do Galeão. Deste submarino foram aprisionados 12 tripulantes, entre os quais o próprio comandante.

Mas essa improvisação e iniciativa pessoal não podiam continuar, e, com o curso ministrado pela USBATU, conseguimos o domínio completo deste tipo de operação.

No dia 30 de março de 1944, encerrado solenemente o curso, formalizou-se a entrega à Força Aérea Brasileira de 14 aviões Ventura PV-1, que vieram a constituir o Primeiro Grupo de Bombardeio Médio, mais conhecido como Primeiro Grupo de Venturas.

Iniciou-se uma nova era.

No final da guerra, o Grupo de Venturas passou a ser o "Senior Aviator Northeast", e de sua sala de operações eram emitidas as ordens de missão para todos os esquadrões operacionais no Nordeste.

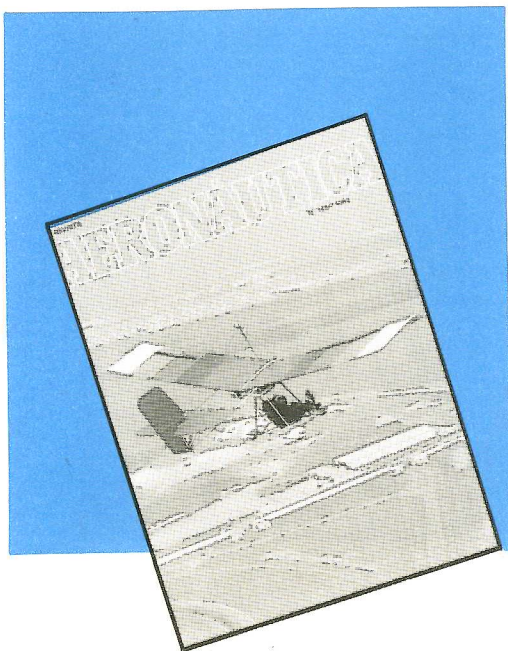
Procurei apenas acrescentar alguns detalhes à excelente narrativa do brigadeiro Deoclécio e enfatizar a "volta por cima" que pudemos realizar, graças ao esforço ímpar e sem exceção de todos os que passaram a constituir o recém-criado Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira: civis provenientes da Aviação Civil e militares oriundos das antigas Aviação Militar e Aviação Naval. E, principalmente, pela ação eficiente e desassomburada de dois chefes de grande valor: refiro-me ao primeiro ministro da Aeronáutica, para nós até então um desconhecido, o dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, e ao brigadeiro Eduardo Gomes, que confirmou, em tudo, o seu lendário passado, como herói que foi da epopéia dos "18 do Forte".

O valor do trabalho realizado pela Força Aérea Brasileira, na campanha anti-submarino e na proteção aérea da navegação marítima, durante a Segunda Guerra Mundial, foi testemunhado por um grande amigo do Brasil e, em especial do comandante da Segunda Zona Aérea, brigadeiro Eduardo Gomes: o almirante norte-americano Jonas Howard Imgram, que de início comandou a Força Tarefa número 3, e no final da guerra a Quarta Esquadra Norte-Americana, com sede no Recife, ao término da guerra, enviou mensagem ao ministro da Aeronáutica, da qual constam as seguintes referências:

"Os vôos freqüentes, prolongados e perigosos, feitos pela Força Aérea Brasileira, exigiram precisão de voo, a máxima cooperação e coragem excepcional. Não há dúvida de que as operações da Força Aérea Brasileira foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo do Atlântico Sul".

A nossa Aviação de Patrulha tem um passado valioso e pode orgulhar-se dele.

NÃO
PERCA
ESTA
CHANCE



CUPOM UM

ASSINATURA ANUAL
6 EDIÇÕES POR Cr\$ 2.400,00

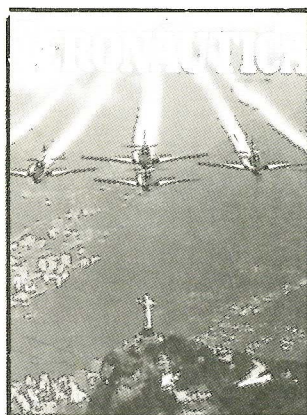
nome

endereço

cidade

estado

cep



CUPOM DOIS

UM PRESENTE E TANTO
ASSINATURA ANUAL
6 EDIÇÕES POR Cr\$ 2.400,00

pessoa presenteada

endereço

cidade

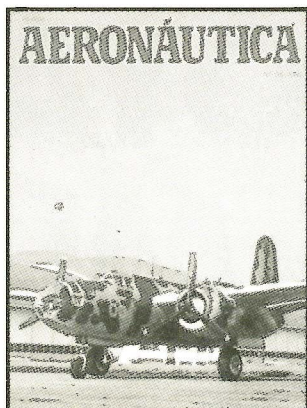
estado

cep

seu nome

Se você aprecia aviões, vôo livre, ultraleve, pára-quadismo e plastimodelismo, faça uma assinatura da REVISTA AERONÁUTICA e receba em casa todas as novidades do mundo da aviação, além de informações sobre o que se passa na música, cinema, esporte, turismo e medicina. Não perca esta chance. Mande agora o seu cupom!

Atenção: não aceitamos vale postal. O pagamento deve seguir anexo ao cupom, em cheque nominativo ao Clube de Aeronáutica (Praça Mal. Âncora, 15 - CEP 20021 - Rio de Janeiro).



CUPOM TRÊS

MUDANÇA DE ENDEREÇO:
ATUALIZE SEUS DADOS

nome

novo endereço

REVISTA AERONÁUTICA
uma opção inteligente



THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM

POR LUCY NEEDHAM



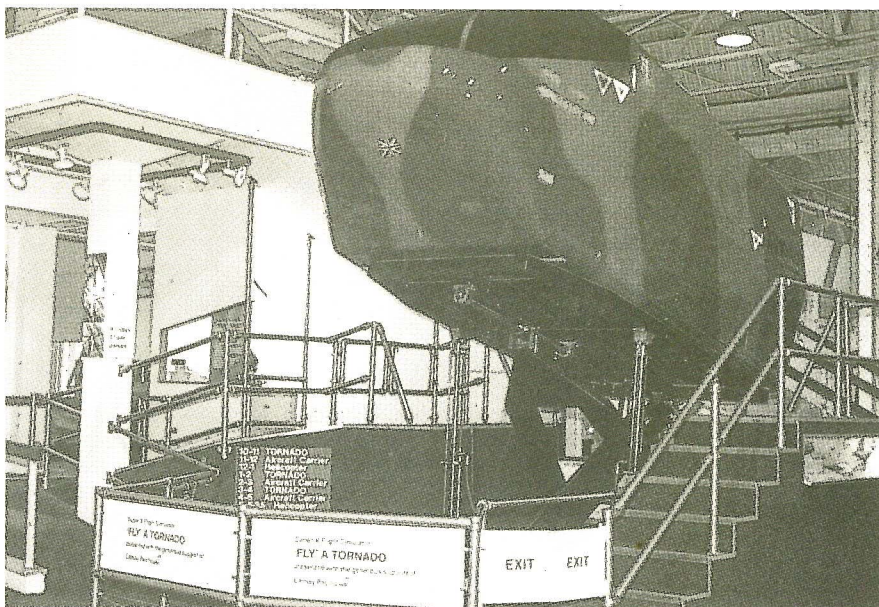
Existem dezenas de museus em Londres. É preciso ser objetivo e seletivo, pois a variedade é enorme. Os entusiastas da aviação não devem se desencorajar pela distância do centro a Colindale, onde fica o museu da RAF — um verdadeiro tesouro aeronáutico, e, como todo bom museu, uma lição de história.

Enquanto a maioria dos museus fica no centro da cidade, a visita ao Royal Air Force Museum exige um sacrifício maior, pois se localiza no final da "Linha Norte" do metrô. É uma viagem de 50 minutos desde o centro. Ao chegar, o visitante compreende a razão: o museu é imenso, composto por vários pavilhões, e dispõe não só de fotografias, modelos e documentos originais, mas também de uma centena de aviões usados no Golfo, passando por gigantes como o B-17 e o Avro Vulcan, além de raridades como o "autogiro de Juan de la Cierva" e o Heinkel Salamander — jato de combate alemão.

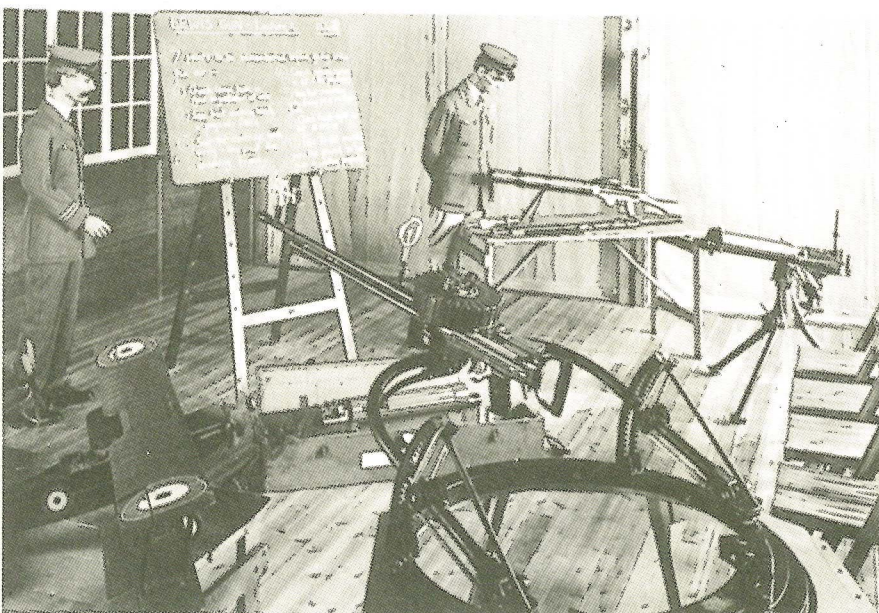
Apesar de ser um museu especializado, existem duas atrações que animariam qualquer pessoa: a primeira é um simulador de voo com capacidade para 14 pessoas, operado por um computador sincronizado com uma tela de vídeo. Uma opção de voo é um combate aéreo a bordo de um avião da Primeira Guerra Mundial contra o lendário Barão Vermelho. A sensação é bastante real, e fica evidente que, naqueles dias, voar era uma experiência bem mais excitante do que podem imaginar os passageiros de um jato comercial.

O ponto alto do museu é The Battle of Britain Experience. É uma exposição semipermanente que foi instalada no ano passado para comemorar os 50 anos da Batalha da Inglaterra. O visitante não apenas vê a exposição, mas sente-se como se estivesse lá. São 20 instalações que criam cenas da vida diária de um povo que viveu o estado de guerra. Manequins ilustram como o povo aprendeu a conviver com a ameaça de bombardeio. Cada cena é acompanhada por gravações de conversas diárias, discursos de políticos e por som ambiente. É impressionante ver o espírito coletivo que despertou no povo inglês naqueles dias — cada habitante de uma rua de Londres tinha uma tarefa no esforço da guerra, desde encher sacos de areia até dar alerta de bombardeio.

Na numerosa coleção de aviões que lutaram na Batalha, podem ser encontradas aeronaves alemãs como Junkers Stuka e o terrível caça BF-109 — a maioria capturada durante combates sobre a Inglaterra. Cada avião tem um painel que conta a história geral do modelo e também a história particular do avião exibido.



O simulador Super-X



Galeria 3: armamentos

A Batalha da Inglaterra resultou em vitória para os aliados, mas a exposição não capitaliza isso. Reitera uma coisa que sentimos há algum tempo com a Guerra do Golfo: a enorme coragem dos pilotos de ambos os lados — muitos deles voando em protótipos de aviões.

Um dos maiores avanços tecnológicos da Segunda Guerra foi o uso do radar por parte dos ingleses. Esse equipamento, subestimado pela Luftwaffe, garantiu a supremacia aérea da Real Força Aérea, com informações bastante precisas sobre quando, onde e em que número os esquadrões alemães avançaram sobre o canal. Só ao final da guerra os alemães compreenderam a importância dos radares britânicos, e

iniciaram um tardio ataque às torres do sistema, mas a vitória dos aliados já estava assegurada.

A Segunda Guerra Mundial marcou o final da era romântica da aviação militar. O espetáculo frio de combates guiados por computadores que vemos em nossos dias não pode ser comparado à memória de uma época em que a coragem e a habilidade superavam a tecnologia, dando perfeito sentido às palavras de Winston Churchill:

"Nunca, na história do conflito humano, tantos deveram a tão poucos"

ROYAL AIR FORCE MUSEUM

Endereço: Grahame Park Way, Hendon, Londres NW9. Tel.: (081) 205-2266. Estação de metrô: Colindale (Linha Norte). Aberto diariamente das 10 às 18 horas. Entrada: 3,60 libras (6 dólares).



SUPERIORIDADE AÉREA

DAVID BRANCO FILHO

Quando se fala em Superioridade Aérea, a primeira imagem que nos vem à cabeça é a de um caça supersônico, de asas enflechadas, realizando uma interceptação ou combate contra outro caça. Todos nós sabemos que a Tarefa de Conquista e Manutenção da Superioridade Aérea abrange uma gama muito mais extensa de atividades e missões. Mas o que parece não ser amplamente conhecido, é que uma pequena parcela desta Tarefa pode ser atribuída à Aviação de Helicópteros, por mais absurdo que isto possa parecer à primeira vista.

Para facilitar a compreensão, podemos ilustrá-la com uma pequena história:

Aconteceu durante a manobra da Força Aérea denominada Operaer 89. Operávamos a partir da cidade de Dourados, no Mato Grosso do Sul, com uma esquadrilha de helicópteros UH-50 Esquilo. Também em Dourados estava baseada uma unidade do Grupo de Comunicação e Controle — GCC — operando, entre outros equipamentos, um radar móvel MRCS.

Os pilotos de helicópteros conhecem, por intermédio de registros históricos e publicações especializadas, a capacidade que possui uma aeronave de asas-rotativas de incursionar em território hostil com poucas possibilidades de ser detectada pelos sistemas de radar. Mas nunca havia, particularmente, verificado esta capacidade.

Em um determinado dia, durante a manobra, decolamos para realizar uma missão de transporte até uma cidade próxima. No regresso, já que pelas regras da manobra deveríamos obrigatoriamente voar à baixa altura, decidimos checar a que distância do aeródromo o radar nos detectaria. Planejamos cuidadosamente a navegação e decolamos rumo a Dourados, mantendo a velocidade de 120 kt e uma altura aproximada de 50 ft sobre o terreno.

Cerca de vinte milhas afastados, entramos em contato com a rádio Dourados, reportando nossa posição e estimativa de chegada, mas solicitando que nos fosse informado assim que a estação efetuasse contato radar com o helicóptero.



Super Puma

Reduzimos a velocidade para 80 kt e continuamos o deslocamento, agora acompanhando o contorno do terreno. Afastados cerca de oito milhas diminuímos a velocidade para 40 kt. A partir de então efetuamos uma navegação de extrema precisão, voando a poucos pés do terreno, de maneira a nos mantermos sempre abaixo da linha do horizonte. Quando o terreno se mostrava difícil, estabelecíamos um vôo pairado para poder estudar o relevo à frente e decidir pelo melhor caminho.

Passados pouco mais de dez minutos, por entre a vegetação, avistamos o radar. Posicionamos o helicóptero, ainda escondido atrás das copas das árvores, mas de forma que permitisse, em vôo pairado, ótima posição de tiro. Nós estávamos a uns 400 metros da antena do radar e, num último contato, confirmamos que ainda não havíamos sido detectados. Caso se tratasse de uma instalação inimiga lançaríamos uma salva de foguetes de 70 milímetros e colocaríamos o radar fora de ação, obtendo para a nossa aviação tática aquilo que é fundamental na arte da guerra: liberdade de ação.

Mas isso só seria possível se o meu helicóptero fosse armado...!

A supressão dos sistemas de defesa aérea inimigos — radares, AAA, SAM — é uma missão da tarefa de Superioridade Aérea. Por que usar também helicópteros para esta missão se os aviões táticos são muito mais velozes e menos vulneráveis?

O problema é que, neste contexto, as coisas não são bem assim. Os helicópteros exploram as técnicas de vôo à alturas extremamente baixas, de maneira que sempre, durante todo o tempo, exista uma elevação do terreno ou alguma vegetação entre a aeronave e o inimigo. Assim dificultamos a visualização e impedimos a detecção eletrônica.

O fato de que este tipo de vôo realmente funciona não pode ser contes-

tado. Um moderníssimo radar norte-americano de última geração, do Sistema de Defesa Aérea Sgt YORK/DIVAD, foi capaz de acusar, durante manobras e ensaios, a aproximação de quaisquer aviões de ataque ao solo. Mas não pode detectar a incursão de um único helicóptero.

De onde vem esta capacidade de incursão?

Durante uma série de ensaios em vôo conduzidos pela Sikorsky Aircraft e pelo U.S. Army, em Fort Campbell-USA, foram extraídas informações de como varia a altura mínima de vôo, em função da velocidade, para helicópteros e aviões. Tomou-se como base uma navegação sobre terreno ondulado e de vegetação irregular. Um helicóptero deslocando-se em velocidades menores que 80 kt pode voar a cerca de 10 ft de altura. Se reduzir a velocidade para 40 kt poderá se deslocar a apenas 1 ou 2 ft de altura! Por outro lado, velocidades da ordem de 200 kt exigem bem mais que 100 ft sobre o terreno.

O alcance de uma detecção vinda do solo está, portanto, estritamente ligado à velocidade, pois quanto mais veloz, mais alto o avião deverá voar e, é óbvio, quanto maior a altura sobre o terreno, mais facilmente poderá ser avistado.

Para observadores colocados no solo, simulando-se posições de defesa aérea inimigas, os aviões puderam ser visualizados até uma distância de quatro quilômetros. Os dados dos testes de Fort Campbell demonstraram que um avião voando a 250 kt está exposto a uma área no solo 16 (dezesseis) vezes maior do que um helicóptero a 100 kt. Se considerarmos posições antiaérea espalhadas aleatoriamente, a probabilidade de sobrevivência de um avião veloz é claramente inferior.

Mas se as aeronaves de asarotativas têm bom desempenho neste tipo de missão, por que não utilizá-las?

A verdade é que várias Forças Armadas no mundo ocidental já perceberam este fato. A Alemanha está empregando um grupamento tático composto de aviões de ataque ao solo — Alpha Jet — e helicópteros BO-105 equipados com mísseis HOT.

A Força Aérea norte-americana, em conjunto com o Exército, criou o JAAT — Joint Air Attack Team — onde os aviões de apoio aéreo aproximado A-10 Thunderbolt II são precedidos, nas operações, pelos helicópteros de ataque AH-64, justamente com o objetivo de anular as posições de antiaérea, em vista da alarmante vulnerabilidade do A-10.

E o mais importante é que esta capacidade já foi testada em combate, quando helicópteros MD-500 de Israel, armados com mísseis TOW, foram utilizados para destruir baterias de mísseis



Esquilo



Super Puma

SAM e, só então, permitir a atuação dos aviões na área de combate.

Tudo isto está acontecendo no mundo. Na Força Aérea Brasileira a Aviação de Helicópteros e seus pilotos ainda enfrentam um problema: a propaganda negativa, divulgada pelos que não são operacionais na Aviação, de que o helicóptero é muito vulnerável e que só poderá ser empregado em combate quando houver superioridade aérea.

Sejamos razoáveis. Se no campo de batalha um único soldado pode abater um sofisticado avião de ataque apenas com um míssil lançado do ombro, por que um helicóptero não poderia, em relação a uma ameaça aérea, fazer a mesma coisa? Os helicópteros não só podem se defender muito bem, devido à sua excelente manobrabilidade, como podem contra-atacar, se devidamente equipados. Os AH-1 Super Cobra, do U.S. Marines, voam com mísseis Sidewinder, o CH-58 Kiowa está armado com quatro mísseis ar-ar Stinger, de guiagem infra-vermelha, o Gazelle francês com mísseis Mistral e o Linx inglês opera o Matra 550.

É bem provável que num próximo conflito o primeiro avião abatido seja resultado de um míssil disparado por um helicóptero...

O objetivo deste artigo é destacar que o helicóptero pode ser empregado pela Força Aérea em outros tipos de missões, além daquelas já consagradas e conhecidas. É bem verdade que a restrição de recursos financeiros impede a aquisição de equipamentos sofisticados. Tudo bem. Mas a implantação de uma Doutrina de Emprego não custa dinheiro. "Você luta como treinou", dizem os letreiros estampados nas paredes das unidades de combate. Mas se eu não treino...

Vejamos dois exemplos recentes das conseqüências da falta de preparo.

Na guerra das Malvinas, em 1982, uma esquadilha de helicópteros Super Puma argentinos estava envolvida em uma missão de transporte de material bélico. Durante a missão avistaram a aproximação de um elemento de Sea Harriers. Isto causou um pandemônio na formação. Num esforço para fugir do caça inglês o piloto de um Puma perdeu o controle e colidiu com o solo violentamente. A tripulação abandonou o helicóptero antes dele se incendiar e explodir, levando consigo uma carga de três toneladas de munição. Os Sea Harriers não dispararam um único tiro.

Ainda no mesmo conflito, um Agusta A-109 foi designado para uma missão de escolta armada a uma esquadilha de helicópteros de transporte. Ao perceberem a aproximação de um Sea Harriers, os pilotos pousaram imediatamente e correram para longe, para assistirem seu helicóptero sendo metralhado pelo caça inglês.

Parece engraçado. Mas não é. Aconteceu durante uma guerra de verdade. E demonstra o que acontece quando não se tem o treinamento adequado. Esta falta de treinamento custou vidas e material aeronáutico no momento em que ele mais era preciso. Os comandos operacionais que tinham a responsabilidade de prover este preparo para o combate não o fizeram, pois não enxergaram o óbvio. Mas, por certo, nossos amigos do sul já aprenderam a lição. Pagaram caro, é verdade. Nós, é que parece, não queremos aprender de graça.

"Você luta como treinou." Os Pilotos de Helicópteros querem treinar e serem partícipes do Poder Combatente da Força. Querem estar preparados.

Afinal, o domínio do ar sempre foi prerrogativa da Força Aérea. Não podemos perdê-lo. Mesmo em se tratando do vôo à baixa altura.

OPERAÇÃO SIMULADA NO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO



Uma simulação de acidente aeronáutico, realizada na 1.ª semana de julho, serviu, positivamente, para aferir na prática o grau de mobilização dos recursos materiais e humanos que integram o Plano de Emergência do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, um dos 62 aeroportos administrados pela INFRAERO — Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — e, também, para encerrar a Semana de Prevenção de Acidentes da Base Aérea do Galeão. Um avião Boeing 707, da Força Aérea Brasileira, estacionado no pátio militar da Base Aérea do Galeão, com 40 "passageiros" (funcionários da INFRAERO e

militares da Base), serviu como cenário para a operação de resgate dos "feridos" e contou ainda, com ambulâncias do serviço médico da INFRAERO, do Hospital Paulino Werneck, PAM-Ilha, Corpo de Bombeiros, Varig e integrantes do Corpo de Voluntários Especiais — CVE — formado por funcionários da comunidade aeroportuária, com treinamento de primeiros-socorros. Esse exercício, o 13.º realizado pelo Aeroporto Internacional do Rio, foi acompanhado por funcionários da FAA — Federal Aviation Agency — órgão do governo americano. Para a INFRAERO, a operação simulada foi considerada positiva.

TELEFONIA PARA PASSAGEIROS

A SITA e os operadores de telecomunicações europeus, reunidos num Memorando de Entendimento Conjunto (o grupo TFTS, "MOU"), concluíram um Acordo de Cooperação para introdução dos serviços de telefonia para passageiros durante os vôos a serem desenvolvidos progressivamente na primeira metade da década de 90.

Dentro dos termos deste Acordo, as companhias aéreas representadas pela SITA e os operadores de Telecomunicações europeus reunirão forças para conseguir a implantação bem sucedida do serviço e conjuntamente tratar assuntos de interesse comum nos campos comercial, organizacional, técnico e operacional. Este é um exemplo claro da cooperação internacional que vai estimular a necessidade de sociedades inovadoras entre as empresas de telecomunicações e outras.

O sistema considerado será basea-

do na tecnologia TFTS (Sistema de Telefonia nos Vôos Terrestres), um conceito de comunicação rádiocelular aeronáutica especializada que está sendo padronizada pelo ETSI (Instituto Padrão de Telecomunicações Europeias), e no momento em desenvolvimento em vários países europeus.

Os operadores de telecomunicações assinantes do Acordo incluem organizações da Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Noruega, Portugal, Suécia, Suíça e Reino Unido. Espera-se que operadores de outros países europeus se unam à Sociedade num futuro próximo, permitindo, desta forma, uma ampla cobertura de serviços na Europa Ocidental.

A SITA já opera o AIRCOM, um serviço de comunicação de dados entre o ar e o solo com base VHF, e está introduzindo no momento o AIRCOM/Satélite, um serviço de comunicação móvel aeronáutico de fonia/dados via satélite.

EMBRAER DESENVOLVE O SUPER TUCANO

A Embraer está desenvolvendo uma nova versão do seu avião de treinamento militar EMB-312 Tucano, que deverá voar no segundo semestre deste ano com uma série de modificações em relação ao modelo original, sendo a maior o aumento para quase o dobro da potência instalada através da adoção de um motor Pratt & Whitney PT6A-67.

Um avião demonstrador da nova versão da aeronave — conhecida na Embraer como o Super-Tucano — está atualmente em construção utilizando uma estrutura de série — exemplar n.º 161 — alongada em 1,30 metros, que se fez necessário devido ao fato do motor ser mais longo do que o original PT6A-25C e para restabelecer a estabilidade original do aparelho.

A previsão é que, após a avaliação inicial em vôo para verificação da integração de sistemas e qualidades de vôo, o aparelho participará de uma tournée de demonstração para forças aéreas de vários países. O EMB-312 Tucano é o avião de treinamento militar turboélice de maior sucesso comercial de sua categoria, já tendo sido comercializadas quase 600 unidades para

forças aéreas de 10 países, incluindo Brasil, Inglaterra, Egito, Iraque, Argentina e outros países da América Latina. Atualmente um contrato de 80 unidades da aeronave está sendo negociado com a Força Aérea Francesa e a decisão deverá ser anunciada brevemente.

Um dos fatores que está levando a Embraer a desenvolver uma versão mais potente do Tucano são as novas necessidades de um avião de treinamento e emprego leve que estão sendo percebidas em forças aéreas de várias partes do mundo. Outro fator é, sem dúvida, a decisão da Embraer de participar de uma concorrência que será aberta proximamente pela Força Aérea e Marinha dos Estados Unidos, que estão procurando um novo avião de treinamento para as suas academias em substituição ao já obsoletos T-27. O Super Tucano está sendo desenvolvido para participar dessa competição que escolherá o JPATS (Joint Primary Training System). Essa concorrência, da qual participam hoje cerca de 21 aeronaves de indústrias do mundo inteiro, pode significar a venda de mais de 800 aeronaves.

TOQUES FINAIS PARA NOVO 737-300

Técnicos especializados em pintura fazem o acabamento em um novo Boeing 737-300 destinados à LAM, a companhia nacional de Moçambique.

Um típico 737-300 recebe cerca de

38 galões de tinta para uma pintura completa.

Com 2887 encomendas, o Boeing 737 é o jato mais vendido de toda a história da aviação comercial.





BRASÍLIA É LÍDER

O principal produto da Embraer na atualidade, o turboélice EMB-120 Brasília, continua líder em seu segmento de mercado nos Estados Unidos, com 44% das vendas, contra 38% do seu concorrente mais direto — o Saab 340 — e 18% do Dash 8. Em números, entre as empresas aéreas americanas, o Brasília tem 243 unidades comercializadas entre vendas firmes e opções de compra, contra 209 do Saab 340 e 102 do Dash 8.

Na Europa, o Saab 340 é líder de vendas com 102 unidades comercializadas (53% do mercado) contra 49 do Brasília (26%) e 40 do Dash 8 (21%). No mundo inteiro, o Saab 340 está na frente: com 334 unidades vendidas (37% do mercado) contra 316 do Brasília (35%) e 260 do Dash 8 (28%).

Neste ano, existe uma série de negócios em andamento. O único fechado até o momento foram as cinco unidades do Brasília vendidas para a Luxair, de Luxemburgo. O grande problema encontrado pelo Brasília é uma forte recessão econômica justamente na área de aviação de seu maior mercado, que são os Estados Unidos. A crise da Embraer não afetou a imagem do Brasília, que não teve até o momento nenhuma desistência das empresas que optaram pelo turboélice brasileiro, nem entre as vendas firmes, nem as opções de compra.

O planejamento comercial da Embraer na atualidade é reforçar o time de vendas no exterior, através de suas subsidiárias EAC e filial EAI, para intensificar as vendas, principalmente no continente europeu.

ACORDO ENTRE LAN CHILE E SAS

A Lan Chile e a SAS anunciam a expansão da cooperação que existe entre ambas empresas.

A partir de agosto, a companhia chilena assumirá como Agente Geral da linha aérea escandinava para todo o Chile, incluindo a área metropolitana onde a SAS tem uma representação própria desde 1951.

O presidente da Lan Chile, Jose Luiz Moure, comentou que "o acordo de agência geral significa que a LAN assumirá a responsabilidade global de marketing da SAS, funções de venda e de serviços no Chile, e operações no aeroporto de Santiago".

A Lan Chile e a Continental são sócias da SAS no maior sistema de tráfego global do mundo. Por intermédio

deste sistema, a Lan Chile poderá oferecer aos seus clientes serviços efetivos a mais de 100 destinos na Europa e Estados Unidos, uma vez que esta já totalmente desenvolvido, durante o ano de 1992.

Continuando com esta política de integração, a Lan Chile do Rio de Janeiro se mudou para os escritórios da SAS, onde compartilham a loja de passagem e a administração. O mesmo será feito em Buenos Aires.

Atualmente a SAS atende os passageiros da LAN em Los Angeles, assim como tudo relacionado a operação. Em breve vai atender a LAN, da mesma forma, no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. A Lan Chile tomará conta dos mesmos serviços para a SAS, no Rio de Janeiro.

BONS NEGÓCIOS PARA EMBRAER EM LE BOURGET

A venda de um lote de 30 a 40 aparelhos AMX foi um dos principais contratos internacionais negociados durante o Salão Aeroespacial de Le Bourget, realizado em Paris. A Tailândia está interessada no jato binacional e a venda terá consequências positivas para a Embraer, encarregada da produção das asas, das entradas de ar e dos pilones e para a EDE, que produz os trens de pouso principais do aparelho.

Além do AMX para o sudeste asiático, a Embraer negociou em Le Bourget o primeiro EMB-145 para um operador brasileiro, a empresa paranaense Sparta, que assinou carta de intenção para aquisição de dois aviões e cujas entregas começarão em 1994. A participação da empresa, este ano, no Salão Aeroespacial, foi das mais significativas, embora tivesse enviado a Paris uma pequena delegação, condizente com sua atual situação econômico-financeira. Apesar de não contar com **stand** ou **chalet** no recinto

da exposição internacional, a Embraer deixou Le Bourget com resultados bastante positivos.

Durante a Feira, importantes operadores norte-americanos, nossos maiores clientes, estiveram em contato com a Embraer nas instalações da EAI, nossa filial no aeroporto parisiense e que serviu de ponto de encontro para as atividades da empresa na feira. Um desses operadores assegurou que tão logo o problema financeiro seja resolvido, deverá optar pela aquisição de mais 50 unidades do Brasília.

A participação em Le Bourget indicou que o CBA-123 Vector está com excelentes perspectivas de comercialização, principalmente na Europa, e deu para ampliar os entendimentos para a venda dos Tucanos à Força Aérea Francesa. Falta apenas que o governo daquele país assine a notificação do contrato para que os aparelhos comecem a ser produzidos nos hangares do modelo na Embraer.



BOEING 767-300 PARA A EVA DE TAIWAN

Na foto, o primeiro Boeing 767-300 ER para a EVA Airways de Taiwan em seu primeiro voo teste.

A EVA Airways tem encomendados três Boeing 767-300 e quatro superjatos 747-400.

A companhia de Taiwan vai iniciar serviços em julho próximo operando com os seus 767-300 ER em rotas na região asiática.

A entrega desse 767-300 ER foi feita em maio último.



ROLLS-ROYCE TESTA MOTORES MAIS SILENCIOSOS

A Rolls-Royce começou a testar um centro de influxo de um Boeing 727-100, como parte do programa de substituir os motores daquele tipo de aeronave por motores mais silenciosos.

A maquete em escala normal de um duto em S feita de plástico vitrificado reforçado está sendo testada nas instalações ao ar livre da empresa em Hucknall, perto de Nottingham, na Inglaterra. Os testes estão fornecendo dados sobre as características de fluxo de ar do motor Tay 650 montado no trirreator da Boeing, e os resultados iniciais são muito promissores.

O duto, feito pela Dee Howard Co. de San Antonio, Texas, uma das companhias do Grupo Alenia, chegou a Hucknall em forma de "Kit" e foi montado pela Rolls-Royce, que se encarregou da instrumentação final e da ajustagem antes de começarem os

testes. A empresa United Parcel Service dos Estados Unidos, a maior companhia de embalagem do mundo, está adotando o Tay 650 para substituir todos os motores de sua frota de aviões de carga B727-100.

O motor Tay de nova tecnologia reduzirá os níveis de ruído do B727-100 a níveis bem abaixo do estágio atual de limites de certificação — Stage 3 — e estará de acordo com as mais exigentes regulamentações locais de ruídos. Oferecerá ainda aperfeiçoamentos significativos em economia de combustível e em nível de carga útil comparando aos motores originais da aeronave.

Motores Tay 650 também equipam os birreatores Fokker 100, e estão sendo empregados para reequipar o Bac One-Eleven, o primeiro avião com motores já substituídos, atualmente sendo submetido a testes de voo.

CATHAY PACIFIC MELHORA REGISTRO DE BAGAGEM

A Cathay Pacific está testando um moderno sistema de etiquetagem de bagagem, que contempla a identificação individualizada das bagagens dos passageiros de Primeira Classe, da Classe Executiva — que é chamada de Marco Polo, pela empresa — e da Econômica. As bagagens seguem em containers classificados de acordo com a classe em que voa o passageiro, de modo a agilizar a entrega no destino final.

A Cathay Pacific também iniciou um programa de melhoria de atendimento de bagagem, que ataca as causas básicas de perdas de malas na aviação comercial: a etiquetagem incorreta e o manuseio incorreto. A segunda etapa do programa prevê a formação de equipes especializadas, em cada aeroporto servido pela empresa em cinco continentes, que introduzirão métodos de aperfeiçoamento dessa operação.

JAPAN AIR LINES RECEBE SEU 75º BOEING 747

O 75º superjato da Japan Air Lines entrou em fase final de produção na fábrica da Boeing localizada em Everett, estado de Washington (foto).

rio da The Boeing Company.

A Japan Air Lines é o maior cliente do 747 com um total de 104 encomendas, desde 1966.

Ela possui 10 Boeing 747-400 em operação e mais 30 encomendados. A entrega da aeronave foi feita em maio, um mês antes do 75º aniversário-



BOEING 737-300 PARA A HUNGRIA

A Malev Hungarian Airlines, companhia nacional da Hungria, recebeu, recentemente, seu primeiro Boeing 737-300 (foto).







Essa aeronave é a primeira de uma série de três encomendadas. Já foram encomendados 2886 Boeing 737 por 150 clientes.









VENDE-SE O MILITAR MAIS VERSÁTIL QUE EXISTE.



E AINDA POR CIMA VOA.

 *A concorrência que se cuida: ele está louco para se alistar.*  *E se oferece como o mais competente recruta, capaz de realizar diversas operações militares, como guerra eletrônica, aerofotogrametria, calibração de auxílios à navegação aérea, evacuação aeromédica e até mesmo as missões que possam parecer impossíveis.*  *Isto porque o Learjet tem alcance de milhares de quilômetros e pode permanecer mais de oito horas na área de operações.*  *Velocidade, alcance, teto operacional elevado e estabilidade compõem o desempenho dessa aeronave fabricada com absoluta precisão.*  *O que lhe garante a robustez necessária para enfrentar as mais duras batalhas com uma operação de baixo custo.* 

E o que é melhor: com eficiência equivalente a um avião de caça.   *A Líder é o distribuidor exclusivo da Learjet Inc. no Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Uruguai, Venezuela, Suriname, Guiana Francesa e Guiana Inglesa. E o apoio técnico ao cliente é dado pela Líder Táxi Aéreo e ainda por uma rede mundial de serviços, desde a assistência pós-venda até o treinamento especializado que, diga-se de passagem, é de baixo custo.* 

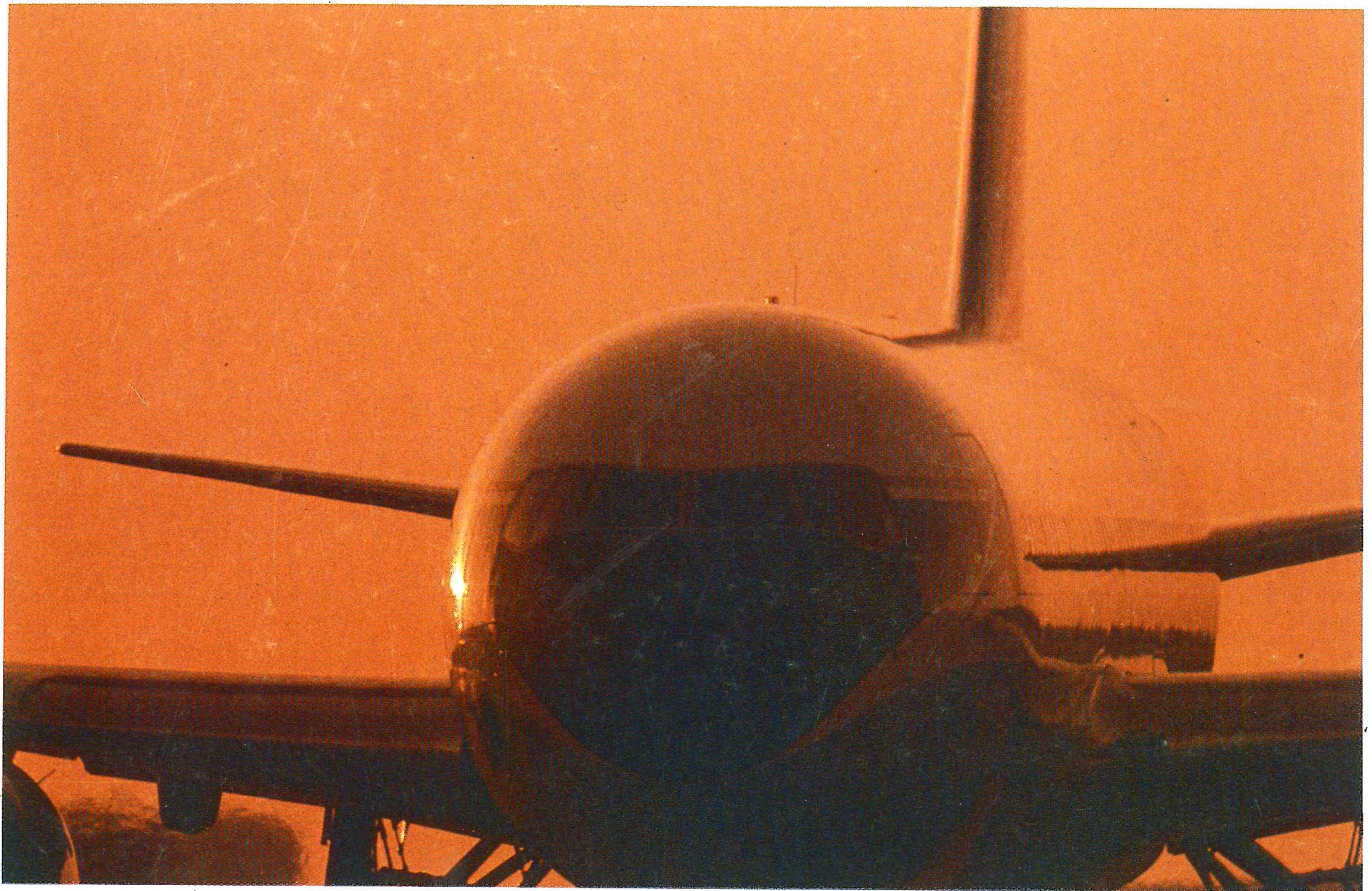
 *Com mais de 99% de confiabilidade comprovada em todas as missões o Learjet vai à luta pra valer.*  *Recrute na Líder o militar mais bem preparado para servir seu país. Ele estará sempre alerta para enfrentar qualquer desafio.* 

 **LÍDER**

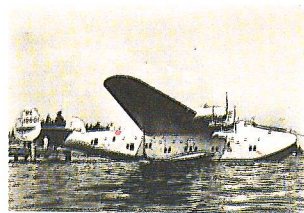
Av. Santa Rosa, 123 - Pampulha - Belo Horizonte - MG - Brasil - CEP 31270 - Tel. (031) 448-4700 - Fax (031) 443-4179 - 441-0024

“Eu Acho Que Nós Podemos Construir Um Avião Melhor”

William Boeing, 1914



Eles tinham grandiosos nomes: Honolulu Clipper, Yankee Clipper, Pacific Clipper e Dixie Clipper. Eles cruzaram o oceano Pacífico até Hong Kong e o Atlântico até a Europa. Transportaram presidentes e reis. Soldados e artistas de cinema. Eles eram símbolos do orgulho e do otimismo da América. Majestosos navios voadores. Cada um deles, um conjunto inovador com cerca de 50.000 peças cuja performance e conforto eram insuperáveis em sua época.



The Boeing Clipper, 1939

Eles trouxeram os jatos comerciais para a era espacial. Com suas asas de avançado design tecnológico, ligas aperfeiçoadas e sofisticados materiais compostos. Eles são os Boeing 767. Pessoas de todas as partes do mundo já tiveram o prazer de voar nos 767. Em cada vôo, nove entre dez passageiros estão sempre junto a janelas ou ao lado de um corredor. E também porque o 767 pode cruzar continentes e mares, sem escalas, com máximo conforto para todos os passageiros.

BOEING